

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 32 · April 2017

DKK 120,-



Museumstog i Fredericia 1997.



Nordjyske Lynetter



Zittau Schmalspurbahn



Kaj Stenders 0-anlæg.

BK 07.04.2017 – 14.06.2017
DKK 120,- SEK 150,- NOK 150,-
ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00032
BK returuge 24



www.facebook.com/sporogbaner

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



DANMARKS STORE MODELJERNBANEBLAD

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på STAND 31 i Rishøj-Hallen
- TAG DEN GRATIS MESSEBUS DERTIL

- Olsen Banden-bil
- Bedford postbiler
- Modeltog
- Trafikbøger
- Spor og baner m.m.



FRISPORET

www.sporogbaner.dk - www.frisporet.dk

Nyheder fra hobby trade



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

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

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

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

www.f2010.dk

Leder



Foto Jonas Henriksen.

Så er markeds-sæsonen kommet i gang igen. Her i april går det for alvor løs: DMJU afholder Danmarks største modeljernbaneudstilling den 8.-9. april i Køge, og her er de to store haller ikke nok. DMJU har måttet leje Rishøj-hallen tillige, da det viste sig, at den boblehal, der blev benyttet for et par år siden, ikke længere måtte bruges – og hvad gør man så? Løsningen – som ikke er optimal – blev at holde arrangementet på to adresser og så indsætte gratis busser mellem de to steder. Vi må håbe på, at rigtigt mange gæster benytter sig af muligheden, for der er cirka fem kilometer mellem hallerne, og det er lidt langt at gå. Forhåbentlig har Køge fået taget sig sammen til at bygge et større halanlæg til næste messe – ellers bør DMJU nok se sig om efter mere egnede lokaler. Sidst på måneden afholder Olaf Hermansen sit mindre, men ganske hyggelige legetøjsmarked i Frederiksberg-Hallen. Spor og baner er med begge steder.

Heljan fylder 60 år i år. Jeg føler ikke, at det er så forfærdeligt lang tid siden, at firmaet fyldte 50, men tiden synes at gå hurtigere jo ældre, man bliver. I hvert fald skal der lyde et stort tillykke til Heljan og tak for de mange, fine modeller, som firmaet har produceret gennem årene. Heljan har jo gjort hele udviklingen med: Fra karton/papmodeller med kulørt savsmuld over klassiske plasticbyggesæt til modeltog i fin udførelse (med et par smuttere ind imellem!). Hel-

jan har haft umådelig stor indflydelse på den danske modeljernbanebranche, og jeg husker selv, hvor overrasket jeg blev, da jeg opdagede de danske husmodeller for snart 50 år siden i hobbybutikkerne. Det udviklede sig til en livslang passion for danske modeltog, huse osv., så lad os håbe, at Heljan selv omstøder beslutningen om at trække sig fra det danske marked og atter udvikler nye modeller.

For Danmarks Jernbanemuseum tegner fremtiden lysere nu, hvor fondsdannelsen er ved at være på plads. Adskillige stykker jernbanemateriel – ca. 75 enheder – skal udskilles af samlingerne, mens knapt 200 forbliver – enten som museumsgenstande eller som rekvisitter, der kan indgå i veteranogtsdrift eller benyttes på anden vis. Men det at drive museumstogs-virksomhed er ikke længere så ligetil, som det var før – der skal laves sikkerhedsgodkendelser, der skal uddannes personale, materiellet skal være tip-top, der skal være "plads" på skinnerne og mange andre forhold skal være i orden, inden et veteranogt i dag må røre sig så meget som én meter – når det er uden for eget område. Samtidig er museet i gang med en storstilet gennemgang af hele samlingen inkl. scanning af anslået 150.000 billeder, så der bliver brugt meget store kræfter på at bringe museet i fremtidssikret stand. Det gælder også for det materiel, der skal bevares, for kommer det ikke under tag, kan vi i løbet af få år stå over for endnu en udrangeringsbølge.

Den 18. marts åbnede museet den nye, store udstilling "Drømmenes Kupé". Det

er en interaktiv udstilling med udgangspunkt i Interrail-rejsen, sammenlignet med den klassiske rejse i CIWL-sovevogn. Mange effekter fra Interrail-rejsende er brugt i udstillingen, hvor de besøgende kan vælge hvilken rejseform, de ønsker – Interrail eller sovevogn. Det er der kommet en rigtigt spændende og utraditionel udstilling ud af. Der har været lidt murren over, at den blå restaurantvogn i den sammenhæng måtte fjernes, men den nye udstilling er absolut et besøg værd – og sæt gerne en halv time af alene til at gennemgå den.

I den modsatte ende af tidsskalaen – hvis man kan udtrykke det sådan – sker der også store ting: Om få uger åbner Letbanen i Århus. Det er imponerende – Danmark har i snart 50 år været kendt eller berygtet for at have en svær berøringsangst over for moderne sporveje, og så springer Århus ud som landets førende by med moderne, kollektiv trafik – ikke kun i form af en enkelt letbanestrækning, næ, der bliver tale om over 100 km moderne, højeffektivt sporvejssystem med planer om større udvidelser.

Den 8. april åbner en udstilling om Assensbanen på Museum Vestfyn i Assens. Udstillingen rummer erindringsmateriale fra tidligere ansatte og varer året ud.

Her er forårsnummeret af Spor og baner. Nyd det – og nyd den lyse tid, vi er på vej ind i.

*Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg*

SPOR OG BANER

Abonnér på:
SPOR OG BANER

Nr. 33 udkommer:

den 15. juni 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 32, 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 reprojekteret 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. Løsslagspris 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 (EU): Swift BAAADK21
IBAN DK 40 68 80 00 04 90 17 15

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: Mx 1001 med museumsvoget, Fredericia 1997. Foto Flemming Søeborg

Små billeder fra v. mod h.: Nordjyske Lynetter, Foto MJK. H0-Aalborg Zittau, Foto Olaf Skov. Kaj Stenders 0-anlæg, Foto Rolf Brems.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Kaj Stenders fine anlæg	5-9
TKVJ II	10-13
Den store byttedag	14-18
Det danske vejr er Ga-Jol vejr	19
Erindringer fra 46 år i DSB	20-24
En solstrålehistorie	25-28
DSB daglyssignaler i H0	29-31
Tværsædevognene ved Københavns sporveje	32-34
Rettelser og tilføjelser	34
Editions Atlas-sporvognen ombygget	35-37
Trævogne fra hobby trade	38-39
Lynetterne fra SB og VLTJ	40
Pandalus, Hanstholm - en bog om fiskelastvogne	41
Ny Bcm-o-vogn	41
En moderne læssevej	42-43
Ny film om SFJ - Svendborgbanen	44
Paniers små Kielervogne	44
Hesteomnibusserne væk	45-46
Smæk for skillingen	47
Det genopståede smalsportog	48-49
BR 146-247 Netværket til fremtiden	51
Kps-vognene ved DSB	52
Ny MZ fra Roco	52
Tristesse i Tyskland	53-55
Vestkraftsæt i N	56
Siemens lokomotiv nr. 22.000	56-57
Touropa-vogn i Danmark	57
Vollmers nye bindingsværkshus	58
De kan i Århus	59
Tag ud på skinneckelture	59

Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ

Gratis adgang

FREDERIKSBERGHallen

Jens Jessensvej 16, København F

søndag 30. april & 3. september
kl. 11.00-15.00

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



Kaj Stenders fine anlæg



Kajs hyggelige "kupé" med behagelige sæder fra en togvogn

Tekst og fotos Rolf Brems

Jeg er på besøg hos Kaj Stender. Spor og Baners læsere vil måske kunne huske artiklen fra nr. 26 om Kaj's pension fra modelbanen på Århus Banegård - en tjans, han havde haft i 47 år. Jeg bliver vist ind i hans arbejdsværelse, der er delvist indrettet som en togvagn med sæder og bord og et tilhørende "vindue" på væggen, hvor der er et stort foto, som næsten gør det ud for, at toget er standset i skoven. I den anden ende har Kaj sit arbejdsbord. Interessen for jernbaner og modeltog har stået på i det meste af en menneskealder, i hvert fald siden Kaj Stender var 13-14 år og gik i 7. klasse. Da begyndte han som bydreng på Nørrebro i København, og for den første løn købte han bladet "Populær Mekanik".

- På Nørrebro var der meget at kigge

på for en rask dreng. Der var en travl godsstation med en masse rangering, S-banen og Slangstrupbanen. Dengang rendte man jo ude altid, siger Kaj. - Det var jo "Populær Mekanik", der fangede mig, for der var altid nogle gode artikler og byggebeskrivelser om jernbaner og vogne, og her fandt jeg nogle vogne, som jeg kunne bygge ud af træ.

- Byggesættene hed EGC, og den første vogn jeg byggede, var en Q-vogn. Størrelsen var spor 0, altså 1:45, som jo er dobbelt størrelse af H0, fortæller Kaj.

- Jeg ville jo også gerne køre med dem, og jeg havde jo også hørt om spor 0-klubben på Nørrebro station, men jeg fandt sgu' aldrig døren ind til klubben, griner Kaj. - Det var måske meget godt. Siden kom jeg til at møde flere fra den klub, og der var man De's og sagde Hr. til hinanden -

og tog sig i øvrigt selv meget højtideligt, så det havde sgu' nok ikke holdt for en 14-årig dreng.

- Da jeg var færdig med skolen og militæret og kom ind på arbejdsmarkedet, fik jeg tilbudt et job i Århus og blev siden hængende i byen.

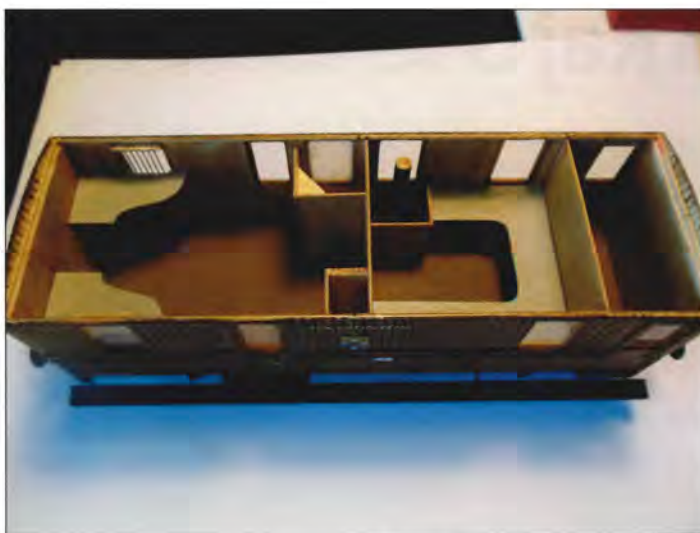
Klub-debut i Århus

- Det blev aldrig til nogen uddannelse, og jeg kan nu alligevel ikke huske det, jeg læser, spørger Kaj og smiler. Til gengæld mødte jeg Elisabeth, som senere blev min hustru. Vi blev gift i 1965.

- I 1967 lykkedes det mig at finde døren til spor 0-klubben i Århus. Dengang holdt klubben til oppe på loftet på Århus Banegård, man havde vel små 100 m², men der var ikke de fornødne flugtveje, og fra stationens- og brandmyndighedernes side var man nok bange for vores brug af lodde-



Do-postvognen med messingnumre og våbenskjold



Indmaden i postvognen, læg mærke til kakkelovnen

kolber og andre elektriske apparater.
- Så i 1994 flyttede vi til Annagade Skole, hvor vi fik 500 m². Klubben måtte bruge hele den opsparede kapital på selv at sætte lokalerne i stand, til gengæld fik vi nogle flotte og vel-egnede udfoldelsesmuligheder.

- Forbilledet i klubben har altid været dansk, og det positive ved at begynde i de nye lokaler var, at jeg ligesom kunne være med til at sætte mit præg på anlægget. Fra 1995 til 2009 gik tiden med at opbygge et - efter min mening - superflot anlæg, og det var vel nok det største i Europa.

Et hjemligt anlæg

Allerede i 1967 begyndte Kaj at bygge hjemme i lejligheden. Her var størrelsen H0, og da der ikke var plads til et permanent anlæg, blev det bygget

i moduler. - Jeg praler gerne med, at det var mig, som opfandt modulerne indenfor modeltogsverden, siger Kaj. Jeg fik lavet nogle modulkasser, som kunne stables, når huse og træer blev taget af. Kasserne kunne samles og sættes op på spisebordet, når der skulle køres.

- Men ellers blev der bygget, siger Kaj og fremviser en alenlang liste af modeller i spor 0. Alle modeller er rigt dokumenteret i en mappe med fotos og tegninger. - I alt har jeg vel bygget 44 vogne og fem trækraftenheder, foruden forskellige huse og bygninger. Men også i den halve størrelse (H0) er der bygget - og når der blev for meget jernbane, var det skibe og modelfly i forskellige størrelser.

Jeg beundrer nogle af modelflyene i hans vitrine og må sige, at de hører til

i den absolutte topklasse. Sideløbende med byggeriet har Kaj også udgivet et hæfte "Mine spor 0-modeller" som er dokumenteret med tegninger og billeder af 24 modeller, som han har bygget. Et hæfte, som er stort set umuligt at opdrive i dag.

I 1987 begyndte Kaj at bygge på det, som de fleste sagde ikke kunne lade sig gøre, nemlig et spor 0-anlæg i kælderen.

Mange projekter

Nogle gange kan klublivet også blive for meget. Så er der måske nogle uenigheder medlemmerne imellem eller endnu værre, klubben skal måske flytte pga. kommunens prioritering. - Da vi skulle flytte fra Annagade ud til de nuværende lokaler i Skærring, orkede jeg ikke alt slæbe-



Hele vinduesprocessen med trælister og skabeloner



Kaj foran spor 0-banen med Risskov Station i forgrunden, bagest under anlægget anes H0-banen



HHJ M4 holder klar, læg mærke til detaljerne i førerrummet og hannerne på bremseslangerne.



Betjeningspulten med sportavlen gemt i en bygning

riet. Det var demotiverende at skulle begynde forfra endnu engang, men selvfølgelig, det kan være berigende for de nye medlemmer. Nu kunne de jo sætte deres præg på anlægget. Så derfor synes jeg, at det sommetider bare er hyggeligere at sidde hjemme og nørkle med tingene.

Kaj viser mig sin arbejdsplads, hvor det lige nu er vinduerne til Århus Banegård - som den har 300 stykker af - han sidder og arbejder på. De bliver skåret ud af trælisters, og med en arbejdstid på et par timer pr. vindue er det en lang proces. Den anden side af arbejdsværelset er som sagt med vitrineskabe med hjemmebyggede og færdigkøbte modeller. Der er også racerbiler og sporvognsmodeller, og i underskabene ligger der kasser

med hjemmelavede modeller. - Nogle gange løber jeg måske sur i en model, som så bliver lagt væk, og jeg begynder på en ny, så jeg har altid flere projekter i gang. Kaj viser mig en model af en træbeklædt MR-motorvogn, som skal have tilpasset en færdigkøbt motorboggie. Af andre projekter viser han mig også en Wagon-Lits vogn med et flot våbenskjold og en vogn, der fungerer som rullende postkontor. Den er med indretning, bl.a. en kakkellovn. - Spor 0 er jo en taknemmelig størrelse, hvor der er plads til indretning, men det giver jo så yderligere udfordringer med at få flere detaljer med, siger han.

- Når man bygger i spor 0, kan man købe det meste til undervognen, hjul og aksler, egerhjul, boggier, akselkas-

ser, fjedre osv., siger Kaj, og med Internettet er det jo nemt at finde lige dét, man mangler. I England gør man meget i selvbyg af store størrelser.

Nede i kælderen

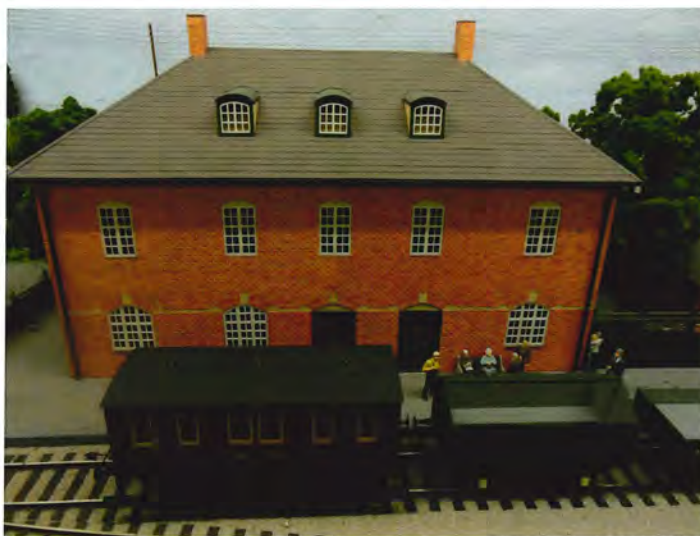
Inden vi går i kælderen, vil Kaj lige vise mig ind i stuen, hvor han har taget flere 0-modeller frem, bl.a. en flot syrekrukkevogn og en Do-postvogn med våbenskjold.

Anlægget i kælderen er bygget som et "walk-in"-rum, så man må lige dukke sig i døren. Den har Kaj ændret, så den åbner udad.

Forbilledet er DSB og Hammelbanen (AHTJ), hvilket afspejles i materiellet, som er meget blandet fra epoke III. Banen, som er bygget med Roco-skinners - som ikke kan fås mere - er bygget efter John Allen-princip-



Et kig ind i remisen fra Valby. Gulvet er lavet af pap, som males med et tyndt lag maling, gulvet ridses og ridserne tegnes op med en sort tusch



Et blandet tog på AHTJ's station i Århus holder klar. Vinduerne er bygget af lister, tagrender er halve plastikrør fra Evergreen, nedløbsrør er messingrør



Retirader på AHTJ's station, læg mærke til de rødmalede udskæringer og jalousidørene



Et "trætog" på Århus Østbanegård. Taget på banegården er lavet af koksgråt Canson-karton, som er skåret i strimler og påklæbet i et typisk tagmønster.

pet, altså en rundbane, hvor den tager to runder, hvoraf den ene runde er lagt med en højdeforskydning, og med en station på hver "runde" - i hver side af anlægget. Dermed udnytter man pladsen optimalt og får lidt længere kørestrækning imellem stationerne.

Anlægget er digitalt med kørekontroller, spordiagrammerne på stationerne er skjult i nogle halve bygninger.

Kælderrummet er på ca. 16 m², hvilket jo ikke er meget i den størrelse. I hver side ved indgangen er der en station. Modsat indgangen er der et maskindepot, og bagest kører banen på en dæmning, hvor den i højre hjørne passerer en kirke og i venstre hjørne "Elinors Isbod". - Det bageste er bygget, for at det bare skal virke som kulisse, der sker ikke nogle operationelle udvekslinger, da det er svært at nå derover, siger Kaj.

Han begynder med at køre en lille dampmaskine ud af remisen. Det er en Esslingen-maskine, som er litre-

ret Århus Rangerstation nr. 186. Den har tidligere kørt på Kalvehavebanen og på Valby Rangerstation. Den triller lige så stille og roligt ud på banegården og får hængt nogle vogne på. Det er selvfølgelig en messingmodel, Kaj selv har skåret og filet alle dele til, motoren er fra Escap.

Remisen, som den kører ud af, er også hjemmegjort. Det er en kopi af Valby Rangerstation, og indeni finder man en bänk med henslængt værktøj og nogle plakater på væggen.

Alle bygninger på anlægget er lavet fra bunden i pap og plastik. Murstenspapiret kommer fra Faller, som bliver limet på med Cascol-lim. De er enten bygget ud fra eksisterende tegninger, eller, hvor det stadig er muligt, opmålt og fotograferet fra virkelige bygninger. - Ved flere af mine modeller har jeg måttet have hjælp af en computerkyndig til at lave våbenskjold til postvogne, navneskilte osv. Den del af hobbyen er jeg ikke så ferm til, siger Kaj.

På den anden side af anlægget holder et lille godstog klart. Det bliver trukket af HHJ M4, en af de små, tre-akslede Frichs Firkanter, også her er detaljeringsgraden helt i top. Førerrummet er rigt udstyret med kørekontroller, manometre osv. - Det er jo fordelen ved spor 0, siger Kaj.

Et gennemgående træk ved anlægget er, at det ikke virker overplastret med alskens ting, men at man til stadighed kan finde en masse sjove detaljer, som er rigt repræsenteret i form af skilte og reklamer, og figurerne i den størrelse er meget livagtige.

Hele og halve baner...

HHJ M4 kører nu lystigt rundt, lyden af hjulene over skinnestødene er meget realistisk. Modelhastigheden er tilpasset datidens adstadige tempo, hvor der måske var bedre tid. For en N-kører som undertegnede er det en fantastisk størrelse, når man ser på detaljer, men en lang kørestrækning er svær at opnå.



Århus Østbanegård med et blandet tog under indkørsel



Kommandoposten på Østbanegården. Den sikkerhedsansvarlige er ved at stille togvejen



Den gamle rangermaskine fra Valby er trukket ud til ære for fotografen



Nogle godsvogne med roer er foreløbig henstillet på sporet ved vandtårnet



Der arbejdes på AHTJ's pakhus.

Spor 0-anlægget er bygget i en højde på ca. 110 cm, og hvis man så laver en bane i den halve højde nedenunder, kan man vel spøgfuldt konkludere, at den er i H0...

Og jo - det er ingen spøg, da Kaj har bygget en H0-bane nedenunder. - Jeg har en svaghed for amerikanske og tyske tog, og så har jeg også en bane, hvor jeg kan prøvekøre mine H0-modeller, fortæller Kaj. - Det er selvfølgelig ikke optimalt at kravle rundt på den måde og slet ikke i min alder, derfor har jeg også en specialstol, jeg kan sidde på, men det vil altid også kun være en "sidebane", som jeg ikke vil dekorere som banen ovenpå.

Ikke desto mindre ser jeg flere steder en dekorativ H0-bane med køreledning, bl.a. hvor banen går over en flot bro over en lavning og en vej.

Vi kravler ud fra undergrunden, og

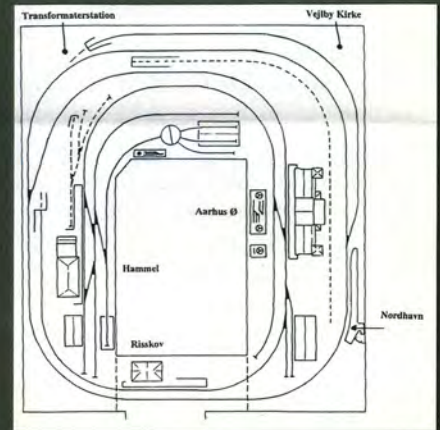
jeg kan ikke lade være med at tænke på alle de undskyldninger mht. plads, som modeljernbanefolket har for ikke at bygge et anlæg. Her har Kaj med to sporstørrelser udnyttet det hele til fulde.

Tiden er også udnyttet til fulde, så det er tid at komme op fra kælderen. Jeg spørger Kaj, hvad planen for fremtiden er, for selvom han har passeret de 80 år, er han stadig i fuld vigør. - Jeg er i gang med hæfte nr. 2. om de modeller jeg har bygget, og jeg har en masse uafsluttede byggeprojekter, her i blandt også alle vinduerne til Århus Banegård. Så min selvpensionering fra modelverdenen er ikke lige på trapperne, og i min position kan jeg jo selv sætte tempoet efter damptrykket, smiler Kaj til afsked.

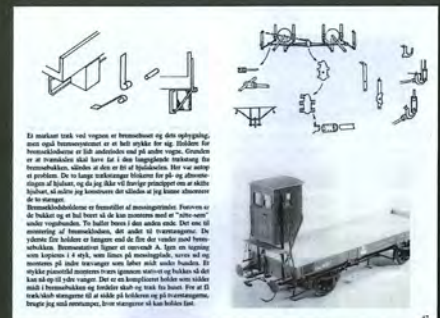


På spor 0-anlæg kan der køres med modeltog i haven, bag buskene anes den metersporede industribane

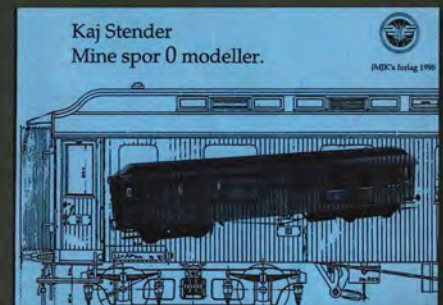
KAJ STENDERS ILLUSTRATIONER



Sporplan af det lille kælderanlæg i spor 0. Tegning Kaj Stender.



Side fra Kajs hæfte om spor 0-bygning. Teksten er ledsaget af talrige, forklarende illustrationer. Arkiv Spor og baner.



Hæftet med Kajs håndbyggede modeller. Arkiv Spor og baner.



Illustration af Risskov Station i JMJK-brochure fra 1980, tilsyneladende signeret 'Stender'.

Efterskrift

Så vidt jeg husker, kom vi rettidigt til Kolding, så vi havde ikke sinket den almindelige toggang. En deltager havde plukket en dusk lyng undervejs, og den satte han fast over røgkammerdøren. Meget romantisk, men det passede godt at dekorere lokomotivet, der havde kørt upåklageligt.

Lokomotivpersonalet burde også have

været dekoreret, for de havde sørget for en fantastisk tur. Da diverse DSB-tog rullede ind på Kolding banegård, kunne man iagttage folk med fotografiapparater om halsen, og som alle vaklede afsted. De mange spring fra vognene og ned på jorden og bagefter op igen, havde taget hårdt på bentøjet, men alle syntes, at turen var det værd. Sådan en oplevelse kommer ikke igen.

Sidste nyt

I DJKs medlemsblad "Jernbanen" nr. 1 2017 er et billede af TKVJ DF 130, som har fået påmonteret vandkasserne i Høng. Man regner med, at den er køreklar i løbet af sommeren. Den genopstår som OHJ 38 med blå skorstensbånd med hvid stjerne. Alle jernbanevenner vil glæde sig, når den flotte maskine igen ruller på skinnerne.



Da maskinen havde fået fyldt vandkasserne på slagteriet i Grindsted, blev den rangeret over til perronen, og toget blev igen sat sammen. Desværre var vejret noget blakket, og solen gemte sig.



Nord for Grindsted gik TKVJ over DSB på en høj dæmning, og der skulle vi selvfølgelig holde. Vejret var begyndt at blive lysere, så vi fik et flot billede, da toget dampede op. DSB-sporret kan lige skimtes midt for forneden.



I Stakroge holdt toget udenfor stationen, og vi løb frem. På billedet kører nr. 130 ind på stationen. Stationsbygningerne var meget ens, men det var jo også den samme arkitekt, der havde tegnet dem.



Da toget holdt i Sandet, var solen blevet mere sikker. Der blev fyret en del vittigheder af, men der var også meget sandt på læssevejen i forgrunden.



Heldigvis fik vi stop kort før Troldhede, og det benyttede vi os af. Banen var helt omgivet af lyng, og på billedet damper maskinen afsted mod endestationen, der blev nået efter fem timers kørsel inklusive utallige spring fra vognene og ned i ballasten. Efter en løbetur til bedste fotosted skulle man kravle fra ballasten og op i vognene. Det begyndte at kunne mærkes i arme og ben.



Da der skulle komme en skinnebus, måtte vores tog rangeres over i et andet spor, hvor vognene kunne stå, medens maskinen kørte ud til drejeskiven for at blive vendt. Over lokomotivet kan man se tårnet på Troldhede kirke, der er af nyere dato.



Når sådan en kæmpe skulle vendes på en manuel drejeskive, så skulle kræfterne lægges i. Heldigvis hjalp et par af de rejsende med arbejdet, og på billedet er "den lige ved at være der".



Denne "drejeskiveentusiast" faldt for den lokale flora og plukkede en buket til sin elskede. Vi andre så på det mere materielle og gik ned til vognene og satte os til at spise af den medbragte mad. Andre gik til den lokale bager, som hurtigt fik udsolgt.



Så kom maskinen tilbage fra drejeskiven og blev koblet til toget. På perronen ses en del af deltagerne, men enkelte var blevet trætte og var sprunget fra. Tilbage blev de mest barske, der ville have det hele med.



Lige syd for Sdr. Felding gik banen over Skjern Å på en køn bro, og her blev holdt et fint fotostop, hvor toget bakkede og derefter kørte frem med dejlig røg og dampudvikling.



Ude på heden omgivet af lyng lå Simmelbæk trinbræt, hvis "stationsbygning" var af beskeden størrelse. Et par af togets rejsende sørger for lidt liv på perronen.



Efter fotostoppet ved Simmelbæk trinbræt holdt toget igen, og lokomotivføreren kiggede bagud for at se, om alle var kommet ind i toget. I baggrunden ligger en større plantage og til højre går en fælt sandet vej. Tilsyneladende er lyngen blevet kultiveret væk.



Vi havde lidt besvær med at finde et godt fotosted på den store dæmning nord for Grindsted, men endelig lykkedes det. Der var i hvert fald masser af lyng på både skråninger og nederfor.



Lokomotivet skulle igen have vand på slagteriet i Grindsted, men denne gang fulgte jeg efter det. Jeg kravlede op på en mur og fik et billede fra oven. Bilen er en Opel.

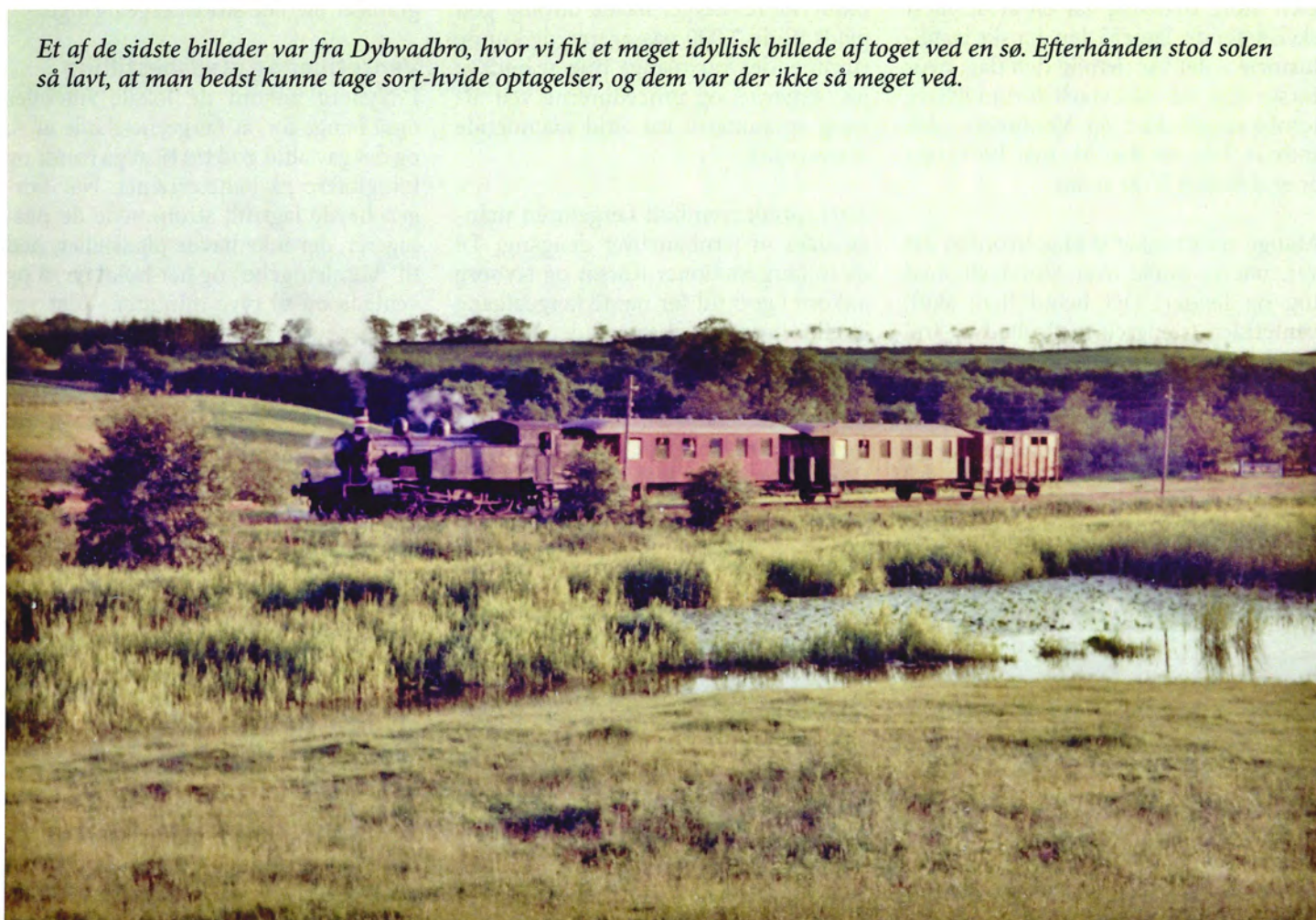


På vej tilbage til Grindsted station var vi nogle stykker, der fik en lys ide, som lederne og lokomotivføreren gik med på. Vi gik op på vejbroen syd for stationen og fik et dejligt billede, da toget kørte afsted sydpå. Jeg mener, at det var et af turens bedste billeder, og man huskede at stoppe på den anden side broen, så vi kunne kravle op i vognene.

Ved Fromsejer plantage fik vi et dejligt modlysbillede med sandet jord i forgrunden.



Et af de sidste billeder var fra Dybvadbro, hvor vi fik et meget idyllisk billede af toget ved en sø. Efterhånden stod solen så lavt, at man bedst kunne tage sort-hvide optagelser, og dem var der ikke så meget ved.



Den Store Byttedag



*DSB MA 460 med særtog fra København H. til Nyborg Fgh. den 31. maj 1997 - sidste dag med jernbanefærgerne.
Foto Flemming Søeborg.*

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den Store Byttedag var en af de mest skelsættende datoer i den danske trafikhistorie – det var nemlig den dag, hvor første del af Storebæltsforbindelsen, jernbanetunnellen og Vestbroen, blev indviet. Det var den 31. maj 1997, og i år er det altså 20 år siden.

Mange af os husker stadig, hvordan det var, når vi skulle over Storebælt med tog og færger: Det betød flere skift, ventetider, trængsel, rastløshed og ind imellem søsyge for ikke at tale om Storebæltskaffen, hvis vi skal remse de negative sider op; omvendt betød sejlturen over Storebælt også smukke kig ud over vandet, et pusterum i rejsen, god

mad på færgen og i det hele taget en vis spænding over hele turen. De store, moderne IC-færger havde utroligt god plads til de 2.000 passagerer, de kunne rumme, der var mange ting at opdage på færgerne, og procedurerne ved afgang og ankomst var altid spændende at overvære.

Kort fortalt frembød færgeturen mange sider af jernbanelivet dengang: Til de to færgestationer Korsør og Nyborg ankom i god tid før næste færgafgang et eller flere "forløbertog", der kørte til perron lige ved siden af det færgleje, hvortil færgen ankom. Specielt i Korsør kunne der være så mange passagerer med disse tog, at den arme matros, der skulle kontrollere billetterne ved land-

gangsbroen til færgen, slet ikke kunne følge med, så der er nok røget en del gratister med de store færgafgange.

Ventetider og pladsbestilling

I Nyborg ankom de lokale rutebiler også længe før, at færgerne skulle afgå, og det gav altid god tid til at gå rundt og fotografere på baneterrænet. Når færgen havde lagt til, strømmede de passagerer, der ikke havde pladsbillet, ned til "bumletogene", og her holdt de så og ventede op til tyve minutter – det var vigtigere at få afsendt togene direkte fra færgen.

Det var lyn- og IC-tog, og de kørte direkte fra færgen til København på Sjællandssiden; på Fyn standsede de



Inden afgang var der tid til at kigge nærmere på en af de første 'gæster' til afskedsturene, veterantoget fra Mariager, bl.a. med Esso-vognen fra 1931.



Ved den lille remise i havnen holdt bl.a. dette MT-lokomotiv og mindede om bedre tider.



Udkig fra færgen - de forskellige IC3-tog ankommer og kører ombord, hvorefter færgen afgår. Til højre ses et af de lokale MR-tog for passagerer uden pladsbillet.



Mågerne skulle ikke snydes for deres obligatoriske stykker brød denne sidste dag - hvor vejret var pragtfuldt med høj sol.



My 1131 trækker for sidste gang en stamme røde vogne i land i Nyborg - en epoke nærmer sig sin afslutning.



Depotværkstedet i Nyborg havde stadigvæk nok at lave, blandt andet med at udskifte hjul - og de kom jo naturligvis med toget.



På vej over Bæltet mødte vi mange færger, her Prins Joakim. I baggrunden under Højbroen ses en af bilfærgerne.



På København H. var der dengang flere, fremmede tog end i dag - her den elegante 'Kustpilen' fra Skåne.



På et andet spor holdt en international ekspress med bl.a. belgiske vogne klar til afgang.

ved Nyborg H., hvorefter de fortsatte mod deres fjerne mål i Jylland. De mere lokale tog blev herefter afsendt, og i mellemtiden blev der gjort klar til næste tur – passagerer gik ombord, og næste gruppe tog til overførsel ankom og blev rangeret ind på færgerne. På grund af de brede færgeklapper kunne to tog samtidig køre om eller fra borde, et fascinerende syn. Det kedelige for de passagerer, der havde plads i de gennemgående tog, var, at de godt nok ikke behøvede at vente på færgens afgang – den sejlede umiddelbart efter, at togene var kommet ombord, men da de var de sidste passagerer, måtte de også affinde sig med, at de bedste pladser på færgerne allerede var besat. Man kunne måske føle sig lidt snydt, men – det var vilkårene.

Færgeturen tog en god times tid, og

man følte sig altid lidt hævet over de mere trange bilfærger – for ikke at tale om ”opkomlingen” Vognmandsruten med de decideret discountagtige færger. En af grundene til, at man følte sig mere værdsat på jernbanefærgerne var, ud over komforten, også farten – jernbanefærgerne sejlede nemlig hurtigere end de parallelt sejlede bilfærger Halsskov-Knudshoved, og så var der som sagt særdeles god plads til alle på IC-færgerne. Midtskibs var der færgertov med café og supermarked, forrest var der restaurant og cafeteria, der var store arealer med gode stole tillige med små aflukker med videoskærme – jo, det var gode færger.

En dag at mindes

Den Store Byttedag betød et farvel til den 114-årige sejlads med jernbanefærger på Storebælt (bilfærgerne sejlede

ét år mere). Fra næste dag skulle alle køre i tog under og over Storebælt. Det betød selvsagt også, at denne begivenhed blev markeret på forskellig vis. Jeg benyttede mig af lejligheden til at slå flere fluer med ét smæk. Da afskeden ville strække sig over hele dagen uden egentlige enkeltarrangementer, besluttede jeg mig for at få mest muligt ud af dagen, og jeg fik lavet en aftale med en leder af Depotværksted Helgoland i København. Jeg lavede på det tidspunkt alt dokumentationsmaterialet til Rocos danske modeller, og der var nogle ting, jeg gerne ville se nærmere på på værkstedet.

Jeg tog af sted fra min bopæl i Svendborg tidligt om morgenen – desværre med rutebil – og kom til Nyborg, hvor der allerede var nogen aktivitet i færgenhavnen. Fra Mariager var et lille ve-



I et skur på Østerport station lå en stable vognløbsskilte, bl.a. nogle sjældne fra Lejrskeletog. Jeg nøjedes med at tage nogle billeder til dokumentation.



Udsigt over Østerport med en af de helt nye Habins-y-vogne, som jeg var på jagt efter. Det er den blanke vogn i midten.



Inde i hallen på Helgoland holdt en stribe ER4-tog, og man skimter lige hjørnet af den elektriske 'Carl Lewis'-traktor, der blev brugt til at flytte togene.



Der var store lagre af forskelligt jernbanedstyr på Svanedammen, herunder en masse sporskiftelanterner.



Nede ved havnen begyndte MY 1156 pludselig at ryge meget kraftigt - men skulle den køre nu?



Næ - det var såmænd bare F 653, der hyggede sig med at flytte rundt på et par postvogne, og det forårsagede meget røg.

terantog med F 653 ankommet og holdt på et af sporene nede ved færgeljerne. Nå, det lovede jo godt, og jeg fik taget nogle billeder og gik om bord på færgen, hvorfra jeg kunne se IC3-togene køre fra borde og andre køre ombord.

Om jeg tog det gennemgående eller det standsende tog fra Korsør til København, husker jeg ikke længere, men jeg stod i hvert fald af på Hovedbanegården for at kigge på tog. Jeg fortsatte til Østerport, hvor jeg skulle fotografere godsvogne fra Dan-Link-togene - DSB havde netop modtaget de meget store skydevægsvogne litra Habins-y, og jeg regnede med at kunne fange nogle af dem her.

På Østerport var der ingen aktivitet, bortset fra de konstante Kystbane- og S-tog, så jeg kunne gå i fred på læssevejen og tage billeder og se, hvad der ellers var af spændende sager. I et skur fandt jeg således bunker af vognløbsskilte,

som jeg stillede op og fotograferede - så var der materiale til kommende varianter af B-vogne og liggevogne. Det var pragtfuldt vejr med høj sol på denne sidste forårsdag, så jeg nød at gå rundt i dette jernbanemiljø, som godt nok havde kendt bedre dage. Her fik jeg også et billede af en af de nye Habins-y-vogne.

Jeg tog S-toget videre til Svanemøllen, meldte min ankomst til personalet på Helgoland og fik frie hænder til at gå omkring og fotografere; der var sove- og liggevogne, ER4-togsæt, den lille rangertraktor "Carl Lewis", interne VW-værkstedsbiler, Bn-vogne - alting blev fotograferet nøje. På depotet er der det specielle forhold, at Kystbanesporer til Helsingør forløber på en dæmning midt gennem området - på den ene side ligger værkstederne og den oprindelige lyntogshal, drejeskiven og diverse tekniske indretninger, på den anden side ligger de mange opstillingsspor for de køreklare vognstammer. Det betød, at

for at komme fra depotet over til opstillingssporene skulle jeg krydse Kystbanesporer - en ikke helt ufarlig handling, da togene jo normalt kører ret hurtigt her. Overgangen var da også sikret med de særlige advarselsskys, der findes ved større banegårde, hvor personalet kan krydse sporene med perronvogne etc.

Turens clou

Fotograferingen gik udmærket, og jeg begyndte at tænke på at skulle retur - hovedformålet med turen var jo Storebælt, så jeg kørte tilbage til Hovedbanegården. Her gik jeg op på Tietgensbroen for at få nogle billeder af perronerne og materiellet, og min sandten om ikke Sølvpilen - det bevarede MA-lyntog - holdt nede på et af sporene og ventede på afgang. Foran på motorvognen var anbragt et skjold, og det hele så meget indbydende ud. Jeg skyndte mig ned på perronen og talte med en togfører. Toget skulle til Nyborg. Jeg spurgte ham, om jeg kunne køre med, og svaret var,



Jeg var meget glad over at kunne køre tilbage med Sølvpilen, men der var ikke mange med toget, som jeg havde regnet med.

at hvis jeg havde gyldig billet, kunne jeg bare stige ombord. Det gjorde jeg, og i øvrigt undrede det mig, at toget var temmelig tomt, men det var en fornøjelse atter at køre i dette tog, jeg så ofte før havde taget søndag aften, når jeg skulle til København for at følge min daværende uddannelse.

I Korsør rullede lyntoget nok så fint ombord på færgen – dette var historie! Det var sidste gang, at det kunne finde sted, og da toget var inde, skyndte jeg mig ud for at nå at få billeder af det og af IC3, der kort efter kørte ind på færgen. Så var det tid til at gå op i salonerne og nyde denne sidste sejltur. Fra dækket var der formidabel udsigt over Bæltet, hvor bygningen af Østbroen var langt fremme. Mågerne fik nogle stumper brød, og snart efter var færgen i havn – med landgang fra højre side i færgens sejlfretning.

I Nyborg Færgehavn var der nu mødt hundredevis af tilskurere frem. Hele "luftbroen" over sporene var besat, en rød/sort MY var ankommet med en stamme røde B-vogne, veterantoget fra Mariager holdt der stadig, men ellers skete der "ikke noget" – alle ventede på forløsningen, den sidste færgeafgang.

Jeg gik hen til selve banegården, hvor der var underligt stille; i et af venteskurene på perron 2 stod et lille selskab med østers og champagne – det var deres måde at markere denne historiske dag på. Lyntoget kørte til perron, men mest for et syns skyld. Jeg gik videre over til Svanedammen, hvor der holdt en del interessant materiel – Depotværkstedet var stadig aktivt, så jeg fik taget en række interessante billeder – dels af de

famøse Road-Rail-boggier, der nu var arbejdsløse efter en halvhjertet indsats, dels af LJ-Køf'en 13, der gennem nogen tid havde gjort tjeneste for DSB her i Nyborg, men som stadig var i orange privatbanebemaling. Der var også åbne vogne med diverse godsarter, og her og der var der bunker af sporskiftelanterner, trækbukke, skilte og meget andet godt – ting, der inden længe også ville være historie, skønnede jeg. I hvert fald blev alting nøje fotograferet.

Dagen var ved at gå på hæld, og jeg traskede tilbage til færgehavnen, hvor jeg fik taget nogle flere billeder i solens sidste stråler. Nu var lystsejlerne også mødt frem, og hver færgeafgang blev fulgt af en stribe lystbåde, pyntet med signalflag, så der var en ganske særlig stemning over det hele. Jeg må indrømme, at på dette tidspunkt – der var tale om den tredjesidste afgang fra Nyborg med jernbanefærger – var jeg så træt og fyldt med gode indtryk fra en begivenhedsrig dag, at jeg tog rutebilen tilbage til Svendborg og gik i seng. Næste dag skulle den faste forbindelse indvies med pomp og pragt, honoratiores og taler. Det virkede inderligt ligegyldigt for mig, så jeg brugte dagen på andre gøremål – og indstillede mig på, at rejserne til og fra Sjælland fremover ville være totalt anderledes. Jernbanefærgerne havde gjort deres pligt gennem 114 år, nu var de afsejlet for sidste gang, jeg havde fået sagt dem farvel, og det var så det!



Sølvpilen på Storebæltsfærgen for sidste gang - det var lidt uvirkeligt, at man fremover skulle køre over og under Storebælt.



Jeg nåede lige at få billeder af IC3, der rangeres om bord på færgen - det var altid fascinerende at se, også selvom der ikke skulle rangeres med vognene som førhen.



På sporene ved Svanedammen henstod diverse materiel, blandt andet boggierne fra Road-Railer-toget.



En af Road-Railer-boggierne set oppefra - kedeligt, at systemet ikke rigtigt duede.



I Nyborg F. var der efterhånden en del at se på - tog fra flere generationer og flere tilskuere.



Til gengæld var Nyborg H. tom og øde, bortset fra MA-lyn-toget, der lige listede op til perronerne, inden turen gik hjem igen til København.



Mens vi venter på Godot - jeg står som nr. 11 fra venstre og fotograferer min egen skygge tillige med de andre tilskuere.



Også en helt almindelig E-vogn røg med i kameraet - snart ville det være forbi med godstrafik i Danmark, lød rygtet, som vi ikke rigtigt troede på.



Et af de sidste IC3-tog kører ombord på Prins Joakim, ivrigt iagttaget af os alle.



Og så sejler Prins Joakim fra Nyborg - den tredjesidste jernbanefærge over Storebælt. Bemærk de mange passagerer oppe på taget over kommandobroen - normalt kunne man ikke komme derop. Nu havde jeg fået nok og tog rutebilen hjem.

"Det danske vejr er Ga-Jol vejr"



Ga-Jol reklame på Lyngbyvej 1963. Gadepartiet er fuldstændig ukendeligt i dag, hvor bilerne dominerer på motorgaden. Foto Per Bech Pedersen.

Tekst og fotos John Schøler Nielsen

Dette slogan blev lanceret i 1933, da Galle & Jessen lancerede den velsmagende lakridspastil. Vi kender den jo alle sammen, og det er nok en af de lakridser, som har kunnet fås i længst tid. Og hvad har det så med modelbane at gøre, tænker den kvikke læser? Ikke så lidt. På Lyngbyvej på Østerbro lå Galle & Jessens fabrikker. På den gamle hovedbygning sad der på endegavlen en gavlreklame for netop Ga-Jol-pastiller, dog som en halvreklame, men jeg vidste, at den havde eksisteret som hel gavlreklame. Jeg har før malet gavlreklamer i 1.87, og da vi i vores klub Mjk-Nordvestbanen havde et hus med en nøgen gavl, blev vi enige om at lave en gavlreklame. Ved et tilfælde ser jeg et billede taget ude på Lyngbyvej af en linie 6 sporvogn, samt til venstre en morsom Ga-Jol gavlreklame. Billedet

var taget af den kendte sporvognsfotograf Per B. Pedersen i 1966, inden at bygningen pga. planerne om motorgade blev nedrevet, og jeg besluttede mig til, at det skulle være denne reklame, jeg ville male.

Fattet, men nervøs, gik jeg i gang. Jeg vidste på forhånd, at det ikke ville blive nogen nem opgave. Allerstørst maledede jeg baggrundsfarven, hvor reklamen skulle være, dernæst tapede jeg op til, hvor bogstaverne skulle være, således at de blev lige store, hvorefter jeg med blyantstift tegnede bogstaverne op. Det er smart, fordi hvis du tegner forkert eller skævt, kan du bare viske ud igen og begynde forfra, indtil det står korrekt. Da det var OK, fjernede jeg tapen og begyndte at male bogstaverne op med en meget tynd pensel samt Humbrolfarve. Bogstaverne i "skønskrift" er ligeledes malet i hånden. Et godt råd er, når man maler noget meget småt, så hold vej-

ret, fordi så kan du holde din hånd helt i ro, når du maler. Din hånd bevæger sig nemlig i takt med din vejrtrækning. Ga-Jol-æskene var en hel historie for sig selv, den ville blive meget svær at lave i hånden, og jeg sad i lang tid og grublede over det, indtil jeg fik en lys idé. På en auktionsside var der på et tidspunkt et gammelt Ga-Jol-blikskilt til salg, og der var selvfølgelig billeder af det. Et af disse viste pakken set forfra, og dette kopierede jeg ned på et Word-ark og printede det ud i den størrelse, jeg ville have det og limede det på gavlen. Dernæst malede jeg i hånden pakkens sider, således at man så den på samme måde som på gavlen. Keine Hexerei. Det blev godt, og jeg slap for at håndmale den. Resten af bogstaverne er håndmalet, ligeledes er den sjove mand, som bærer paraplyen og "pastillerne", som regner ned. Det var sjovt at lave denne reklame, men det tog tid, da jeg selvfølgelig lavede en del fejl undervejs, f. eks. måtte jeg udskifte Ga-Jolpakken to gange (havde heldigvis printet ud), og bogstaverne skulle også rettes et par gange. Resultatet blev rigtig fint til sidst, det er en morsom gavlreklame, som liver op på anlægget, og det var en sjov hobbyopgave. Gavlreklamer er et sjovt indslag på et modelbane, det lyser op og giver præg af storby på anlægget. Mange gavlreklamer i de større byer sad ud til jernbanen, for at så mange som muligt fik budskabet serveret, når de kørte forbi i toget. Man kan finde mange eksempler på nettet, prøv at søge på "Gamle gavlreklamer", så dukker der mange op, og som er lige til modelbanen. God fornøjelse. Billederne viser den færdige gavlreklame på Mjk-Nordvestbanens anlæg. Området er under opbygning, sporene i gaden er ikke sporvognsspor, men havnespor på samme måde som i Holbæk.



Malearbejdet i fuld gang.



Det centrale element i gavlmaleriet er æsken.



Bygningen placeret lige ved jernbanen - med tidstypiske køretøjer i gaden.

Erindringer fra 46 år i DSB



C 708 med togførervogn og lille ballasttog i Roskilde, fotograferet fra kommandoposten cirka 1966. Foto Allan Testrup.

Fortalt af Allan Testrup

Roskilde station 1966-1969.

At bo i Roskilde var meget anderledes end i Haslev, Roskilde var Sjællands største købstad med et stort handelsliv, mange virksomheder og et meget bredt foreningsliv og et rigt kulturliv. Samtidig var byen en stor pendlerby med mange rejsende til og fra især København, men også mange rejsende til Roskildes skoler og virksomheder. Og stationen var en rigtig stor arbejdsplads. Der var meget rangering, to rangermaskiner døgnet rundt på hverdage, fjernstyringscentral (FC Roskilde) og togekspedition. Billetkontoret var betjent fra 5.30 til 1.00. Og særskilt gods-ekspedition. Der var ca. 30 kontormedarbejdere og ca 90 pladsmedarbejdere.

På stationen startede jeg med fast tur som telegraf- og vognlistevagt på 1. sal i kommandoposten, hvor også FC Ros-

kilde lå. På 1.sal lå også post 1 betjent af en overportør. Fungerende stationsbestyrer holdt til i stueetagens togekspedition. Mellem FC og fungerende og mellem post 1 og fungerende fandtes et samtaleanlæg. I vestenden af stationen lå post 2, også betjent af en overportør, der fik ordrer om signalgivning m.m. fra post 1. Telegrafvagten, var en betegnelse, der stammede fra tidligere tider, hvor telegrafapparaterne fandtes på 1. sal. Nu bestod arbejdet af telefonpasning, hjælp til FC og øvrigt forefaldende arbejde. På eftermiddags- og nattevagten skulle der føres vognlister til godstogene, og dem var der en del af. Desuden havde man personlige opgaver, og jeg skulle føre regnskabet med natpenge og andre særlige ydelser for hele stationens personale. Det gav mig et godt indblik i personalets turskifter og arbejdsopgaver, der senere kom mig til gavn. Fast tur betød, at man startede med syv nattevagter fra mandag til søndag, så eftermiddagsuge med for-

middagstjeneste onsdag og fredag og derefter morgenuge med eftermiddags-tjeneste onsdag og fredag. Fridage var ikke indlagt i turskiftet, men kunne ønskes, men ellers tildelt af tjenestefordeleren, normalt overtrafikkontrolløren. Min faste makker som FC-leder var overtrafikassistent Peter R Andersen og som stationsbestyrer trafikkontrollør J E R Nielsen. Peter Andersen var en god kollega, og vi arbejdede godt sammen, han var meget rolig, selv i pressede situationer. Han var vellidt hos portørpersonalet, da han var startet som portør og via trafikekspedient-uddannelsen overgået til trafikassistent. Portørpersonalet havde lidt mere distance overfor os unge "guldsnore". Vi havde i deres øjne ikke erfaring nok om rangerarbejdet. I fast tur som FC-leder gik en trafikkontrollør og to overtrafikassistenter. Fra kl. 14-15.30 blev FC betjent af de tre trafikkontrollører, der normalt var i stueetagen, og i det tidsrum var stationsforstander Aamand



Uheldet i Roskilde den 5. april 1966, hvor et godstog stødte ind i et holdende tog. Arkiv Allan Testrup.

Heldigvis skete der ingen personskader ved uheldet i Roskilde. Arkiv Allan Testrup.

eller overkontrollør Rud Andersen stationsbestyrer. Pladspersonalet havde et tilsvarende turskifte, så det normalt var samme rangermester, rangerformand og rangerhold m.m., der var sammen på arbejde.

Fester og uheld

Vi var flere unge ugifte kollegaer på stationen, som havde fået en aftale om 10 % i rabat på dagens ret i et cafeteria nær stationen, og normalt kunne man smutte i arbejdstiden og få varm mad der. Selv om jeg kunne lave mad hos mig selv, spiste jeg aftensmad der, når jeg havde fri for at mødes og snakke med de andre. En dag, hvor dagens ret var hakkebøf, sagde en til værten ”vi kan godt smage, at du bruger hestekød i bøfferne, men du kunne nu godt have fjernet seletøjet, inden du brugte kødet, de er lidt seje”. Der røg de 10%, og vi fandt et andet sted at spise, der også gav rabat.

Nær stationen lå også danserrestauranten Ritz, hvor der var musik alle dage undtagen mandag. Det skete, at jeg

”kiggede ind”, når jeg sluttede kl. 22. Ofte var der nogle til stede, jeg kendte, og vi fik en øl sammen. Det kunne godt blive til flere, men der skulle ofte mødes kl. 6 næste morgen, så det var med at komme hurtigt hjem.

Ind imellem havde jeg også en trafikassistenttur på billetkontoret, det havde jeg bedt om at få for at holde kundebejningen vedlige. Jeg kunne godt lide direkte publikumsekspedition. Sidst i marts måned var jeg på fem-dages trafikassistentkursus på Jernbaneskolen. Lige inden jeg skulle have tre ugers læsetid inden fagprøve for trafikassistenter, skete der endnu et uheld på Roskilde station. På grund af en fejl i post 1 skete der i tæt tåge tidligt om morgenen den 5. april et sammenstød i spor 4 mellem et holdende My-lokomotiv og et gennemgående godstog. Begge hovedspor mod Hedehusene var spærret, og busser blev sat ind mellem Roskilde og Taastrup. Begge My blev på sporet, hvorimod nogle godsvogne blev alvorligt skadet. Ingen kom alvorligt til skade. Jeg skulle møde kl. 14, men ved

8-tiden blev der sendt bud efter mig til assistance. I løbet af formiddagen blev det ene (venstre) spor farbart, og der kunne køres igen, men først ud på aftenen var begge spor farbare. Der var ikke sporisolation i hele spor 4, og overportøren i post 1 troede, at lokomotivet var kørt over i spor 3. Og han kunne ikke se, om der var sporfrit pga. tågen.

Efter læseferien var jeg til fagprøve for trafikassistenter sidst i april. Til prøven blev man mundtligt eksamineret i personaleforhold, trafikkundskab, administrationskundskab og virksomhedsledelse, nationaløkonomi og retskundskab og banegårdslære samt to skriftlige opgaver i trafikkundskab og øvrige fag. Jeg bestod prøven, der gav mulighed for videre karriere i DSB. Senere på året var jeg med DSB på studietur til Holland, hvor vi fik indblik i de hollandske jernbaner. Det var de ti bedste fra fagprøven, der var med. Igen nød jeg, at den prøve nu var overstået. Jeg fortsatte i min ”tur” og blev nu langsomt indøvet i betjening af FC Roskilde. Da jeg begyndte i Roskilde, betjente



Noget af materiellet i D 328 Østersø Express på Belvedere. Forrest DR-liggevogn, DR-sovevogn, SZD-sovevogn og nogle DSB-vogne. Forår 1992. Foto HBDS.



Oprydningen er i fuld gang i Roskilde efter uheldet, men først om aftenen kunne sporet atter befares. Arkiv Allan Testrup.



Toget fra Dubrovnik til Sarajevo blev trukket af to damplokomotiver. Foto Allan Testrup.

FC Roskilde Hedehusene og Borup stationer, men efterhånden blev fjernstyringscentralen udvidet med Taastrup og Glostrup stationer. Og senere fulgte flere stationer, jeg kan ikke huske, hvornår de blev indlemmet i FC Roskilde.

Rejser til udlandet

I september måned rejste Harry og jeg sammen med kollega Jørgen Falskov på en ferierundrejse i Jugoslavien. Det eneste, vi havde planlagt hjemmefra, var rejseruten. Vi tog med nattoget til München og videre med tog til Ljubljana, hvor vi overnattede i en sovesal på et hjem, vi fandt aldrig ud af hvad slags hjem, det var. Næste dag rejste vi over Postonja, hvor vi så grotterne, til Opatica, hvor vi lejede et "Zimmer frei" hos en ældre dame, som vi kaldte "Tante". Vi havde nogle dejlige dage på stranden og i byen. Vores værtinde var flink til at fortælle, hvad hun syntes, vi skulle se, og hvor vi kunne spise lokale retter. Vi mødte også to tyske piger og en irsk pige, som kendte nogle "gode steder" med dans. Vi fortsatte rejsen med natbus til Split, hvor vi spiste morgenmad og tog en rundtur i byen, inden vi med skib sejlede videre til Dubrovnik. Vi ankom ved 17-tiden og med mange tilbud om "Zimmer frei" besluttede vi at bo hos "gammelfar", der havde et værelse med skøn udsigt over byen ("schöne Panorama", som han sagde). Vi havde nogle dejlige dage, hvor vi også var til "internationalt ungdomsparty", inviteret på stranden. Vi fik spidstegt lam og rigeligt med vin. Det kneb med at finde hjem, men vi fulgte sporvognsskinnerne, der gik lige forbi vores logi.

Efter yderligere nogle dage startede vi en 11 timers togtrejse fra Dubrovnik til Sarajevo med en smalsporet jernbane via Mostar. Vi købte tilkøb til 1. klasse og havde kupéen for os selv. Foran to damplokomotiver og med i toget en buffetvogn. Det gik langsomt igennem bjergene flere gange i skridtgang, og med masser af røg fra lokomotiverne. Turen varede ca. 13 timer, da vi kørte ind i bil i en overkørsel. Vi nåede at tømme beholdningen af rødvin i buffetvognen. I Sarajevo boede vi på luksus-hotel. Næste dag rundtur i byen. Vi var også på banegården for at spørge om tog mod København. Svaret var "9.45 til München" og ikke mere! Ak ja, men vi bad om en køreplan og fandt så tider videre fra München. En rigtig dejlig tur i et land med mange venlige mennesker og flotte landskaber. Trist, at det nogle år senere skulle blive ramt af borgerkrig og mange steder lagt i ruiner. Vi mærkede ikke noget til de spændinger, der åbenbart var i befolkningen.

Hjemme igen fortsatte jeg i min tur og kunne nu deltage i spejderarbejdet i en roverklan. Jeg gik også til franskundervisning på aftenskole. Desværre kunne jeg ikke få fri til alle lektioner, så det blev kun den ene vinter. Jeg var blevet valgt til næstformand i 1.kreds-gruppen i Roskilde, og da gruppeformanden var forhindret, blev jeg valgt som delegeret til Jernbaneforeningens delegeretmøde det år, der også var 75 års jubilæum.

Igen i januar 1967 på skiferie i Østrig, og stadig den samme klike i den samme uge. Det blev også til nogle rejser i

Sverige, blandt andet med Indlandsbanen fra Mora til Gällivare, med indlagte ophold med vandreture.

Prøvetjeneste i administrationen

Sidst i foråret 1967 blev jeg kaldt til samtale hos overtrafikkontrolløren. Stationen var af 1. distrikt blevet forespurgt, om jeg kunne undværes til "prøvetjeneste" i distriktet for senere at blive forflyttet til administrationen. Rud Andersen anbefalede, at jeg sagde ja, men jeg var altid velkommen tilbage til Roskilde. Jeg sagde ja til tilbuddet, og omkring midt i maj begyndte jeg i turlistekontoret, hvor togpersonalet blev styret. I begyndelsen gik jeg på skift i "straks-vagten" morgen og eftermiddag, hvor man disponerede i akutte situationer samt styrede togpersonalet i Gedser, Nykøbing F, Næstved, Slagelse, Korsør og Kalundborg. Efter 14 dage i disse vagter begyndte jeg på jobbet som turudsætter for alt togpersonalet i København H, København L, Helsingør og Frederikssund, i alt ca. 500 togførere, togbetjente og kedelpassere. Desuden var der en del løst personale, der blev brugt som afløsere i sommerperioden. Der var med Jernbaneforbundet aftalt turskifter i forskellige hold, Lyntogsholdet, internationalt hold, Sydbaneholdet o s v. Personalet i Frederikssund, København L og Helsingør kørte mest på deres "hjemmebane", men havde også ture på andre baner. Som turudsætter arbejdede jeg tre-fem dage forud. Der skulle udsættes personale til afløsning i ferier, til særtog og udsættes ture på "blanke dage", der indgik i turskifterne. Det var spændende arbejde, som jeg



Lyntogsulykken i Odense i august 1967 var en af de voldsomste jernbaneulykker herhjemme. *Fyens Stiftstidendes Billedsamling, Odense Stadsarkiv.*



Ulykken kostede ti mennesker livet og medførte omfattende skader på materiellet. *Fyens Stiftstidendes Billedsamling, Odense Stadsarkiv.*

godt kunne lide, men også jævnligt med overarbejde, som ikke blev honoreret i administrationen. En trist dag var den 10. august 1967, hvor lyntogsulykken øst for Odense skete med både dræbte og tilskadekomne passagerer og personale. Der skulle straks skaffes personale til de ture, som de involverede togmedarbejdere skulle have haft de følgende dage, men nu blev fritaget fra. Det blev sent, inden jeg kom hjem den dag.

Selv om jeg godt kunne lide arbejdet, savnede jeg kundekontakten, skiftende arbejdstider og togekspeditionen, og jeg var ikke helt tilfreds med "tonen" i administrationen, som ikke var den samme som ude i driften. Jeg besluttede mig for komme retur til Roskilde. Det var ikke velset, og det fik jeg at vide ved en samtale med overtrafikinspektør Aarkrog, der sagde, "at jeg ikke skulle regne med senere at sætte mine ben i administrationen". Nogle kollegaer i 1. distrikt sagde til mig, at det var dumt at sige nej til karriere i administrationen. Men Rud Andersen i Roskilde bakkede mig op og var tilfreds med, at jeg kom tilbage i september måned.

Tur til Moskva

Sidst september og først i oktober tog jeg på rejse til Moskva. DSB Rejsebureau havde arrangeret en ferierejse for jernbanefolk og ægtefæller med tog til Moskva. Mine forældre var ikke meget for, at jeg rejste til Sovjet, det var jo midt i den kolde krig. Men det var jo en tilrettelagt rejse, som DSB Rejsebureau Nørre stod bag, så jeg var ikke nervøs. Vi var 26 deltagere fra flere forskellige

dele af DSB og nogle med ægtefæller, og "Ras", leder af Rejsebureau Nørre. J Rasmussen var rejseleder. Det blev en ret interessant rejse til "ukendt land", som jeg her vil prøve at beskrive i store træk. Vi startede i København, hvor vi steg på den direkte sovevogn til Moskva via Gedser-Berlin. I Berlin havde vi en busrundfart i Østberlin, inden vi kørte videre over Frankfurt(Oder) gennem Polen og til Brest-Litovsk ind i Sovjet. Der var alle steder en omfattende grænsekontrol, og der skulle udfyldes "deklarationer" over valutabeholdninger og værdigenstande. Pas- og kontrolpersonalet havde lister med vores navne, og hvor vi sad i toget, Og det før der var EDB. Der blev stemplet og kontrolleret bagage m.m. Endnu en nat i toget og vi ankom til en af Moskvas banegårde. Undervejs lavede den russiske sovevognskonduktør the på en samovar, og vi fortyndede med rom. Og der var god forplejning i spisevognen. I Moskva var der tilrettelagt et program både formiddag, eftermiddag og aften. Vi var i Kreml, til ballet i både Bolshoi og Kremlpaladset, på teknisk udstilling, Moskva Universitet og på to banegårde o.m.a. - hele tiden under kyndig vejledning af vores guide Helena og skiftende rundvisere. Der var ikke mange muligheder for selv at komme rundt, men både guiden, der talte perfekt dansk og andre var flinke og rare. Det var tydeligt, at vi skulle have et godt indtryk af Sovjet. Der virkede pænt rent alle vegne, og Moskvas metro var imponerende. Da vi skulle hjem, havde myndighederne inddraget to af vore sovekupeer til diplomater og deres bagage. Som

Ras sagde, måtte vi findes os i det, det kunne ikke diskuteres. Han valgte de seks yngste mænd uden ledsager ud, og vi fik den første nat plads i sovevognen til Stockholm. Fra Berlin den anden nat blev vi henvist til siddepladser i en lokal personvogn. Samme grænseprocedurer som på udturen, men det gav lidt problemer, at vi ikke var på vores pladser, som der stod i deres papirer. Vi måtte ikke have noget med ud fra Sovjet, som vi ikke havde kvittering på. Mogens, som jeg havde delt værelse med, og jeg havde solgt noget af vores garderobe til nogle damer på hotellet, det blev ikke opdaget. De sidste rubler blev brugt på en bar på stationen i Brest, hvor der var langt ophold pga hjulskifte fra bredspor til normalspor. En dejlig tur og mine forældre var glade for at have mig hjemme igen.

Selvstændige vagter i Roskilde

I løbet af vinteren 1967-68 blev jeg inddøvet i stationbestyrertjenesten og fik selvstændige vagter i både FC og togekspeditionen. Samtidig fik jeg lov til at lave tjenestefordeling for både personalet i kommandoposten og billetkontoret. Rud Andersen, der normalt lavede tjenestefordelingen, ville udvikle mig, nu hvor jeg havde sagt nej til administrationsjobbet. I julen 1967 tog jeg vagten i FC juleaften og yderligere i juledagene, så kollegaer med børn og ægtefæller kunne få fri. Til gengæld havde jeg fri til nytår, hvor vi havde en tradition for nytårsaften at samles hos en kollega.

I januar var jeg igen på skiferie i St Jo-



IP 308 med russisk sovevogn den 20. maj 1994 på København H. Foto Morten Sørensen.



Den russiske sovevogn i tog 328 Østersø Express, her under opholdet på Belvedere, forår 1992. Foto Holger B.D. Sørensen.



Den elegante Mayakovskaya metrostation i Moskva 1972. Samling SoB.



My med passagertog ankommer til østenden af Roskilde Banegård ca. 1966. Foto Allan Testrup.

hann og mødtes med "kliken". På denne skiferie mødte jeg Kirsten, som jeg kom sammen med i over et år. Harry, der nu var i 1. distrikt, var stadig en god rejsefælle på disse skiture.

I løbet af 1968 havde jeg skiftende ture som både listevagt, FC-leder og stationsbestyrer, men stadig i fast tur med tre-ugersskift, men afvigelser kunne forekomme. Jeg havde også "plandage", hvor jeg udførte opgaver for overkontrolløren. Godsekspeditionen blev jeg aldrig indøvet i, der var andre, der gerne ville gøre tjeneste der, især en overtrafikassistent, der var blevet sparet der og nu var i kommandoposten. I september rejste Kirsten og jeg til Taormina på Sicilien med tog, efter en uge der tog vi til Rom, som vi begge var meget begejstrede for. Hotelværelserne bestilte vi gennem DSB Rejsebureau med rabat, og togrejsen tilrettelagde jeg selv. Kirsten kunne godt lide togrejser, som var en del af oplevelsen. Kirsten boede på Amager, men vi sås jævnligt. Jeg fik stadig lov til en gang imellem at lave tjenestefordeling for kontorpersonalet. Rud Andersen havde travlt med arbejdet omkring den nye kommandopost, der skulle bygges i vestenden af stationen og som krævede et helt nyt sikringsanlæg, hvor stationsbestyreren selv skulle betjene signaler og sporskifter. Vi i kommandoposten glædede os til at flytte, den gamle post var ikke vedligeholdt i flere år og var svær at holde varm om vinteren, og om sommeren turde vi ikke lukke vinduerne op. Nu lysnede det forude. Det varede dog to år inden vi flyttede. Juleaften havde jeg

listevagt, de fleste godstog kørte stadig juleaften. Juledag blev jeg præsenteret ved en julefrost for Kirstens forældre, der tog pænt imod mig. Nytårsaften var jeg på vagt til kl. 22 og bagefter til nytårsfest med kollegerne. Kirsten havde også vagt i SAS, hvor hun arbejdede, nytårsaften.

Nye tider i DSB på vej

Vi er nu nået til 1969, og jeg var ikke på skiferie som normalt i januar. I marts måned stoppede forholdet til Kirsten, vi var begge enige om at slutte, da vi ikke rigtigt passede sammen. I maj måned stoppede jeg med at være i fast tur og blev stationsafløser. Det betød lidt mindre nattevagter af gangen, mere varierende ture også på billetkontoret. Som stationsafløser kendte man både ture og fridage en måned ad gangen. Arbejdet med den nye post var nu tydeligt, bygningen var ved at tage form. Jeg var også blevet gruppeformand i 1. kreds-gruppen i Roskilde og blev derfor involveret i arbejdet med den nye post. På billetkontoret var der stadig en trafikassistenttur udover billetkasseren. På billetkontoret blev en kontorassistent af første grad (ja, det hed det!), også afløst af trafikassistenter. I de år huserede også i DSB "støvsugerbander", der skulle finde besparelser og helst spare trafikuddannede medarbejdere. I Roskilde slap vi med skrækken, men sparede dog listevagten lørdag nat og søndag formiddag.

Sommerferien gik igen til Italien med badeferie i en uge og bagefter videre til Rom. I efteråret mødte jeg Jytte, som

jeg blev gift med i 1970. Jeg fortsatte med at være stationsafløser, og til min overraskelse skulle jeg være stationsbestyrer den 23. december fra kl. 14-22, årets største rejsedag med mange særtog i landsdelstrafikken. Jeg var lidt nervøs for opgaven, men det gik fint. Juleaften havde jeg vagt fra kl. 15.30-23.30 som FC-leder. Og 1970 startede med en FC-ledertur fra kl. 7.30-14.00. Endelig så det ud til, at kommandoposten blev flyttet til den nye bygning i løbet af 1970.

Inden jeg slutter dette afsnit, vil jeg beskrive, hvad der var ved at ske af ændringer for uddannelse og karriere m.m. Sidst i 1960'erne stoppede DSB med at ansætte elever, og den traditionelle etatsuddannelse, som jeg havde gennemgået, forsvandt. Den var meget bred, men også meget dyr. I stedet indførtes i 1970 en grunduddannelse af kontorassistenter, der så kunne så kunne lede frem til forskellige karriereløb på flere niveauer. Samtidig blev mange landstationer fjernstyret, og personalet blev indskrænket, eller stationen blev ubetjent. Sidebaner var nedlagt eller på vej til nedlæggelse, og DSB havde planer om ny struktur på stationsområdet. Derfor blev de traditionelle muligheder for etats elever stærkt begrænset. Ny struktur med nye stillinger for trafikassistentuddannede var på vej, men i et begrænset antal. I 1973 blev der indført områdedrift og helt ny struktur, men herom senere.

(Fortsættes)

En solstrålehistorie



Et par af de herlige, åbne vogne ruller forbi bordene på Sóller Beach Hotel, mens vi indtager aftensmaden - en bedre forestilling end film og videospil. Foto FS.

Tekst og fotos Flemming Søbørg

Vognparken ved sporvejen i Sóller på Mallorca (Ferrocarril de Sóller, FdS) er blevet forynget med to nybyggede motorvogne (nr. 21 og 23), mens de hidtidige vogne af samme numre (eks-Lissabon-vogne) er væk. Der er nu (efteråret 2016) ét blandet vogntog (23-2-4-24), ét med nybyggede motorvogne (21-5-6-22), og bestanden af motorvogne i det originale, gamle udseende er nu oppe på seks (1, 2, 3, 21, 22, 23), mens der af de omsporede vogne fra Lissabon blot er to i drift (20, 24). Vogntogene med to motorvogne og to lange mellemvogne kører som faste stammer. For tiden er FdS ved at bygge en ny vogn 25 på en Lissabon-undervogn.*

Hvad bivognene angår, er det stadig svært at bevare overblikket, men de fire originale, små åbne "Jardineras" ("Altankasser") nr. 8 + 9, 10 + 11 er alle i drift, og af lange vogne kører nr. 1, 2 + 4, 5 + 6 og 7. Det giver selvsagt indimellem nogle pudsige oprangeringer, som når motorvogn 1 trækker bivogn 1, men det har man åbenbart affundet sig med. Den oprindelige bivogn 6 holdt under en presenning på remiseområdet. Bivogn 6 var mage til motorvognene 1-2-3, men var uden lyrebøjle/pantograf. Endvidere holdt der et par

lange vogne, også dækket af presenninger. De nybyggede motorvogne har ingen taglanterner, men til gengæld har de nemmere indstigningsforhold med todelte trin. Alle motorvogne har udstyr til påvirkning af lyskurve/signaler undervejs. Bremserne er elektriske, og hornene drives ved trykluft. Den gamle bivogn 5 (opr. nr. 7) var i 2016 udstillet i Palma de Mallorca.

En langsom udvikling

Sporvognene i Soller har ændret udseende nogle gange gennem de 104 års kontinuérliche drift, selvom de grundlæggende er de samme: De blev oprindeligt bygget efter forbilleder fra Valencia til en pris af 10.000 pesetas pr. stk. for motorvognene, mens bivognene kun kostede 8.500 ptas. pr. stk. De lakerede, træbeklædte fronter blev udskiftet med orangemalede metalplader allerede i 1920'erne. Vognene var bygget over et skelet af egetræ med beklædning af teaktræ og mahogni. Lofterne var fra begyndelsen dækket med lincrusta, en slags tapet med belægning af savsmuld, blandet med hærde linolie. Oprindeligt bestilte man tre motor- og to bivogne (nr. 1-3 og 7-8). I 1950'erne anskaffede sporvejen fire små og fire lange, åbne vogne fra Palma de Mallorca samt to motorvogne; disse sidste blev brugt til reservedele. Den 1. maj 1959 ankom

motorvognene 4 og 7 fra Bilbao til Sóller, og disse to vogne kom efter omsporing fra 1.350 til 914 mm sporvidde til at præge trafikken gennem mange år – de var markant anderledes, da de var bygget helt i metal og oprindelig malet mørkegrønne over hele vognkassen. Senere blev de helt orangefarvede. De to vogne er sidenhen returneret til Bilbao og er atter bygget om – nu til meterspor.

Motorvogn 1 blev i 1980'erne udstyret med pantograf for at gøre det lettere at rangere med bivogne – ved lyrebøjlerne skal man hele tiden vende dem ved skift i kørselsretningen. Alle vogne har i dag pantografer. Generelt gælder det dog, at det er svært at finde helt pålidelige oplysninger om vognparken og udviklingen, og der findes kun enkelte bøger om sporvejen samt et ret overfladisk, engelsksproget hæfte.

Spor og baner har udarbejdet et vognskema med alle tilgængelige oplysninger om den ret specielle vognpark med de særprægede nummersystem, men oplysningerne må tages med et vist forbehold, da ikke alle oplysninger kan verificeres. En af årsagerne synes at være, at interessen for at bevare og forske i det historiske materiel hidtil har været ret begrænset rent lokalt – det gælder så-



Sådan så der ud på havnepromenaden for tyve år siden - nedslidt og lurvet. Selv bivognen virker mæt af dage med den triste bemaling. Samling SoB.



Her er det samme motiv, nu med de nybyggede motorvogne 21-6-5-22 på den flotte havnepromenade den 27. september 2016. Foto SoB.

ledes også for jernbanerne på Mallorca, hvor man i 1960'erne ikke kunne blive fri for de fleste jernbaner og deres materiel hurtigt nok og lod materiellet forgå og til sidst skrotte.

Simplificeret, men intens drift

En motorvogn på FdS kan først på dagen trække en enkelt bivogn for så senere på dagen køre med to bivogne – eller omvendt. Det skyldes forholdene ved endestationen i Puerto de Sóller, hvor der kun er ét omløbsspor samt ét udtræksspor. I "myldretiden", som er mellem kl. 15-17, er alle seks disponible vogntog i drift på strækningen. Første vogntog er i reglen et blandet tog, der standser på spor 1, mens de efterfølgende to vogntog ankommer med én hhv. to bivogne. Den første motorvogn fra disse to tog afkobler sin bivogn på spor 2 og kører frem ad udtrækssporet mod flådebasen. Næste motorvogn kører også ind på spor 2, afkobler sine to bivogne og tilkobler i stedet den foranstående bivogn. Herefter afgår det blandede vogntog. Straks herefter løber den første motorvogn om og kobler til de to henstående bivogne og afgår derpå,

tæt fulgt af det sidste vogntog. Derfor skifter bivognene "tilhørsforhold" op til flere gange om dagen. Til- og frakobling tager blot få sekunder (manuelt). Undervejs sker krydsningen med de tre modkørende vogntog et stykke vej fra havnen, hvor der er et længere krydsningsspor. Der er i alt fire krydsningsmuligheder på strækningen. Der er cirka 15 stoppesteder, men sporvognene holder så at sige aldrig ved hovedparten af dem, bortset fra ved Es Control nær havnen – næsten alle passagerer kører hele turen, da havnen er målet for de fleste turister.

Billetteringen foregår hurtigt, selv i de propfyldte tog – det er kontant afregning (6 Euro) for en enkeltbillet, der er hverken retur-, gruppe- eller omstigningsbilletter, så et propfyldt dobbeltvogntog med måske 150 passagerer giver lynhurtigt mange penge i kassen. Omvendt er der næsten ingen passagerer på de første og sidste afgang, men alligevel er der basis for ca. 22 daglige afgang, heraf de fleste dublerede. Der køres normalt mellem kl. 8.00-21.00, og specielt aftenturene er romantiske i de

åbne sommervogne med tændte lygter under loftet og en sval brise fra havet.

Overlever trods alt

Hjertestykkerne stammer stadig fra 1945/50/54, hvilket virker helt utroligt, men sporvognene vejer ikke så meget (8-9 tons), og kørslen foregår forsigtigt gennem sporskifterne. Køreturen, der blot er 4,868 km lang, byder på stor afveksling undervejs. I Sóller fører sporvejen fra stationen ad byens smalle gader over torvet mellem fortovscaféerne og markedsboderne til det første stoppested, der ligger i den ene side af gaden (med omløbsspor). Herefter kører sporvognen mellem baghaver med citron- og appelsintræer, tværs gennem uoverskuelige, lysregulerede baneoverskæringer med egne daglyssignaler. Undervejs passerer Torrent Major, en springflod, på en nittet jernbro, hvor der samtidig er et større knæk på sporene samt omløbsmulighed. Strækningen går tværs over den befærdede vej til havnen, der er sikret med lyskurve (som bilisterne har svært ved at respektere), og de sidste par kilometer kører sporvognen i eget areal ved siden af ve-



Havnen i 1932, hvor hovednæringsvejen stadig var fiskeri. Sporet ses i forgrunden, bygningen med tårnet er sporvejens endestation - og havnens centrum i dag. Slg. SoB.



Bivogn 7 og motorvogn 4, det homogene vogntog fra Bilbao, bygget helt i stål, på en sjælden optagelse ved remisen i 1980'erne. Samling SoB.



Den første vogn 22 i den nye bemaling med stafferinger efter ankomsten til Mallorca cirka 1999. Bemærk sporet og 'vejbelægningen' - støvet og trist. Samling SoB.



Baneoverskæringerne ude på sporvejen forudsignales med almindelige jernbane-overskæringsskilte. Sóller 26. september 2016. Foto FS.



Sikken voldsom trængsel og alarm, når alle vil med sporgvognen. Her drejer det sig om vogn 24. Foto ved endestationen i Puerto de Sóller 26. september 2016. Foto FS.



De nye, todelte trin på vogn 23 gør det lettere for passagererne ved på- og afstigning. Puerto de Sóller 24. september 2016. Foto FS.



Den originale vogn 3 med taglanterner og de to åbne bivogne 8 og 9, fotograferet fra tagetagen på Hotel Sóller Beach, den 23. september 2016.

jen. Her ligger der to stoppesteder med omløb. I havnen ligger sporet midt på promenaden, der ellers stort set er forbeholdt fodgængere. Ved havnestationen kan hele gadearealet være blokeret af passagerer, der kæmper om at komme af hhv. med sporgvognen, men det hele foregår fredeligt og uden kampe af nogen art.

Hvis udviklingen fortsætter som hidtil, kan man forudse, at de sidste Lissabon-motorvogne vil være ude af sagaen om få år. De har så gjort det godt i en overgangsperiode – da de blev anskaffet og skulle omspores, havde det nær kostet den lille turistsporvej livet, men sporgvognene klarede omstillingen, og i dag er det utænkeligt at undvære sporvejen mellem Sóller og Puerto de Sóller. Såvel sporvej som jernbane har netop fået forlænget koncessionen til 2060, og

der vil i de kommende år blive investeret 14 mio. Euro i de to baner. Navnet Sóller stammer i øvrigt fra arabisk *sul-lar* og betyder ”den gyldne dal”, hvilket sigter til appelsinerne – og vel også solskinnet.

* Rafael Sierra Arbide: *The wonderful Sóller Train. Reserva Anticipada S.L., Barcelona, u. år. 63 sider, hæftet. Pris dengang 1.600 pesetas. ISBN 84-922621-2-5.*

Puigserver, Pere Fullana et al.: *El Ferrocarril de Sóller 1912-2012. Promomallorca Edicions S.L., 2012. Spansk tekst, 185 sider. Pris 12,00 Euro. Stregkode 561703.*

Valero, José Maria y de la Cruz, Eustacio: *Ferrocarriles de Sóller y Mallorca. Albada Ediciones 1988. Spansk/engelsk tekst. 200 sider, indbundet. Pris 30 Euro. ISBN 84-86629-08-x.*

Alle publikationer sælges på stationen i Sóller, hvor OcCre-byggesættet af motorvogn 2 også sælges (skala 1:24).

En film om Bilbao-motorvognen kan ses på You Tube: ”Tranvía Histórico de Bilbao U52” <https://www.youtube.com/watch?v=vQfTOZLjjvM>

Derudover sælges der i Sóller alskens souvenirs med sporgvognsmotiver på (T-shirts, bæreposer, køleskabsmagneter, tasker, krus etc.) samt et utal af ’billige’, grove blikmodeller af sporgvognene, men desværre ikke brugbare til modeljernbanen.

* Det kan ikke afgøres, hvilket nummer, der var tale om, da sporvejene i Lissabon ikke nummererer undervognene, blot vides det, at det er en vogn fra 700-serien.



Bivogn 6 og andre vogne gemmer sig under et dækken på banegården i Sóller, den 23. september 2016. Bemærk de to vogndrejeskiver.



Fiskevognen i Carrer de Santa Apollonia bag Cantina Marinera ved Flådestationen i 1976. Bygningen blev nedrevet før 2000. Slg. SoB.



Leif Bang har bygget vogn 2 fra FdS i skala 1-24 - dels i træ, dels i metal ud fra byggesættet fra OcCre. Foto SoB.

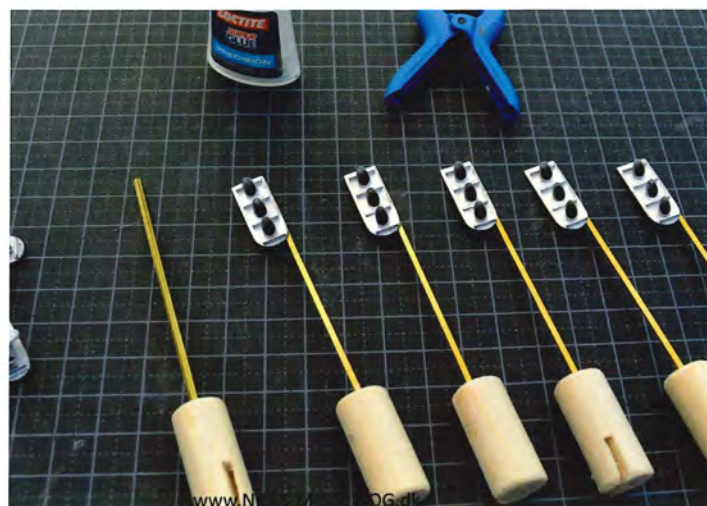
MATERIELSKEMA FOR FERROCARRIL DE SÓLLER, SPORVOGNENE:				MÅL FOR FDS-MOTORVOGNE (bygget 1913):
MATERIEL VED FDS	TYPE	HERKOMST	BEMÆRKNINGER	Længde: 7.900 mm Akselafstand: 1.981 mm Længde af undervogn: 6.600 mm Hjuldiameter: 830 mm Vognkassehøjde: 2.530 mm Indvendig højde: 1.986 mm 18 siddepladser
1 ^I	Motorvogn	Zaragoza, 1913	I drift	
1 ^{II}	Lukket bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	I drift	MÅL FOR BILBAO U 52 (bygget 1914/1926/1932*):
2 ^I	Motorvogn	Zaragoza, 1913	I drift	
2 ^{II}	Lukket bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	I drift	Længde 8.130 mm Akselafstand 2.440 mm Afstand puffer/aksel for/bag 2.840 mm Hjuldiameter 720 mm Vognkassehøjde 2.515 mm Indvendig højde 2.120 mm
3	Motorvogn	Zaragoza, 1913	I drift	
3 ^I	Åben bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	P.t. ikke i drift.	* Bygget 1914 (?) med 1.350 mm sporvidde Omkring 1930 (?) ombygget med stål-vognkasse, 1959 ombygget til FdS nr. 4 med 914 mm sporvidde, 2007 ombygget til Bilbao U 52 med 1.000 mm sporvidde. Forskellige kilder nævner dog varierende årstal, men sandsynligvis er vognen bygget i 1914 med vognkasse af træ og omkring 1930 ombygget med vognkasse af stål. Muligvis har den undervejs haft nr. 352.
4 ^I	Motorvogn	Bilbao, 1932	Motorvogn 52, i 1959 omsporet fra 1.350 til 914 mm, retur til Bilbao 2000 som U 52, 2007 omsporet til 1.000 mm	
4 ^{II}	Lukket bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	I drift	Driftsmateriel september 2016 (M = motorvogne, B = bivogne):
5 ^I	Lukket bivogn	Zaragoza, 1913	Omnummereret fra nr. 7 ^I	
5 ^{II}	Lukket bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	I drift	M: 1 ^I , 2 ^I , 3, 20, 21 ^{II} , 22 ^{II} , 23 ^{II} , 24 B: 1 ^{II} , 2 ^{II} , 4 ^{II} , 5 ^{II} , 6 ^{II} , 7 ^{III} , 8 ^{II} , 9, 10, 11
6 ^I	Lukket bivogn	Zaragoza, 1913	Omnummereret fra nr. 8 ^I	
6 ^{II}	Toakslet bivogn	Palma de Mallorca, u. år	?	Typiske oprangeringer ved FdS – motorvogn nævnt forrest:
6 ^{III}	Lukket bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	I drift	
7 ^I *	Bivogn	Zaragoza, 1913	Omnummereret til 5 ^I	22/9-2016: 23-2-4-24; 2-10-11; 20-7; 20-8-9; 1-1
7 ^{II}	Toakslet bivogn	Bilbao, 1932	Motorvogn, ombygget til bivogn ved FdS 1959, returneret 2000	
7 ^{III}	Lukket bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	I drift	23/9-2016: 21-6-5-22; 3-8-9; 2-10-11
8 ^I	Bivogn	Zaragoza, 1913	Omnummereret til 6 ^I	
8 ^{II}	Åben bivogn	Palma de Mallorca, ca. 1920	Overtaget 1956, i drift	24/9-2016: 3-8-9; 2-10-11; 23-2-4-24; 22-6-5-21; 1-1; 2-7
9	Åben bivogn	Palma de Mallorca, ca. 1920	Overtaget 1956, i drift	
10	Åben bivogn	Palma de Mallorca, ca. 1920	Overtaget 1956, i drift	25/9-2016: 3-8-9; 23-2-4-24; 1-8-9; 2-10-11
11	Åben bivogn	Palma de Mallorca, ca. 1920	Overtaget 1956, i drift	
12	Lukket bivogn, 4-axl.	Sóller 2001-02	P.t. ikke i drift	26/9-2016: 23-2-4-24; 2-10-11; 20-8-9; 22-6-5-21; 20-7; 3-11-10; 3-1
20	Motorvogn	Lissabon	Omsporet 1999, i drift	
21 ^I	Motorvogn	Lissabon	Omsporet 1999.	27/9-2016: 3-10-11; 1-7; 20-9-8; 20-7; 1-8-9; 22-6-5-21; 2-1; 3-11-10; 2-7
21 ^{II}	Motorvogn	Sóller, ca. 2016	Ombygget fra 21 ^I , i drift	
22 ^I	Motorvogn	Lissabon	Ex-734, omsporet 1999	
22 ^{II}	Motorvogn.	Sóller, 2012/13	Ombygget fra 22 ^I , i drift	
23 ^I	Motorvogn	Lissabon	Omsporet 1999	
23 ^{II}	Motorvogn	Sóller, ca. 2016	Ombygget fra 23 ^I , i drift	
24	Motorvogn	Lissabon	Omsporet 1999, i drift	
25	Motorvogn	Lissabon	Under bygning 2016	
33	Motorvogn (anv. til reservedele)	Palma de Mallorca	1958, udr.	
Ukendt nummer	Motorvogn (anv. til reservedele)	Palma de Mallorca	1958, udr.	

NB!
Oplysningerne i skemaet må tages med et vist forbehold, da det er svært at finde pålidelige oplysninger. Nummerering af vognparken er foretaget på basis af diverse kilder og egne iagttagelser. Vognene har ikke romertal påmalet, kun arabertal.
Alle motorvogne og bivogne er toakslede, med mindre andet er nævnt.

Alle vogne fra Sóller, fra Palma de Mallorca samt fra Bilbao er efter det oplyste bygget af Carde & Escoriaza, Zaragoza. De åbne bivogne 8-9-10-11 menes at stamme fra 1920, hvor de blev leveret fra Zaragoza til Palma de Mallorca. De kører altid parvis sammenkoblede (8 + 9, 10 + 11).
Dertil har der været nogle toakslede

godsvogne, f.eks. en fiske-kølevogn, en fladvogn med ensrettere og én eller flere åbne godsvogne, som alle synes at være hugget op, tillige med de overtallige, lange Lissabon-motorvogne 334, 725, 807 m.fl. I øvrigt har undervognene fra Lissabon ikke numre, hvilket har gjort efterforskningen vanskeligere, selv for portugisiske entusiaster!

DSB daglyssignaler i H0



Masterne monteres i de præfabrikerede træsokler. Savsporet i bunden er til fastgørelse af hulprint.

De tilslebne signalhoveder limes på standerne

Af Niels Nørby

Til enhver modelbane hører naturligvis passende signaler, i hvert fald når der tales om anlæg fra epoke II og frem til vor tid. Hvordan fremtiden på virkelighedens baner og dermed også i de mindre skalaer kommer til at se ud, er der vist endnu ikke nogen, der helt har det fulde overblik over.

For de store baner findes der fyldige signalreglementer, mens man på modelbanen selv har lov at definere spillereglerne baseret på ens layout, skala, temperament og ikke mindst pengepung. De oftest sete jernbanesignaler på det danske modelbanemarked stammer fra vort naboland mod syd, men disse typer afviger meget fra de danske, både i udseende og i mange tilfælde

også i deres opstilling og funktion. Så på dansk inspirerede modelbaner må der nødvendigvis tyes til andre løsninger.

Igennem tiden har der været produceret en del forskellige mere eller mindre korrekt udseende danske arm- og daglyssignaler i model, men først inden for de senere år er teknikken nået til et niveau, hvor det er muligt at frembringe



IC4 og Desiro krydser i Stenstrup den 14. september 2015. Signalerne er af en lidt nyere type end dem, som Niels beskriver i teksten. Foto SoB.



Indkørselssignalet til Køge syd fra med alskens 'pynt', den 28. april 2015. Foto SoB.



Bagsiden af Køges sydlige indkørselssignal i 2015, godt patineret. bemærk også telefonen helt til højre. Foto SoB.

et udseende, der kommer tilfredsstillende tæt på originalerne. Her tænkes ikke mindst på SMD-teknikken, der er et ubetinget "must" til belysningen i moderne dværg- og PU-signaler.

Det danske firma Banetjenesten Aps har igennem en række år produceret metalstøbte signalhoveder til byggesæt i H0 for forskellige DSB- og privatbanesignaler. Udvalget omfatter dele til diverse epoker og med relevant tilbehør såsom tavler, hastighedsvisere mm. Detaljeringsgraden er i den høje ende, men priserne er, så alle kan være med. Udover de løse signalhoveder sælges der komplette byggesæt til omkring et par hundrede kroner pr. signal. Heri er ikke inkluderet dele til styring til signalet, og en nærmere beskrivelse af disse aspekter falder uden for denne artikels rammer.

Masseproduktion af signaler

Til mit modelbaneanlæg Svenstrup H.

har jeg således valgt at bygge DSB-daglyssignaler med udgangspunkt i de løse signalhoveder model 1963 og dertil selv fremstille de resterende dele. Totalt set vil der være behov for omkring 30-40 signaler af diverse typer, hvortil kommer dværksignaler, der må tilføjes på et senere tidspunkt. Og som en sidebemærkning skal min kommende Havneby Station da også udstyres med et par armsignaler. Sådanne er ganske vist håbløst forældede i min epoke IV, men de er nu så hyggelige at se på!

I denne artikel fokuseres på fremstillingen af I-, U-, F-, AM- og H- (I-, U-, blok-)signaler, dvs. de typer, der er beregnet for 3 mm lysdioder. For hver signaltype har jeg først lavet en målfast tegning, der er til uvurderlig hjælp undervejs i byggeprocessen. Af denne fremgår i store træk mit forslag til signalernes udseende, hvor jeg i forhold til Banetjenestens byggevejledning har modificeret følgende:

- Der anvendes fælles anode (+) for alle LED's. Dette er standard for flere af de store tyske producenters signaler (Märklin, Völkner, Viessmann, Schneider m. fl.), og i tråd med en kommende, digital styring.
- Signalstanderne laves af firkantmesing og ikke af H-profil. Derved kan lysdiodernes ledninger skjules inde i profilet.
- Standeren "nedstøbes" i et stykke Ø 13 mm rundstok, der i den modsatte ende samtidig tjener til fastgørelse af et stykke hulprint, hvor modstande, ensretter og ikke mindst et mini-stik til omverdenen monteres. Signalerne kan således samles komplet og nemt aftestes før montagen på modelbanen.
- Signalerne skal forfines med detaljer, såsom trin, bøjler, mærker og diverse konsoller.

Der er overordnet set ikke tale om raketvidenskab, men for hvert trin i fremstillingen, der kan forsimples, vil der samlet set være en tidsmæssig besparelse. LEAN, tror jeg det hedder med et fint ord!

Kort om elektronikken til signalerne. Ud fra typiske spændingsfald over en standard 3 mm lysdiode og ved max. 18 V forsyningspænding beregnes de nødvendige formodstande til 820 Ohm. Men da dioderne ikke ønskes belastet mere end 2/3 af den nominelle effekt, vælges modstande i stedet på 1.2-1.5 kOhm. Det er jo ikke meningen, at dioderne skal være med til at oplyse modelbanerummet, men blot kunne ses.

Rationelt arbejde

Der indgår mange smådele i hvert signal, og det er derfor en fordel at fremstille flere ad gangen. Jeg har således valgt at producere 13 stk. i den første runde. For overskuelighedens skyld har jeg pakket alle de præfabrikerede enkeltdele i små plastposer. Lidt orden i tingene forøger arbejdsglæden og de-



Materialer med stor signalværdi.



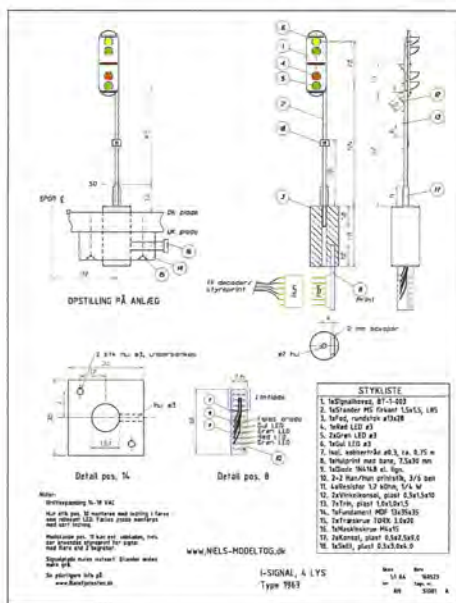
Signalerne primes og hovederne males sorte.



Dioderne monteres med kobbertråd. En rolig hånd og en nyspidset loddekolbe er påkrævet.



*I-signal ved Dybbølsbro på vej ind mod Hovedbanegården den 6. juli 1964.
Foto Holger B.D. Sørensen.*



En god arbejdstegning er altid et godt udgangspunkt. DSB Indkørselssignal, type 1963.

ler samtidig den store opgave op i mere spiselige bidder!

Selve samleprocessen forløber faktisk forbløffende let. Der lægges ud med at lime de afsavede messingstandere i træsoklerne. Bemærk, at standerne har forskellige længder (højder) afhængigt af signaltype. Efterfølgende fæstnes de afgratede signalhoveder på standerne med cyanokrylatlim. Gør dette arbejde udendørs eller husk god udluftning, da stadset er særdeles giftigt at arbejde med. Efter endt tørretid kan signalerne males med primer, og hovederne males sorte. Jeg har for nemheds skyld valgt at bruge spraymaling til formålet. En stump flammingsplade fungerer perfekt til at fastholde delene, mens der males. Standerne får dernæst en gang Humbrol Seagray, hvorefter elektronikværkstedet kan tage over.

Montering

Første skridt er at montere lysdioderne

og husk her at checke, at rækkefølgen er korrekt, og at anoderne er placeret over hinanden. Sidstnævnte letter loddearbejdet, i og med at den nederste diodes anodeben nu blot kan "bukkes op" og fungere som fælles leder. Altså spares én lodning. I den modsatte ende af soklen monteres det lille stykke hulprint med den påloddede passive elektronik og mini-stik.

Diodes katoder og den fælles anode forbindes nu til ensretter/modstande med tynd, lakisoleret kobbertråd. Jeg har til formålet skrottet en udfaset transformer og opspolet den tynde tråd fra dennes primærside. På den måde har jeg nu kobbertråd til mindst 500 signaler! Tråden er 0.2 mm tyk, og der er lige netop plads til føring af fem ledere inde i messingprofilet.

Apropos lakisoleret kobbertråd, så kan dette tit være lidt besværligt at arbejde med. Og det er alfa og omega, at lakken fjernes effektivt fra enderne, før

disse kan forfinnes, og dette kan gøres på flere måder. Jeg har først brændt lidt af lakken væk og derefter skrabt enden forsigtigt med bagsiden en hobbykniv. Men man må blot prøve sig frem, og efter de første famlende forsøg går det faktisk rimeligt let.

Til de 13 signaler skal der anvendes i nærheden af 70 stykker kobbertråd, hver på ca. 15-17 cm, hvorfor disse afskæres på forhånd og forfinnes i den ene ende. Den navnkundige redaktør Werner Walter Weinstötter fra Spor og Baners tyske pendant MIBA ville utvivlsomt have beskrevet processen som "Nerve-tötend!"

Endelig kan der foretages den sidste finish med påføring af mærker, mastetrin mm., samt lidt pletmaling og en let patinerung. Og som det allersidste fremstilles de træklodser, der skal skrues fast under anlægspladen og fiksere hvert signal i den endelige position. Disse udføres helt i henhold til Banetjenestens byggevejledning.

De første signaler er nu klar til opstilling på Svenstrup H. og det vel at mærke til en pris på under 75 kr. pr. styk, alt inklusive. Samlet set synes jeg ikke opgaven har virket uoverkommelig, men der kræves naturligvis en rolig hånd og en passende blanding af stærk kaffe, tid og tålmodighed.

Nu, hvor loddekolben alligevel er varmet op, vil der i en kommende artikel blive set på fremstilling af Banetjenestens PU-signaler. Disse udføres med SMD-diodeteknik, hvortil der kræves lidt ekstra fingersnilde.



Hulprint monteret med stik, ensretter, modstande og kobbertråd.



Klodser til montage af signaler på modelbanen.



De færdige DSB daglyssignaler. Fra v. mod h.: I, U, F, H (I, U).

Tværsædevognene ved Københavns Sporveje



Tværsædevogn 424 med skovvognen i anledning af MOROP-kongres i København 1959, her under en pause på Svanemøllen Remises forplads. Foto Jan Walter.



Et af forbillederne til modellen, vogn 446 som linie 18, i Charlottenlund 1936. Bemærk stafferingerne - til gengæld er der ikke afviserlys. Foto Jan Walter.



En gang imellem kunne man se en tværsædevogn på linie 14. Her er det nr. 440 som ekstravogn i Svanemøllensløjfen 1963. Sporet blev tidligere brugt af linie 18. Foto Jan Walter.

Af Flemming Søeborg

Det kan undre noget, at Editions Atlas valgte tværsædevogn nr. 437 til deres første, danske sporvognsmodel, for typen var hverken særlig talrig med kun

25 eksemplarer eller typisk for Københavns Sporveje generelt, idet det var den eneste af de gamle vogne, der havde sæder på tværs. Endvidere var vognenes "arkitektur" markant anderledes end på hovedparten af motorvognene.

Nr. 437 har tre store og to mindre ruder langs siderne, mens hovedtyperne og flere underserier har to store og to mindre ruder. Engelhardt-vognene 305-314 har til sammenligning seks lige store ruder langs siden.



En hverdagsscene med vogn 431 og tværsædebivogn på linie 9 i Allégade cirka 1965. Foto Leif Bang.

Tværsæde- eller "Spidsvognene" 422-446 var endvidere længere og mere tilspidsede end de fleste andre vogne, så de repræsenterede en særlig gruppe for sig. De blev bygget fra 1915-20 på Scandia og havde oprindeligt numrene 670-694. Vogn 437 blev sat i drift i november 1918. De første vogne blev indsat på linie 1, 2 og 6, men senere kom de til at køre på andre linier. Som næsten alle andre sporvogne ved KS undergik de forskellige ombygninger. Således

blev undervognen forlænget i 1936, så akselafstanden voksede fra 2,5 til 3,2 meter, og vognene fik lidt efter lidt kraftigere motorer. Sidst i 1930'erne blev de forsynet med skinnebremses og fik indbygget afviserlys. De blev udrangeret i årene 1959-65. Der blev aldrig bygget bivogne i samme stil, men de kørte i reglen med tværsædebivogne, bygget i samme årrække (nr. 1361-1460).

Vogntypen er ret sjælden at finde på fo-

tografier, og selvom jeg har gennemset hundredevis af billeder, var der langt imellem "godbidderne". Bedst udbytte giver det at gennemse Bent Jørgensens SHS-hæfte om KS-motorvognene 401-490, hvor der er et billede af hver enkelt vogn. Det viste sig også ved gennemgangen, at typen øjensynligt aldrig kørte på linie 4 og 15 og kun sjældent sås på linie 3, 5, 6, 7, 10, 13, 14, 16 og 20. Flest registreringer kunne jeg finde på linie 8, 9, 18 og 19, som nok må siges



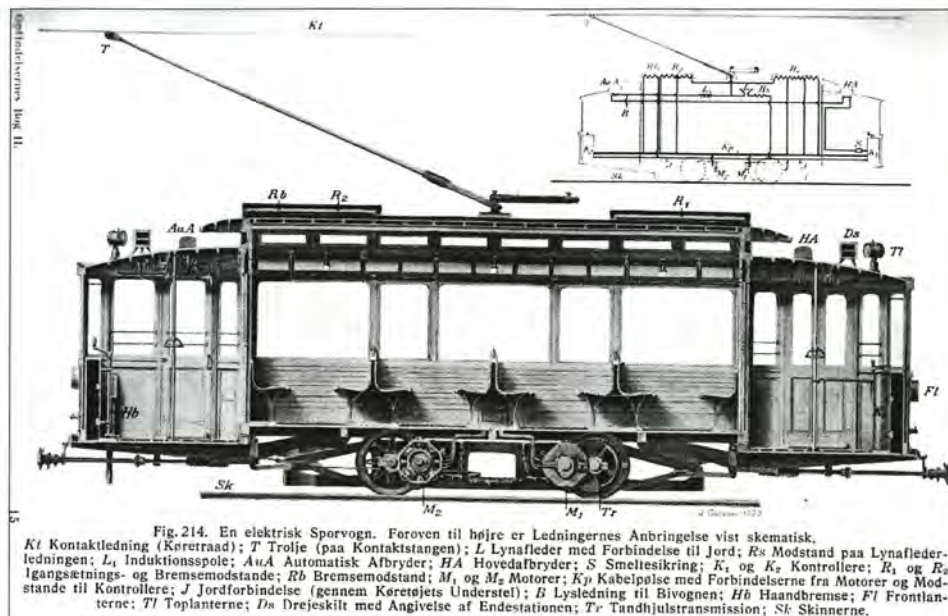
Nr. 430 og 559 som rangervogne på det sjældent benyttede forbindelsesspor mellem linie 7 og linierne 1-6-9 og 10 på Kgs. Nytorv sidst i 1960'erne. Foto Leif Bang.



Den restaurerede vogn 437 med afviserlys på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ved kavalkaden i 2015. Foto John Schøler Nielsen.

at være "stamlinierne" for denne vogn-type. I samleværket "Sporvogne i Danmark", der har været under udgivelse siden 1981, findes yderligere oplysninger om vognene, ligesom Jan Walters vognfortegnelse fra 1995, udgivet af Sporvejshistorisk Selskab, indeholder gode oplysninger om dem. Der er beva-

ret to eksemplarer, nr. 430 og 437, men det er p.t. kun 437, der er køreklar på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.



Snittegning af tværsædevogn. Arkiv KS.



Vogn 437 på linie 9 set indvendigt, 20. juni 1965. Som det ses, er sporvogne ret smalle i forhold til jernbanevogne. Foto Leif Bang.

Rettelser og tilføjelser



I sidste nummer bragte jeg et billede af Frichs-traktor 137 på side 40. Claus Hansen, Silkeborg, gør opmærksom på, at det er ham, der har taget billedet. Jeg beklager, at denne oplysning ikke var tilgængelig, da bladet blev trykt.

Mere kludder: Vor læser udi Thisted, hr. N-H Lund, gør opmærksom på, at jeg heller ikke i nr. 31 fik nævnt den rette kulør på DSB's epoke IV-vogne – den kulør, der i visse kredse omtales som "babybæ-brun". Den rette betegnelse er RAL 8025 – og dette tal må jeg vist fremover tage med i min aftenbøn, så det ikke længere glemmes. I øvrigt skriver Per Topp-Nielsen, Dansk Jernbane-Arkiv, at DSB oprindeligt brugte en mere grønlig nuance på vognene i begyndelsen af 1970'erne, inden DSB gik over til RAL-systemet.

Erik Andersen har indsendt et billede fra afsporingen i Roskilde i 1965, som

Allan Testrup beskrev i sidste nummer af bladet. Det viser en af de franske vogne, der er afsporet – heldigvis uden at der skete de store personskader

Billedkavalkaden fra rangeruheldet i Næstved var taget af lokomotivfører John Weeber.

Billedet øverst side 47 stammer fra Næstved. Originalen befinder sig på Danmarks Jernbanemuseum.

Billedet af linie 2 på side 45 stammer fra den 15. august 1943 i følge Leif Bang.

Hans Peter Christensen, Lystrup, har en enkelt kommentar. På side 49 står om Mærsk-containervognen, at helto-gene kørte fra Tinglev til Grenå Havn for udskibning. Men togene kørte kun til Århus H og videre til Århus Containerhavn.

Prisen på bogen om Langelandsbanen var desværre forkert – den korrekte pris er 399,-.



En af vognene afsporet i Roskilde, 1965. Foto Erik Andersen.

Det femgik ikke af artiklen om rangering på side 12-14, hvem der stod bag teksten og billederne, men mon ikke læserne har fundet ud af, at det atter var Rasmus Wiuff, der var ophavsmand til denne serie? Jeg undskylder hermed fejlene og takker for korrektionerne.

Og til sidst lige denne bemærkning: Flere læsere har spugt om, hvad "Slg." i billedtekster står for. Det er en forkortelse for "Samling", som flere jernbaneforfattere er blevet enige om at anvende i de tilfælde, hvor billederne stammer fra private, ikke offentligt tilgængelige samlinger og altså ikke deciderede arkiver.

Editions Atlas-sporvognen ombygget



En tværsædevogn skilt ad.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I 2015 omtalte jeg modellen af Editions Atlas-udgaven af KS-motorvogn 437 i linie 18-udførelse, som det med stort besvær lykkedes at få fat i. Dengang måtte jeg betale flere hundrede kroner for de to eksemplarer, det lykkedes mig at anskaffe. I vinteren 2016 annoncerede Editions Atlas (EA), at de ville udsende samme motorvogn på det danske marked (postordre) til en pris på kun 39,- kroner, så jeg skyndte mig at bestille en model. Der er virkelig forskel på at give 39,- og 450,- kroner for det samme produkt.

Modellen ankom få uger senere, og det var nøjagtigt den samme som den "gamle" nr. 437, så allerede ved udpakningen besluttede jeg mig for, at den skulle omdannes til en nyere udgave, men umiddelbart vidste jeg ikke hvilken linie, det skulle være.

Jeg nåede frem til, at linie 19 ville være oplagt. Jeg kunne nøjes med omskiltning af linienummer og destinations-

skilte – lanterneerne på linie 19 var af samme type som på linie 18 med cifre på nogle runde skiver eller plader, og et andet argument var, at linie 19 meget sjældent kørte med bivogn – og EA lavede jo kun motorvognen. Mit ønske var at lade modellen fremstå som en typisk vogn fra 1950'erne. Linie 19 blev nedlagt i 1964.

Demontering

Det betød, at vognen skulle skilles ad og bygges om. Men hvordan? Leif Bang, der om nogen kender alt til sporvogne i virkelighed og model, havde selv modificeret sin vogn, så han fortalte, at overdelen holdes sammen med undervognen i kraft af de hvide "frontlygter". Hvis man fjerner dem, kan vognen skilles ad. Det var nu lettere sagt end gjort, men jeg borede lygterne ud, og så gik det.

Taget, undervognen, indretningen m.v. blev lagt til side. Vinduesrækkerne var svære at adskille fra vognkassen, men ved at jeg trykkede på ruderne udvendigt nedefra, løsnede de sig til sidst.

Dernæst fjernede jeg håndbøjler og sidespejl, men ikke de uhyre fine vinduesviskere. De er også løst monteret, men de kan forsvinde som dug for solen. Lim dem evt. fast med en dråbe hvid lim på en spids genstand (NB! Brug aldrig cyanolim på klar plast!!!).

Dørene i indstigningssiden skal skæres/saves af med varsomhed. Når det er gjort, slibes efter, så åbningen er helt glat. Mere arbejde er der ikke på overdelen, som nu skal males. Jeg valgte ud fra mange farveprøver Humbrol nr. 7 gul, som ligger meget tæt på den nuance, som Swedtram anvender på deres modeller. Hele underdelen op til brøstningslisten på siden samt fronterne skal males, så de gamle stafferinger m.v. forsvinder – hernunder også vognnumrene. Stilles herefter til tørring.

Øvrige arbejder

Taget skal have en mørkere, grå farve (Flügger 4016), undervognen blev også tonet en anelse mørkere, og kontaktstangen samt skilteholderne for og bag blev også malet mørkegrå. Herefter stod

indretningen for tur. Endevæggene er støbt i lysegråt plast, men på sporvognene var de i lakeret træ (mahogni?), så jeg valgte en passende, nøddebrun kulør og malede væggene. Indersiden af overdelen blev også malet brun under vinduerne, det samme gjaldt loftets sider, mens perronblikket på endeperronerne skulle være gråt. Midterpartiet i loftet skal være hvidt. Egentlig burde der sidde reklamer under loftet, men da de ikke vil være synlige for det blotte øje, har jeg udeladt dem her. Grater på de trykte side- og svingkilte blev slebet af, og endelig blev vinduesrammerne på dørene i den "lukkede" side malet hvide – færdig med dét arbejde!

Så var det rudernes tur. De to strimler "glas" blev pudset op. Indvendigt var påtrykt linienummer og endestation; begge skilte blev fjernet med sprit på en vatpind, og nye finérskilte (vende-

skilte) fra et nedfotograferet udklipsark blev monteret i stedet. Det er meget små skilte, og jeg brugte R/C-Modelers Craft Glue, som tørrer glasklart op. Hvis der kommer lim på ruden uden for skiltene, kan limen bagefter forsigtigt fjernes med spidsen af en trætandstikker, når limen er tør.

Afgang – ding-ding

På forperonen limede jeg en vognstyrer – holdestangen i midten måtte lige skæres lidt til og males mørkebrun bagefter, og på sæderne kom et antal passagerer, mens en konduktør blev placeret for at billettere. Derpå kunne vognen samles igen, og som det sidste anbragte jeg lineskilte, sving- og sideskilte på vognen. De nyfremstillede vognnumre og byvåbnet stammer fra www.skilteskoven.dk. Jørgen Røn har rentegnet de typiske Lunding-cifre, som blev benyttet på materiellet fra 1930 og helt frem til

slutningen i 1972 – der er også vognnumre til Düsseldorfere fra hans hånd.

Og så kunne linie 19 rulle af sted mod Bispebjerg. Endnu mangler modellen dog sidespejl (det knækkede) samt skiftestangen (den forsvandt under demonteringen!) og snor til kontaktstangen. Der indsneget sig en lille, obskur fejl, opdagede jeg til sidst: Det indvendige lineskilt, som oprindeligt var placeret i midterste vindue, vandrede med tiden hen ved siden af finérskiltet i bageste vindue, men det er for sent at gøre noget ved det nu. Ligeledes mangler håndbøjler ved indstigningåbningerne. Der er dog ingen tvivl for mig om, at det er modellen af linie 19, men hvordan får jeg den så til at køre? Det er et stort spørgsmål, som jeg endnu venter svar på.



Sideskiltene er ikke for kønne med grater midt igennem dem - sjusk fra formgiverens side.



Som det ses, er flangerne på EA-modellen afsindigt små, men korrekte i målene.



Ruderne skal renses for påtryk med sprit.



Vognstyrer Fodklang afprøver, om arbejdspladsen er god nok - trods træk og kulde.



Sæder og skillevægge før og efter behandling.



En pen til reparation af træ kan bruges til at farve væggene med.



Vognen nærmer sig færdiggørelsen.



Sving-, side- og lineskilte gøres klar. De hvide snitflader farves med rød hhv. grøn speedmarker.



Linie 18 og 19 fra hver sin epoke - i virkeligheden mødtes de kun ved krydset i Borups Allé-Rantzaugade.



Linie 1 og 9 mødtes på Østerport og skiltes igen ved Holmens Kanal. De skæve taglanterner er siden blevet rettet.



Tre gamle kolleger, som dog ikke fulgtes ad gennem byen.



Ud af fire ens vogne kom disse fire forskellige.



De specielle taglanterner, som nogle af linierne havde. her på linie 19 i 1961. Foto Jan Walter.

MOTORISERING AF NR. 437?

Det er naturligvis et spørgsmål, der optager modelbyggere: Kan modellen motoriseres? Det kan den – men det kræver meget arbejde. For det første skal man finde en køreklar undervogn med den rette akselafstand (36,5 mm). Her er Halling fra Østrig nok det bedste bud, men Tenshodos motorboggier kan muligvis bruges. Bec-Kits og pmt laver også køreklare undervogne med chassis af metalklodser, hvilket giver dejlig, nødvendig vægt – men så kommer næste problem.

Undervognen på Atlas-modellen er lavet af metal, hvilket gør det meget besværligt at fræse ud til motorblok, svinghjul m.v. Inden man kaster sig

ud i det, skal man kontrollere, om der er plads overhovedet til hjulskiverne inde bag undervogns-blænderne – H0-hjul er normalt voldsomt overdimensionerede i bredden (Roco-hjulskiver ca. 3,1 mm brede). Hjulskiverne på Atlas-modellen har til gengæld blot en hjulskivetykkelse på ca. 1,9 mm og en flangehøjde på ca. 0,3 mm (!), og det gør det vanskeligt at finde noget industrimateriel, der kan passes ind på den snævre plads. Der er nemlig kun 19 mm i alt mellem blænderne, og et Roco-hjulsæt måler 20 mm (uden pinoler).

Man kan slibe lidt af blænderne på indersiden (max. 0,6-0,7 mm på hver), men de fleste køreklare un-

dervogne vil stadigvæk ikke kunne presses ind her, og man kan ikke flytte blænderne udad, for de sidder i forvejen længst ude. Eneste løsning er så at fremstille en undervogn med nye blænder i ætset metal, men det er nok heller ikke alle, der er i stand til det! Hvad gør man så? Venter – det må jeg i hvert fald gøre!

Editions Atlas: KS nr. 437. Pris kr. 39,-. Sælges kun via postordre. Vær opmærksom på forretningsbetingelserne, der kan indebære utilsigtede abonnementsbindinger, det er svært at komme ud af igen.

Trævogne fra hobby trade



Tre af de nye trævogne fra hobby trade - firmaet er specialister inden for ældre godsvogne.



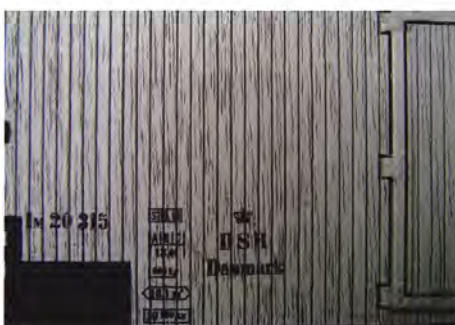
IM-vognen på et solo-billede.



D.D.S.F.-gærvognen har et par ventilatorer på taget.



- og de bar stadig øl ind, som omkvædet lød i en drikkevis.



Slidt og lidt frønnet vognside på IM-vognen. Her ses dørrammen af plastic tydeligt.



Nærbillede af Carlsberg-påskriften - meget vellykket. Desværre er lukkemekanismen noget grov.

Af Flemming Søeborg

Efter at have udsendt passager- og postvogne med sider af laserskåret træ er turen nu kommet til godsvogne fra hobby trade. De første typer, der er udsendt, er baseret på den lille godsvogn litra IM, som DSB blot havde fire stykker af (20 314-17). Det var oprindeligt isolerede margarinevogne, ejet af Otto Mønsted Margarine A/S ("OMA") og bygget i 1916 med litra ZM 99 917-20. To af dem var i en periode udlejet til HFHJ. De overgik i 1939 til DSB og fik på et tidspunkt påskriften "Kølevogn". De blev udrangeret sidst i 1950'erne. Ingen af dem er bevaret til vore dage.

hobby trade har lavet et par af de hvide vogne (IM 20 314/15) og i tilgift nogle firmavogne, baseret på samme grundmodel: Carlsberg ZA 99 495/496/539, Tuborg ZB 996 11 og D.D.S.F (Spritfabrikkerne) ZB 99 704 - i hvert firmas specielle husfarver og dekorationer.

Lad os tage IM-vognen først: Det er en model fra de seneste år i deres "levetid" - vognen har bremseplatform (bremsehuset blev fjernet i 1940'erne), litreringen er venstrevendt som efter 1941, og typografi m.v. er korrekt. Re-

visionsdatoen er i 1955, men ellers svær at læse. Den øvrige detaljering er fin og eksakt, og der er mange, påsatte løsdele af støbt messing - meget flot. Lukkemekanismen er desværre lavet af kunststof og virker for stor og dominerende og burde have været lavet af hård, strakt metaltråd eller ætset metal for at virke mere realistisk. Dørrammen er også helt hvid (plastic?) og virker derfor for iøjnefaldende - den skal patineres til samme "snavsede", slidte udseende, som vognkassen har. Bremseplatformen er af ætset messing og tilpas spinkel. hobby trade har derfor sat et stykke skumgummi i klemme for at beskytte delene under transport - det er gjort med omtanke. Hjulene er profilerede på bagsiden, hvilket pynter. Pufferne er fjedrende, og længde, akselafstand m.v. stemmer med forbilledet. Vognen har godt vægt og løber let.

Tja og jo

Finishen på siderne er der delte meninger om. På den ene side kan trævogne se meget realistiske ud, når de vitterligt er lavet af træ. Det set afhænger af øjnene, der ser. Når jeg kigger på IM-vognen, ser jeg en slidt, træ vognkasse - og det kan jo godt passe. Omvendt, når jeg

ser på Holger B.D. Sørensens billede af søstervognen, virker den mere glat og blank, så i dette tilfælde skulle modellen måske have haft lidt halvblank maling eller efterfølgende lak - men kun et tyndt lag for ikke at skjule de fine riller.

Firmavognene - øl- og gærvognene - er dekoreret med de farvestrålende påtryk fra selskaberne. Her er især Carlsberg-vognen vellykket med perfekt påtryk - selv den tynde "skygge" i lys grøn farve hele vejen rundt om navnetrækket og humlebladet er med, flot husket af hobby trade. Båndet med "Helst en HOF" er ligeledes meget vellykket i den korrekte, gulgrønne kulør, der var anderledes end i vore dage. Her passer det slidte udseende på vognsiden meget bedre, mens dørrammen og lukkemekanismen også her desværre falder noget igennem. Her må patineres noget. Dimensionerne svarer meget godt til forbilledet - Carlsberg havde så mange vogne af vidt forskellig herkomst, så denne er et godt valg til model, da såvel længde som akselafstand stemmer overens med forbilledet. Dog burde den nok have haft stjerne-hjul, men den må man selv på jagt efter. Vognen er revideret den 9/6 59.



Gavlen uden bremseplatform er meget enkel - men med tydelige brugsspor i de sorte underretningsfelter.



Gavlen på gærvognen med den meget fine, røde staffering.

D.D.S.F.-vognen er også "halvslidt" at se på – disse vogne var, så vidt jeg ved, bedre vedligeholdet i driften, så den burde nok også have været halvblank. Revisionstidspunktet er 1952. Til gengæld er dørramme og lukkemekanisme grå, hvilket gør disse dele noget mindre påfaldende. Desværre er de påskruede messingbogstaver og de rød/hvide emailleskilte blot gengivet i trykt form på siderne, ret svagt i øvrigt, og det er et kritisabelt forhold – de skulle ubetinget have været separat monterede, da de var en del af disse gærvognes kendetegn. At det havde stor betydning for Spritfabrikkernes selvforståelse ses af, at forkortelsen D.D.S.F. på tankvognsenderne oprindeligt var udført med bladguld. Her må man på jagt efter passende bogstaver fra f.eks. Scale-Link, EpokeModeller eller andre firmaer – og

så håbe på, at måske Skilteskoven kan/vil lave emailleskilte med malteserkorset på. Længden og akselafstanden stemmer nogenlunde overens med forbilledet – der er få millimeters afvigelse, men ikke noget, som jeg vil blæse alarm over.

Efterskrift

At der ikke er tale om de korrekte grundmodeller til disse vogne, gør efter min vurdering knapt så meget – for det første var der et hav af forskellige vogn typer i brug ved især de to store bryggerier, for det andet ligner de meget godt mange af disse vogne i grundformen, og for det tredje er det åbenlyst, at hobby trade har kunnet se en idé i at udnytte potentialet i den lille IM-vogn til at lave nogle vellignende reklamevogne. Alle firmaer gør det – nemlig laver så mange varianter som muligt af bestående modeller, også selvom de ikke altid er lige korrekte (det gælder især tankvognsmodeller). Der er ikke – og har aldrig været – købetvang. Kritikere og purister kan altid lave tingene bedre selv, men for mange andre betyder det mindre, om en model har forkerte akselkasser i forhold til forbilledet – bare modellen ligner, er overbevisende, kan køre, lever op til normer og tidens krav og ellers er i orden.



Detalje af akselgaffel m.v. på IM-vognen.



IM 20314 ved Solbjerg Mejeri på Frederiksberg den 7. august 1958. Foto Holger B.D. Sørensen.



ZA 99 548 på Nørrebro Godsstation - en vogn meget lig den, som F2010 laver. bemærk det trætte og slidte udseende af vognen. Slg. Tommy Jørgensen.



Som det ses, kom Carlsbergs vogne med tiden til at se noget brøstfældige ud. Nørrebro Godsbangård i 1960'erne. Slg. Tommy Jørgensen.



Påtrykket på gærvognen er ikke så vellykket, ærgerligt nok. Det skulle have været separat monterede bogstaver.

Lynetterne fra SB og VLTJ

Et imponerende SB-seksvognssæt på vej med skolebørn, formodentlig.



En SB-Lynette runder et husmandssted.



Frederikshavns gamle banegård fyldt med SB-materiel.



VLTJ-Lynette 'Tangen' passerer nogle sortbrogede køer på en mark.

*Af Flemming Søeborg,
Fotos MJK H0-Aalborg*

De første eksemplarer af Heljans Lynetter er i vinterens løb blevet prøvekørt intensivt på MJK H0-Aalborgs klubanlæg, hvor de ledsagende billeder er blevet optaget. Lynetterne kører særdeles godt, forlyder det, og de er lydløse – bortset fra versionerne med lyddekoder. Modellerne forventes i handelen medio marts, dvs. at de skulle være fremme, når bladet er udkommet. Der

bliver tale om DC- og AC-udgaver, såvel analoge som digitale.

Specielt for Hobbykæden i Nørresundby har Heljan fremstillet følgende modeller:

Skagensbanen Ym 1/Ys 1 (SB) i rød udgave epoke III/IV (dette er den oprindelige udgave fra 1968)
Lemvigbanen Ym14/Ys14 (VLTJ) i orange/hvid/rød udgave epoke IV/V
Skagensbanen Ym 4/Ys 11 (SB) i blå/

hvid udgave epoke IV/V samt mellemvogne hertil.

Heljan fremstiller modeller af Lynetter fra andre privatbaner, så alle skulle kunne finde deres favorit blandt modellerne. Mon ikke billederne taler for sig selv? I hvert fald er det nogle modeller, som jeg glæder mig til – og mon ikke også mange andre gør det? Spor og baner vender tilbage med omfattende gennemgang af togene, når de er på markedet.

Pandalus, Hanstholm – en bog om fiskelastvogne.

Af Flemming Søeborg

Der er formodentlig ikke mange uden for fagfolkenes kreds, der ved, hvad "pandalus" betyder. Det er latin for dybhavsreje, og så dæmmer lyset nok for mange – Pandalus, Hanstholm, er eller var et af de firmaer, der havde en omfattende im- og eksport af rejer og senere også fisk (fileter, blokke af frossen fisk) til og fra mange lande i Europa. Firmaet blev etableret i 1969 af Henning Andersen og havde på et tidspunkt 145 ansatte, men er siden afviklet.

Per Kromann Jepsen (PKJ) der som yngre boede i Hanstholm og dagligt så de farvestrålende Volvo- og Scania-lastvogne fra firmaet, var så fascineret af dem og historien bag firmaet, at han har samlet de oplysninger, han kunne finde, for at lave denne bog. Det er en beskrivelse af firmaet og dets historie, men hovedvægten er lagt på lastvognene, deres kørsel og skæbne; dertil kommer en gennemgang af bilerne i

modelform, udført for den tidligere ejer af firmaet, Henning Andersen.

PKJ nævner i forordet, at der ikke har været meget tilgængeligt materiale ved udarbejdelsen, men alligevel føler jeg, at jeg efter læsningen har fået et godt indblik i firmaets historie og ikke mindst de særlige forhold vedrørende eksportchaufførernes arbejde. Bogen gennemgår procedurerne med papirarbejde, toldbehandling, plombering af lastvogne og omlæsning, hvilket spillede en meget stor rolle i tiden inden det indre marked trådte i kraft. Ligeledes får man som læser en forklaring på forskellen mellem lastbilsfirmaer og vognmandsfirmaer – noget, jeg aldrig tidligere har været klar over. I tilgift er der også en kurios oplysning om BP-tankstationen i Hanstholm, der spillede en rolle i "Olsen Banden i Jylland".

Teksten er kortfattet, men informativ, billedmaterialet er omfattende, og især er billederne af modellerne glimrende –

selvom målestoksforholdet ikke er angivet. Jeg gætter på, at det er 1:43,5, da nogle af de viste modeller ikke kan fås i H0. For samlere af lastvognsmodeller er bogen ikke til at komme udenom. Modellerne er udført af Knud Laursen, Vorupør.

Jensen, Per Kormann: Pandalus Hanstholm en fabrik og dens lastbiler. J-bog 2015. 96 sider, stift bind, gennemmillustreret. Vejl. pris. kr. 245,- (+ porto).



Ny Bcm-o-vogn



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har atter udsendt en ny udgave af den velkendte "skørtevogn" litra Bcm-o, denne gang med nummeret 414. Det er en vogn med den flotte "måne og stjerne"-dekoration. Fantasien var stor hos DSB tilbage i 1980'erne, hvor disse prægtige liggevogne kørte hver nat gennem landet med sovende passagerer,

der således kunne komme udhvilede frem til bestemmelsesstederne.

Der er ikke så meget at sige om modellen, som ikke er sagt: Den er i korrekt længde 1:87, alle påtryk er med på modellen, hvor de forskellige kendetegn som det røde felt i venstre side, det bløgende felt med stjerner, de delvist opredte kupéer og de vedlagte vognløbs-



Bcm-o 414 i Rødby Færge den 9. februar 1998. Foto F. Søeborg

skilte i ætset, påtrykt metal gør denne vogntype til noget specielt. Desværre kræver den korrekte længde også, at man har plads til modellen – samt at man kører epoke V – men mon ikke også samlere af nyere DSB-materiel vil falde for denne flotte model?

Roco art. nr. 64309. Bcm-o 50 86 51-40 414-9. Vejl. pris kr. 320,-.

En "moderne" læssevej



Det bugter sig i bakke - dal. Sporet har fået én på god-dag'en... Bemærk den høje rampe til venstre. Niebüll marts 2012.



En praktisk foranstaltning, hvor der køres med tunge maski-ner og lastvogne - afskærmning med skinner. Niebüll 18. juli 2009.



Et par transportbånd står uvirksomme hen mellem brugte paller og minder lidt om dinosaurer. Niebüll 18. juli 2009.



Kloakringe, mursten, tømmer - det ligner et mindre byggemarked. Niebüll 18. juli 2009.



Sågar en kampesten kan sendes med banen, hvis man lige står og mang-ler den i husholdningen. Niebüll 27. august 2011.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I Danmark bliver der stort set kun læsset containere, veksellad, sættevogne og træstammer samt spånplader på toge- ne, men blot lidt syd for grænsen har der indtil for et par år siden stadig væ- ret en fungerende læssevej med mange forskellige arter gods.

Det er i Niebüll, hvor privatbanen NVAG kørte godset til Dagebüll Mole. Der var i høj grad tale om bygnings- materialer til de frisiske øer. Når man gik rundt på læssevejen, kunne man få en lille fornemmelse af, hvordan det var, dengang der også var godstrafik på skinner i Danmark. Én ting mærke- de man dog straks – fraværet af jern- banepersonale, speditører, pladsfolk, træskure, opsyn og leben i det hele ta- get. Så meget desto mere kunne man i stedet kigge på godset og læssevejen i det hele taget. Vi hopper et par år tilba- ge i tiden og går rundt på området.

Et broget skue

Først bliver man lidt forundret over, at alt godset blot er efterladt uden op- syn på læssevejen – men på den anden side, hvem smutter lige forbi og stjæler en palle med tagsten eller en sammen- surret stak brædder? Der er mange for- skellige typer paller, nogle stablet sirligt i diverse stabler, andre fyldt med diver- se godsarter – tagsten, belægningssten, gasflasker, men sågar også en kampe- sten – ja, godsarterne er mange. Der er brosten i gitterpaller, kloak- eller brøndringe i løs vægt, hegnstolper, ce- ment i sække og meget andet.

Der ud over er der et par transportbånd, men en egentlig kran synes at mangle. Det er bemærkelsesværdigt, at hele læs- sevejen stadig er dækket med brosten. Af andre detaljer kan man notere sig, at lygtemasterne er skærmet med lodrette skinneprofiler, at der er en betonkant langs sporet, samt at læssevejen ikke er

vandret, men skråner svagt indad mod midten (hvor der også ligger riste til regnvand). Desværre er hele sceneriet svinet til med affald – papir, utallige plasticposer og andet ubestemmeligt skrald. For næsten at gøre det hele end- nu mere trøstesløst er sporspærreerne meget rustne, og ved en af dem er spo- ret endda blevet trykket så meget ned efter en påkørsel, at sporet bagved lig- ner en rutschebane.

Til gengæld er det rart at se de engang så talrige Ks/Kbs-vogne på sporene – denne UIC-vognstype, der sammen med G/Gs-vognene udgjorde rygraden i den fælleseuropæiske skinnetransport i årtier. I Danmark ser man dem i dag kun som tjenestevogne for diverse ba- neentreprenører, men der var engang, hvor man så dem i almindelig drift hver dag, læsset med alt muligt gods, der tålte en regnbyge. Af andet "inventar" på læssevejen kan man bemærke sig ramperne i forskellig højde, pakhuset,

Gasflasker fragtes i gitterbokse.
Bemærk de rustne sporspærrere.
Niebüll 27. august 2011.



Forskellige arter af byggematerialer på læssevejen. Bemærk de ret grove brosten, der er større end dem, vi normalt bruger i Danmark. Niebüll marts 2012



Hvem tænker på, at der findes mange forskellige typer af paller. I baggrunden skimtes et par af armsignalerne. 18. juli 2009.



Brolægning på læssevejen i Odense - et finere mønster, end det i Niebüll.



Et læsseprofil mangler der - her er et fra Odense.

rangerlokomotiverne og de forskellige vogntyper.

Ak ja, som så meget andet er dette sceneri nu også historie. Sidste gang, jeg besøgte Niebüll, var i efteråret 2014, hvor der var ryddet godt op på læssevejen, og lastbilerne havde overtaget mere og mere af godstransporten. Der er

stadig, trods oprydningen, ægte, gammel jernbanestemning i byen, når de manuelle bomme sænkes under sprøde klokkeslag, når armsignalernes arme klapper op og ned under tydelig raslen, når privatbanen rangerer med kursvogne til og fra byer som Stuttgart og Dresden, eller når biltogene med to BR 218 eller en BR 245 drøner af sted ud mod

Hindenburg-dæmningen. Tag dertil og oplev det, inden det er for sent! Sidst, jeg var der, havde banegårdsknejsen åbent – det er ikke et kulinarisk tempel, men et besøg sådan et sted hører med på en jernbaneudflugt. Kiosken havde et pænt udvalg af jernbaneblade, så turen var alligevel det hele værd.

Ny film om SFJ – Svendborgbanen

Af Flemming Søeborg

Det er "Det gamle Fyn" ved Jimmi Bisgaard, der atter har stået for udgivelsen af en film om de fynske jernbaner – denne gang om Svendborgbanen SFJ, der udgjorde begyndelsen på det store net af fynske privatbaner. SFJ åbnede i 1876, og banens historie ridses kort op af jernbanehistorikeren Lars Viinholt-Nielsen (LVN), der er den førende ekspert på området.

Filmen er bygget op som en kontinuerlig rejse med toget fra Odense til Svendborg, og LVN fortæller engageret og informativt om de enkelte stationer, personalet og markante træk fra banens historie. Fotografier fra før og nu skifter med gamle og nye filmklip, og det giver

en dejlig og afvekslende film med godt informationsniveau – ikke for meget, men heller ikke for overfladisk.

Ind imellem LVN's små fortællinger er der lidt "baggrunds-snak" (fra Jimmi Bisgaard?), men denne snak er desværre ind imellem lidt for "pludrende" og kunne faktisk godt undværes – ligesom den allestedsværende baggrundsmusik også har sneget sig ind de mærkeligste steder i filmen. Ragtime- og 1930'ers jazzmusik passer altså ikke til alle, ældre jernbaneklip og burde efter min mening bandlyses fra disse film eller i det mindste kunne "kobles fra" – uden at det gik ud over LVN's kommentarer.

SFL-filmen er dog værd at se – og jeg kan kun anbefale, at man også tager en

tur med Desiro'en eller IC3 på Svendborgbanen og nyder den smukke tur gennem det sydfynske landskab.

Det gamle Fyn: SFJ Svendborgbanen. DVD-film, varighed 52 minutter. Pris ca. 150,-.



Paniers små Kielervogne

Af Flemming Søeborg

Det tyske firma Panier har siden 1979 fremstillet byggesæt og køreklare eksemplarer af DWK-motorvognene til H0, H0m og H0e (Kielervognene). De første sæt var konstrueret med vognkasse udelukkende af hvidmetal, hvilket navnligt gjorde samlingen af fronterne særdeles svær – hvidmetal smelter meget nemt ved lodning. Derfor eksisterer der sandsynligvis kun meget få færdigbyggede eksemplarer af disse byggesæt.

Panier har nu videreudviklet byggesættene, således at fronterne på "Spidsmusen" er færdigsamlede af messing og hvidmetal, og denne svære del af byggeprocessen er derfor passé. Flere detaljer er i ætset messing. Resten kan samles med klæbestof eller loddes sammen. Undervognene er færdigmonterede med svinghjul, kardantræk på alle fire aksler og køreklare med RP25-hjul og forberedte til dekoder. Der er vedlagt modeltro koblinger, og der er fuld indretning i vognene.

Den smalsporede "Spidsmus" M 73 fra Haderslev Amts Jernbaner HAJ (fra serien M 65-73, type Ivs 6-14) leveres dog også færdigsamlet og køreklar – til en noget højere pris. Senere på året kommer en model af den kantede "Kommisbrot"-motorvogn M 75, DWK Nr. 34, type IV, ligeledes til smalspor (H0e og H0m). I et kommende nummer vil jeg se nærmere på byggesættet af en af Kielervognene.

Art. nr. 1053/09; 1053/12 H0e/H0m-byggesæt af M 73 "Spidsmus".



Den smalsporede HAJ M 71 'Spidsmus'. Foto Panier.

Vejl. pris kr. 2.600,-
Art. nr. 1053/29; 1053/22 H0e/H0m-færdigmodel af M 73 "Spidsmus".
Vejl. pris kr. 6.750,-
Art. nr. 1495/09; 1495/12 H0e-H0m byggesæt af M 75 "Kommisbrot".
Vejl. pris kr. 2.100,-
Art. nr. 1495/29; 1495/22 H0e/H0m færdigmodel af M 75 "Kommisbrot".
Vejl. pris kr. 6.000,-

Evt. porto tilkommer.



HAJ M 75 'Kommisbrot', ligeledes i smalsporsversion. Foto Panier.

Hesteomnibusserne væk



Hesteomnibus med tidstypiske politibetjente ved Sporvejsmuseets 50 års parade. Foto John Schøler Nielsen.

Af Flemming Søeborg

Det er i år præcis 100 år siden, at de sidste hesteomnibusser forsvandt. Den sidste linie var linie 12, der blot kørte den korte strækning fra Søtorvet til Højbro Plads i København. Linien var blevet oprettet af Københavns Omnibuskompagni (KOK) i 1895 med rute fra Ahlefeldtsgade til Havnegade via Højbro Plads, og de enetages vogne var grønne. I 1902 fik ruten linienummeret 12, og ved den kommunale overtagelse i 1911 blev vognene malet gule, hvide og grå (samme farve som sporvognene).

I 1917 rasede den store krig fortsat i Europa; endnu vidste man ikke, at det var en verdenskrig, udtrykket "Første Verdenskrig" opstod jo først efter 1945, hvor den Anden Verdenskrig var afsluttet; briterne kaldte derfor krigen "The Great War" indtil da. Levevilkårene i Danmark blev skærpet under denne store krig, selvom landet reelt var neutralt. Således blev næsten alle fødeva-

rer rationeret, og kul, koks, petroleum og benzin var det nærmest umuligt at opdrive. Gadebelysningen blev slukket, og tog og sporvogne fik kørslen drastisk beskåret, ligesom mange stoppesteder blev sløjfet. I København blev der oprettet folkekøkkener for at sikre befolkningen billig mad, for flere og flere fødevarer forsvandt fra markedet, og nøden var stor blandt de fattige familier. Til gengæld blev mange forretningsfolk, såkaldte "Gullasch-baroner", styrtende rige på eksport af tvivlsomme madvarer til de krigsførende parter. Man hævdede sågar, at selvdøde dyr blev brugt til gullasch til eksport.

Som et udslag af krigstidens krise blev hesteomnibuslinien nedlagt den 27. juli 1917. Herved kunne man spare på foder til hestene. De overtallige vogne blev fragtet på jernbanen til de nordsjællandske skove, hvor de skulle tjene som beboelsesvogne for skovarbejdere, mens hestene kunne bruges i skovarbejdet. Mange sporvejsfunktionærer blev sendt på ufrivilligt skovarbejde

deroppe for at fælde træer til brug for kommunens brændselsforsyning – de færreste boliger havde anden form for opvarmning end kakkellovne eller kaminer.

I 1921 blev hesteomnibusserne solgt, bortset fra en enkelt (nr. 17 fra 1896), som blev opbevaret med henblik på et senere sporvejsmuseum. Denne vogn blev restaureret og medvirkede i den store kavalkade 1. august 1936 i forbindelse med 25-års jubilæet for den kommunale overtagelse af sporvejene. Om det er den samme vogn, der senere blev brugt til godstransport under den tyske besættelse af Danmark, vides ikke med sikkerhed. Nr. 17 blev i 1961 opmalet i de originale farver af KS og deltog siden i flere sporvejsoptog. Den eksisterer som den eneste, bevarede hesteomnibus i tilbagelakeret, grøn udgave den dag i dag og kan jævnligt ses på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, hvor den kører rundt med de besøgende.



Billede af vogn 1 fra Købmagergadelinien, muligvis ved leveringen i 1895. Foto KS.



To hest omnibusser i gul bemaling og KS-linieskilt, formodentlig på Søtorvet. Foto KS.



Den gulmalede vogn 23 på linie 12 på Amagertorv ved hjørnet af Østergade, vinteren 1915-16. Slg. Steffen Dresler.



Udrangerede hest omnibusser på læsevejen på Københavns Godsbanegård, 1917. Slg. Tommy Jørgensen.



Transport af hest omnibusser på jernbanevogne til de nordsjællandske skove i 1917. Slg. Tommy Jørgensen.



Ukendt vogn på Højbro Plads 19. januar 1917 med broget folkeliv. Foto KS.



Ved 25-års jubilæet for KS i 1936 deltog en af de gamle hest omnibusser. Den er næsten helt druknet i menneskehavet på Rådhuspladsen. Foto KS.



Tidligere hest omnibus omdannet til godstransport, her ved Rådhuset i 1945. Foto KS.



Den bevarede, grønne hest omnibus nr. 17 fra Københavns Omnibuskompagni KOK. Blegdamsvej Remise, den 22. marts 1966. Foto K.E. Jørgensen.



Vogn 4 fra KOK ud for stoppestedet i Nyhavn, her på et farvelagt fotografi fra 1896. Foto KS.

Smæk for skillingen!

Af Flemming Søeborg

Det er ind imellem ret morsomt at blade i gamle modeljernbanekataloger, for ligesom resten af samfundet har ændret sig de sidste 50 år, er synet på modeljernbaner også ændret temmelig meget. Dengang kaldte man modeltogene for "elektriske tog", og de var i høj grad betragtet som legetøj – for børn. I dag er det vanskeligt at få øje på børn, der leger med modeltog – og som gør det gennem hele barndommen – mens det dengang fulgte én måske gennem hele livet. Ja, i visse tilfælde kunne hele familier blive ramt af "bacillen", men det var nu nok sjældent, at det skete som i vedføjede annonce.

Den stammer fra det britiske spor 00-firma Tri-ang, der i 1963 netop havde lanceret bilsystemet Minic Motorways – et meget gennemtænkt koncept med biler i 00-størrelse, som på vejene kunne alt det, der svarede til, hvad de elektriske tog kunne på skinnerne: Køre frem og tilbage, dreje ned ad sidegader, krydse hinanden, køre i rundkørsler, overhale, køre ombord på jernbanevogne, ja der var sågar kranvogne (til at hente havarerede biler) og en dampvogn med ægte dampaggregat. Tilbehørsiden var omfattende, der var f.eks. vejstykker til bilerne med jernbanespor nedfældet i asfalten – det var ikke noget problem, da bilerne blev ført

i smalle riller i midten, hvor siderne i rillen var strømførende.

Bil/tog i fælles drift
Systemet virkede godt og solidt, og jeg købte en del startsæt og masser af løsdele i begyndelsen af 1970'erne i Nyboder Hobby på et tidspunkt, hvor nyhedens interesse for længst havde lagt sig – og bilerne var uhyre billige. Der var alle mulige slags: Aston Martin DB 4, Jaguar Mk. II, Rolls Royce, Chevrolet Corvete, Humber, politibiler, brandbiler, todækkerbusser, Leyland TK-lastvogne, turistbusser, Piggy-Backs (sættevogne til vej/skinne), ja, der var næsten alt, hvad hjertet kunne begære. Og bilerne var holdbare, solide og lavet af ABS-lignende, brud-sikker plast med stærke motorer og ægte gummidæk. Det betød, at de accelererede formidabelt, men desværre også at føringsstiften – som tillige bar strømoftagene – meget hurtigt blev slidt. Dertil kom omfattende udvalg af løsdele – vejskilte, bygninger, tankstationer, garager – helt flot var det, når en bil kunne bakke ud af garagen og køre videre på landevejen.

Selvom bilerne var solide, hændte det dog en enkelt gang for mig, at en Jaguar var blevet overophedet af den hidsige biljagt og pludselig kortslyttede; i løbet af få sekunder smeltede hele under-vognen, mens der steg blålig røg op fra vraget. Nå, det generede jo ikke de store ånder, og det betød blot, at der var én vogn mindre i vognparken, men til gengæld flere reservedele til resten.

Nok om det, annoncen viser en situation, som enhver rask dreng drømte om – og som altså sagtens kunne lade sig gøre med Tri-angs biler og tog: det ultimative sammenstød biler/tog. Bilerne kunne sagtens holde til det – allerhøjest faldt en kofanger eller en køler af, men den kunne limes fast igen. Togene – britisk spor 00 var dengang både klodset og robust – tog heller ikke skade af sammenstødene, men om hele familien deltog i sådanne lege, er nok mere tvivlsomt.

I dag ville de fleste modeljernbane-

Tri-ang JOIN UP WITH **MINIC Motorways**

Rail & Roadways Motorways Combining Set
Includes 100 ft. of track, 100 ft. of road, 100 ft. of bridge, 100 ft. of tunnel, 100 ft. of viaduct, 100 ft. of culvert, 100 ft. of embankment, 100 ft. of cutting, 100 ft. of station, 100 ft. of garage, 100 ft. of workshop, 100 ft. of factory, 100 ft. of office, 100 ft. of school, 100 ft. of church, 100 ft. of hospital, 100 ft. of police station, 100 ft. of fire station, 100 ft. of post office, 100 ft. of bank, 100 ft. of shop, 100 ft. of house, 100 ft. of barn, 100 ft. of field, 100 ft. of forest, 100 ft. of mountain, 100 ft. of river, 100 ft. of lake, 100 ft. of sea, 100 ft. of sky, 100 ft. of ground, 100 ft. of water, 100 ft. of air, 100 ft. of earth, 100 ft. of fire, 100 ft. of ice, 100 ft. of wind, 100 ft. of rain, 100 ft. of snow, 100 ft. of sun, 100 ft. of moon, 100 ft. of stars, 100 ft. of planets, 100 ft. of galaxies, 100 ft. of universe, 100 ft. of everything.

Annoncen fra Tri-ang lover fart og action med biler og tog.

venner nok korse sig over en lignende situation: Tænk, hvis éns nyindkøbte, kostbare, håndbyggede lokomotiv skulle støde sammen med en selvkørende Faller-lastbil! Så ville der med garanti ryge mere end en kofanger af bilen, og toget ville nok miste adskillige smådele – puffere, håndbøjler, lanterner, trin, for ikke at tale om den eventuelle værdiforringelse. Selvom de gamle modeltog havde mange finurligheder at byde på, giver den digitale teknik endnu flere muligheder, så vi skal nok ikke være kede af, at tiderne har ændret sig.

MINIC Motorways

ROAD AND RAIL LINK!

The MINIC Motorways system fits perfectly with Tri-ang Hornby railways and rolling stock. Now you can run a train into a Goods Depot to pick up a freight container right from the rail sidings. You can deliver a batch of new cars by rail, and drive them on and off the train and you can keep the traffic waiting at the railway crossing till the Express goes through! It's great fun, it's authentic, it's MINIC!

MINIC MOTORWAYS built in Britain
by MINIC Limited, Canterbury, Kent

Minic Motorways havde også en veludbygget jernbanedel med interessante muligheder.



Ole Vedel havde Tri-ang-biler på sit store anlæg - her en tungt læsset Bedford TK. Vejbanerne var i øvrigt meget diskrete. Foto SoB.

ALL now powered by the NEW JET-SPEED SIX electric motor
with CONSTANT CONTACT CONTROL
MORE FUN! TROUBLE-FREE RUN!

The Jet-Speed Six is a new electric motor with a constant contact control system. It is the most powerful and reliable motor yet designed for model railways. It is now available in a range of sizes to suit all your needs. It is a great addition to your collection and will give you many hours of fun and excitement.

Det genopståede smalsportog



Den billige 4. klasse, men den er dog overdækket!



Indvielsestoget med de indbudte gæster ved Bertsdorf.



Undervejs mellem Bertsdorf og Jonsdorf.



Jonsdorf Hp.

Tekst og fotos Olaf Skov

I 1881 åbnede den første, saksiske smalsporbane. Det blev siden til et betydeligt net af baner med en længde på 541 km, alle med en sporvidde på 750 mm. I forhold til de normalsporede baner udgjorde det 17% af strækningsskilometrene, altså en ikke helt ubetydelig del.

Ved fejringen af 125 års jubilæet i 2006 blev der fremlagt et projekt til bygning af en kopi af den første lokomotivtype, også kaldet I K. Da de saksiske smalsporbaner var statsbaner, var materiellet standardiseret, så der blev i alt bygget syv typer gennem årene, benævnt I K – VII K (K står for smalspor). I 2009 stod lokomotivet klar, og bygningen havde kostet ca. én million Euro. Lokomotivet, som fik nummer 54 (der var oprindelig bygget 53 styk, og det sid-

ste af de oprindelige lokomotiver blev ophugget i 1964), kørte i de følgende år på de tilbageværende baner samt de genopbyggede smalsporbaner! Men det var svært at finde egnede togstammer, da de fleste baner i dag bruger trykluftbremse – og det havde den nybyggede I K ikke. Og så kom næste projekt, nemlig en vognstamme.

Vognstammen til I K-toget skulle bestå af bevarede vognkasser, som igen skulle på hjul. Ved Murens fald blev der ved de forskellige baner samlet en række gamle vognkasser, men så skete der i de følgende år ikke så meget mere, udover at vognkasserne blev konserveret. Mange af vognkasserne havde stået som sådanne siden 1920'erne. Grunden til, at de havde overlevet så længe, og uden de store ombygninger, var den meget store materialeknaphed, der herskede i DDR.

Her gik man ikke blot hen i byggemarkedet, for der var intet af få, men man passede på det, man havde. Om det så var ens hønsehus eller kolonihavehus. Og den økonomiske opblomstring, som kom i Vest, forekom ikke her.

Den 5. august 2016 oprandt dagen, hvor hele I K-toget blev præsenteret i Bertsdorf i overværelse af ministre og sponsorer. Det hele er blevet muligt ved et enestående samarbejde mellem en række baner og foreninger. Foruden damplokomotivet I K 54 (i dagens anledning benævnt nummer 1) bestod toget af:

Dobbeltpersonvognen 8 K og 25 K, bygget i 1882 og 1883 (to kortkoblede to-akslede personvogne med 2. og 3. klasse). De to forskellige byggeår skyldes, at vognene oprindelig ikke har kørt

sammen, men var de eneste bevarede vognkasser. De blev udrangeret i 1920 og 1922 og har været haveskure til 1996.

To-akslet personvogn 107 K, bygget i 1888 som 2. klasses personvogn. Havehus fra 1925 til 2002.

To-akslet personvogn 235 K, bygget i 1894 som 3. klasses personvogn. Havehus fra 1925 til 2008.

To-akslet åben godsvogn med overdækning 4333 K, bygget i 1898. Overlevede som fladvogn ved det tidligere værksted i Wilsdruf fra 1971 til 1993.

To-akslet lukket godsvogn 1531 K, bygget 1884. Lagerskur fra 1930 til 2003.

To-akslet pakvogn 1495 K, bygget i 1899. Lagerskur fra 1964 til 2004.

Fælles for alle vognene er en meget omfattende istandsættelse med nye hjul, aksellejer og fjedre. For norges vedkommende har det meste af træværket også måttet skiftes ud. Vognene har forskellige ejere, og der er lavet aftale om, hvor de skal køre de næste par år. I 2017 vil det være på museumsbanen i Jöhstadt samt smalsporbanerne i Zittau. Næste år følger yderligere to vogne, så der er ni vogne. Det er noget af en bedrift.

Smalsporbanerne i Zittau laver hvert år

i august et arrangement, som benævnes Historik Mobil. I 2016 kørte ikke mindre end seks damplokomotiver i week-enden 6.-7. august, hvor almindelige passagerer også for første gang kunne købe billet til I K-toget. Togene kører i timedrift i begge retninger, så der er rig lejlighed til fotografering. Hvor kan man ellers opleve et damp-tog hver halve time? Ikke underligt, at også mange danskere havde fundet vej hertil. At opleve 1881-toget, det var bare en oplevelse. Hvornår mon vi kan få en køretur med Kolding-Egtved banen, der eksisterer stadig vognkasser! I Danmark er vi godt nok i gang med Odin-projektet og Grønholt-vognkassen, men ellers er det mest skrotningsbølger, der hersker herhjemme ved vort jernbanemuseum. Lad os håbe, at den nye ledelse vil se lidt anderledes på det.

Men helt leve op til fortiden kan man dog ikke i Zittau. Indtil Anden Verdenskrig var størstedelen af strækningen dobbeltsporet, og om søndagen kørte tog hvert 20. minut! I dag kører banen hele året, dog undtaget november, med en turistpræget køreplan. Der køres med forskellige togstammer fra forskellige perioder, nemlig saksisk togstamme (ca. 1910-1925), DRG ca. 1925-1945, DR ca. 1950-1970 og DR Reko 1980-1990. Alle togstammer på seks-syv vogne og med forskellige damplokomotiver. Ak, ja, det kunne

DSB Museumstog og Danmarks Jernbanemuseum også engang, men det er fortid – nu satses der på andre ting. Der holdes også særlige dage for jernbanenørder, blandt andet godstogskørsel med normalsporede godsvogne på Rollwagen. Og har man ikke selv en bil med, så kan man købe plads i fotobussen – naturligvis en ROBUR, som blev lavet i Zittau. Fabrikken ligger stadig overfor banegården som et minde om fortiden. Så en tur til Zittau i det sydøstlige hjørne af Tyskland lønner sig. I dag kan man gå over grænsen til Polen og Tjekkiet, det var ikke muligt da det var en såkaldt "fredsgrænse". Men skynd dig, mens der stadig er en by. I DDR tiden var der 47.000 indbyggere i Zittau, i dag er der 25.000.

Og på modeltogsfronten, ja der kan man naturligvis få det komplette I K-tog både i H0e fra PMT og fra LGB til havebanen. Og det solgtes på stedet, så man kunne tælle om antallet af nitter var korrekt. Der så ud til at være godt gang i salget.



Toget i model



Vogn 107K



Bertsdorf station



Hele togstammen i Olbersdorf



EKSKLUSIVE Y-TOG

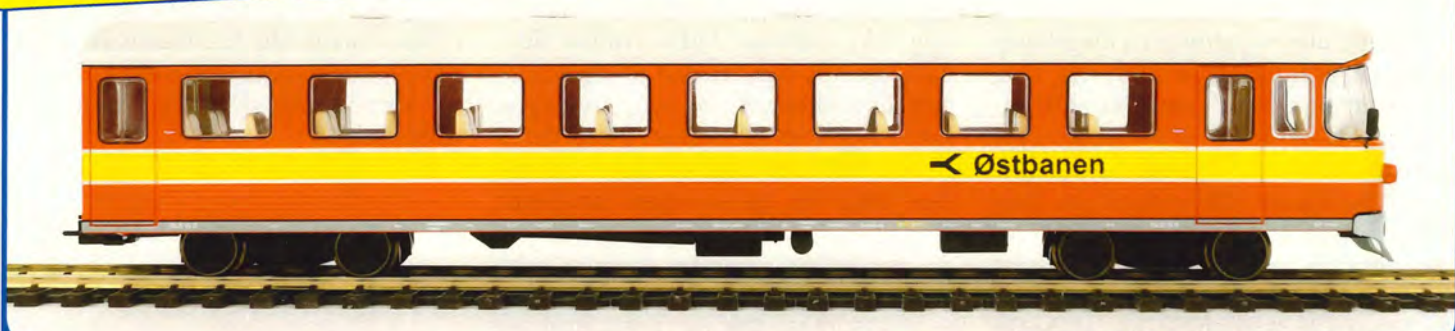
FÅS KUN HOS RC KONGEN

Begge sæt udkommer til både AC digital og DC digital

ØSTBANEN



OBS! AC udgaver af Østbanen er UDSOLGTE



4130 - ØSTBANEN YM 5 + YS 13

Begrænset
oplag

Vejl. udsalgspris
Kr. 2.995,-

GRIBSKOVBANEN



4131 - GRIBSKOVBANEN YM 3 + YS 43

Begrænset
oplag

Vejl. udsalgspris
Kr. 2.995,-

BR 146-247 Netværket til fremtiden



Tekst og fotos Rolf Brems

Fleischmann indleder 2017 i størrelse N med udsendelsen af el-lokomotivet BR 146-247. Roco har allerede udsendt modellen i H0.

Bemalingen eller påtrykket symboliserer, hvordan DB AG i fremtiden vil lade jernbanen indgå i den moderne teknologi. Det fortolkes af den østrigske kunster Gudrun Geiblinger med elektroniske kredsløb og apps og med teksten: "Vernetzt in die Zukunft" (Netværket til fremtiden). Designet er lavet i samarbejde med DB Regio og ROCO. Det må siges at være en foræring til en modeltogsfabrikant selv at kunne designe sine forbilleder...! Den sorte bemaling ved førerhusvinduerne symboliserer realitybriller.

Forbilledet er sat i drift i 2006 og betjener fortrinsvis Bayern i regionaltrafikken. Den nuværende bemaling fik maskinen i juli 2015.

Modellen i spor N er utrolig flot i påtrykket og har, så vidt jeg kan se, alle påskrifter. Jeg er imponeret over så skarpt, det står, grænsen for, hvor småt og læseligt det kan laves, har for længst overgået mit syn, selv med lup for de mindste detaljer.

Modellen har strømoftag på alle hjul, træk på alle aksler og to hæfteringe.

Modellen har Nürnberg i destinationskiltet, det står ikke så tydeligt og er svært at få med på et foto.

Kørsel gør mester

Ved første prøvekørsel skulle den have

en stor spænding, før den begyndte at køre, der var lidt modstand, der skulle overvindes. Da jeg prøvede den igen dagen efter, var der stadig lidt modstand.

Jeg regner med, at den skulle slides til, for modstanden holdt i hvert fald op efter lidt flere prøvekørsler, men nu kunne maskinen pudsigt nok køre helt ned i rangerhastighed. Til gengæld støjede den lidt mere, end Fleischmann normalt gør, men ikke noget alarmerende. Den har en fem-polet motor med svinghjul, men udløbslængden er ikke imponerende.

Den kan trække min prøvestamme på

16 vogne à 25 gram op ad en stigning på 3%, så trækraften fejler ikke noget. Lokomotivets egenvægt er på 72 gram. Tophastigheden i model var lige over 200 km/t mod 160 i virkeligheden.

Den har selvfølgelig digitalt stik, Next 18, er forberedt for lyd, har retningsbestemt kørelys i rødt/hvidt, og prøvemodellen er monteret med KK-koblinger. En rigtig fin model, der uden tvivl lever op på anlægget - også ind i fremtiden!

Fleischmann art. nr.: 738801. Vejl. pris ca. kr. 1.200,- .



Fronten på det nye lokomotiv har "realitybriller" rundt om førerhusvinduerne, og i det hele taget må det have været et stort arbejde for Fleischmann-konstruktørerne at få alle påtryk i de mange farver med på modellen.

Kps-vognene ved DSB

Billedet af den franske containervogn i sidste nummer af bladet bragte Per Topp-Nielsen, Dansk Jernbane-Arkiv, til tasterne, for vogntypen fandtes også ved DSB.

"Kps-vognene var beregnet til kørsel med øl-containere - de såkaldte Hg6x - til/fra Fredericia. Men det er ret ligegyldigt, for man brugte dem til alle former for containerkørsel," nævner Per. På hans hjemmeside <http://www.toppsmagic.dk/drm2/drmindx.htm> står følgende om vogntypen:

"Fra 1990 til 1991 kørte 50 Ks-vogne uden sidefæle som containervogne. Dette var ret møjsommeligt, da især 40' containere skulle klodses op under "maven" over hjulakslerne. Uden opklodsning måtte en 40' container højst veje 13 t. Desuden skulle alle containere holdes sideværts på midten af vognene med påsømmede træklodser. Vognopsynene måtte instrueres i at ikke fjerne disse træklodser mellem hver transport. Sidelemmene blev afmonteret og op-



Kps 46 86 33 00 141-6 med container på KH GB den 7. september 1990. Foto Dansk Jernbane-Arkiv.

bevaret ved Vognopsyn Gb, som også stod for genmonteringen i 1991. Uden sidefæle havde disse vogne fået litra Kps, hvilket også bruges her. Men uden sidefæle havde vognene ingen påskrifter udover et uanseligt nummer nederst på rammen. Dette var ændret fra 01-86-3300xxx til 46-86-3300xxx. "46" står for udlejede vogne i indenlandsk trafik. Det var imidlertid DSB selv på begge sider af "lejemålet". I forbindelse med tilbageføringen blev en vogn (3300172)

forsøgsvis omdannet til tømmertransportvogn med faste ladestrøer og forlængede sidestøtter. Frem for denne ombygning af Ks-vogne valgte DSB at ombygge indkøbte, svenske Gbs-vogne til tømmervogne litra Lps."

Det betyder, at man let kan omdanne Rocos franske vogn til en dansk ved simpelt hen at ommale den; da påskrifterne er meget små i forvejen, kan man vel acceptere dem, som de er.

Ny MZ fra Roco



MZ 1406 ruller ind på scenen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er ikke en ny udgave som sådan, men et nyt nummer af MZ - denne har nr. 1406, og modellen er i det rød/sorte design, stadig med runde puffere og uden sneplov - men med færdigmeldeblink. Den har også de originale hjørnevinduer, og disse forskellige ken-



Ren, klar og tydelig påskrift.

detegn placerer modellen ret præcist i epoke IV, nemlig i årene 1979-83.

Der er ikke så meget andet at fortælle om modellen, der jo baserer sig på Rocos klassiske model. Desværre er teksten på fabrikspladen trykt med nøjagtigt samme farve som pladen, således at det er umuligt at tyde, hvad der står



Modellen har hverken sneplov eller håndlister på fronten - de tilkom først senere.

- eller om der står noget. Der er almindeligt lysskift for/bag, modellen er udstyret med ottebens NEM-stik, har træk på alle seks aksler og er rigeligt sin vægt værd.

Roco art. nr. 72973 DSB MZ 1406. Vejl. pris ca. kr. 1.400,-

Tristesse i Tyskland



Nogle af broerne over Ochsenweg ved Flensburg Weiche maj 2015.



Bolig for jernbanearbejdere, Flensburg Weiche, 23. maj 2015.



Den nyere stationsbygning Flensburg Weiche, som i dag er kinesisk restaurant.



Man skulle om bag bygningen for at finde adgangen til perronerne.



Godstog, trukket af BR 185 325-5 ankommer med et langt godstog fra Danmark.



Sidste vogn i toget var en bedaget Hbbillns-skydevægsvoغن.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Millioner af togpasagerer har gennem årene passeret trinbrættet Flensburg Weiche, der ligger et par kilometer fra selve Flensburg Hauptbahnhof. De færreste har nok været på trinbrættet, da togene stort set ikke har standset der i årevis. Kun regionaltog holdt her, så trinbrættet gjorde ikke megen "stads" af sig.

En dag, jeg kørte gennem Flensburg i bil, kørte jeg under nogle jernbaneviadukter, og i et glimt så jeg et skilt "DB Anlage" og en pil, så i en fart fik jeg vendt bilen og kørt ind på sidevejen. Det var ved Flensburg Weiche – om-sider fik jeg lejlighed til at bese stedet nærmere.

Jeg parkerede ved den gamle stationsbygning, da jeg regnede med, at indgangen var dér, men det var privat område (og i øvrigt slet ikke stationsbygning, men en "Eisenbahnerwohnung"), så jeg gik tilbage til viadukterne, hvor der lå en kinesisk restaurant (som viste sig at være den tidligere stationsbygning). Dér var skiltet til perronerne og adgangsvejen – godt gemt i en mørk og skummel smøge bag restauranten ved Ochsenweg. Det vil sige – der havde

opgangen til perronerne været – nu var der gesperrt med en aflåst låge. Siden den 14. december 2014 havde trinbrættet været nedlagt. Det var trist, men nede fra vejen kunne jeg se skilte, højtaltalere m.v. stadig var på plads oppe på perronerne.

I stedet kørte jeg tilbage ad Ochsenweg under de fire-fem jernbanebroer og drejede til venstre, og her kom jeg hen til den nye, store fjernstyringscentral og den nedlagte læssevej. Efter et par minutter kunne jeg høre rumlen af et tog, og lidt efter kom BR 185 325-5 rullende med et langt godstog fra den danske grænse. Det kørte ind på et sidespor længere fremme, men da det var privat DB-område, måtte jeg blive her.

Blandt godsvognene var en nymalet VTG-bogietankvogn og en toakslet godsvogn litra Hbbillns – hver gang, jeg ser en toakslet godsvogn, tænker jeg, at det nok snart er sidste gang, og så tager jeg for en sikkerheds skyld endnu et billede af en grim og snavset godsvogn. Mere skete der ikke, og jeg kørte ned til selve hovedbanegården – hvor der dog var endnu mere dødt. Ak ja, moderne jernbaner er ikke, hvad de har været, og mange steder ser det ud som om, at togene kun er der for et syns skyld, for at

opfylde en norm, mens meningen med togene er glemt!

Fordums glans og pragt

Flensburg Weiche (Weiche betyder sporskifte) er eller var mange ting: Det var selve forgreningen fra hovedstrækningen ind til Flensburg, men det var også remiseanlægget, der lå i skinnetre-kanten, hvor sporene førte nord/sydpå og ind og ud af Flensburg. Jernbanen til Flensburg danner en krølle, hvor togene nordfra kommer ind fra sydsiden og sydfra kommer ind til nordsiden af banegården, et pudsigt arrangement. Endelig kunne navnet også dække over godsristen på hovedstrækningen og i tilgift var der så trinbrættet – og bydelen – af samme navn.

Flensburg Weiche var ikke noget helt lille trinbræt, idet der var 14 gennemgående spor, to perroner, ni blokposter, vandtårn m.v. Sydpå lå godsristen med 30 spor, mod nord remiseområdet med drejeskive til den store rundremise med 31 spor og 15 værkstedsspor. Fra "Weiche" udgik også sidebanerne til Husum og Niebüll.

Omkring år 1900 var "Nordschleswigsche Weiche", som det hed indtil 1914, allerede et betydeligt dampdepot, der



Adgangen til perronerne skete ad denne ret skumle gang, men er nu 'Gesperret'.



Ved Kommandoposten Flensburg Weiche i 2009. Pakhuset lå cirka der, hvor kommandoposten står i dag. Et gammelt armsignal mindede om det tidligere så travle knudepunkt.



Flot ser det ud med et mægtig langt tog ved perron, men skinet bedrager - der er ikke mange rejsende med toget fra Flensburg Bahnhof maj 2015.

blev yderligere udbygget i de følgende år, og det havde vel sit højdepunkt i årene op til Første Verdenskrig. Ved Genforeningen i 1920, som vi kalder det, mistede Flensburg samtidig sit nordlige opland, og depotet begyndte at miste betydning.

Og hvad der blev tilbage

Den oprindelige Flensburg banegård lå 1854-1930 som en sækbanegård nede ved havnen, hvor rutebilstationen ZOB i dag ligger, men ved et omfattende ny anlæg sidst i 1920'erne lavede man den store krølle på jernbanen, således at togene kunne køre videre efter standsning ved den nye banegård i den vestlige del af byen. Herfra var der sporvognsforbindelse til centrum, men der var også havnebanespor til begge sider af fjorden. Endvidere lå Kieler Bahnhof på sydsiden af fjorden, hvor der tillige var en "Kreisbahn" (smalsporet) til Kappeln og Rundhof. Helt tilbage ved anlæggelsen af jernbanen i 1854 var der en stor anløbsbro med kulkraner m.v. i bunden af fjorden.

Byens betydning som hjemsted for adskillige damplokomotiver svandt med tiden mere og mere, og de store værksteds- og opstillingsområder blev overflødige. Banerne til Husum og Niebüll blev nedlagt, og selv den store remise ved banegården i Flensburg blev ned-

lagt og revet ned for en del år siden. I dag er området totalt ryddet, og kun de mest nødvendige spor er tilbage.

I dag minder som sagt blot de store, øde arealer om fordums storhed og travlhed, bydelen Weiche virker nedslidt, og hvis/når byudviklingen tager fart i den vestlige del af Flensburg, vil disse arealer blive opslugt. Forhåbentlig vil navnet hænge ved, således at fremtidige generationer vil kunne spørge ældre generationer om, hvorfra navnet stammer.

Af minder om sporvejen er der stort set blot lidt rester i anlægget ved banegården samt den store remise og administrationsbygning i typisk, nordtysk stil på Apenrader Strasse. Lige i nærheden kan man følge havnebanen, indtil den ender midt i vejen nord for værftet. Af den forlængst nedlagte Kreisbahn findes kun administrationsbygningen tilbage, og da den ligner en typisk villa fra "historiscismen", vil næppe mange opfatte den som en jernbanebygning.

Der har verseret planer om at bygge en ny banegård for Flensburg ved "Weiche", men omvendt ønsker andre, at den nuværende banegård fra 1927 nedlægges og flyttes nærmere på centrum, hvor den oprindeligt lå. Det var dér, hvor den nuværende rutebil-

station, ZOB, ligger, tæt på bymidten. Havnesporet er i de senere år nok kun blevet benyttet i forbindelse med byfester, hvor særtog blev rangeret ned på havnen, men sporet er blevet afbrudt et sted mellem banegården og byen. Da jeg i tog passerede afgreningen til havnen i februar i år, var sporet fjernet på en god snes meter. Byen er dog stadig et besøg værd, og man kan sagtens bruge noget tid på at gå på opdagelse efter gamle og nedlagte spor.

P.S. De forskellige stavemåder for Flensburg i artiklen skyldes, at byen på dansk hedder Flensburg, på tysk hedder den Flensburg, så derfor den varierende stavemåde. Tysk, hvor dét er korrekt, dansk, hvor dét passer.



Som det kan fornemmes, er Flensburg banegård i dag alt for stor til den sparsomme trafik. Kommandoposten i baggrunden er fredet. Maj 2015.



Sporet her fører fra banedæmningen gennem byen ned til havnen og forløber langs promenaden. I dag benytter by-busserne en del af sporet som busbane. Maj 2010.



Flensburg med den tidligere Kieler Bahnhof, der mistede betydning efter 1927. Billedet stammer cirka fra 1960, og der er stadig meget godstrafik. Arkiv SoB.



BR 143 med styrevognstog til Kiel 2010 holder køreklart ved perronen på Flensburg Hbf., maj 2010.



Den gamle havnebanebro over Angelburger Strasse i Flensburg maj 2015.



Sporet til værftet ligger som en sporvej gennem byen, men slutter midt i vejen. Foto fra april 2016.



Sporet på den nedlagte strækning til Niebüll ligger stadig det meste stykke af vejen, men overkørslerne er asfalteret til. Foto fra november 2008.



Nyere vogntog fra sporvejene i Flensburg ved banegården i 1960. Foto Jan Walter.



Sporplan 1938 over Flensburg Weiche.

SPORPLAN FLENSBURG WEICHE

Sporplanen er fra 1938 og desværre lidt utydelig. Fra venstre mod højre ses først godstogsristen og over dem banerne til Husum og Niebüll. Lidt til højre for midten ligger personbanegården med fire perronspor (to per-

roner til hhv. Neumünster og Husum/Niebüll), og Ochsenweg er de kraftigt markerede tværstreger. Til højre ligger remisen og værkstedet i skinnetrekan-ten; sporet foroven er det gennemgåen-de spor Tyskland-Danmark, sporet til

højre er for passagertog til/fra Padborg, mens de fire-fem spor, der fører ned på planen, er for tog til/fra Neumün-ster/Husum/Niebüll. De krydser Pad-borg-sporlet ude af niveau få hundrede meter herfra.

Vestkraftsæt i N

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Fleischmann har atter udsendt et to-vognssæt i spor N med disse populære vogne. Der er vel ikke så meget mere at sige om dem, andet end at de er nydelige. Det er modeller med de individuelle numre 002 og 005. Påtrykkene er klare og skarpe, selv de allermindste påskrifter er med – men svære at tyde pga. størrelsen.

I øvrigt er vognene fremstillet i Vietnam. På den nyligt overståede Nürnberg-messe talte flere marketingsfolk om, at de nu ville forlægge produktionen til lande som Vietnam, hvor arbejdsmoralen i følge dem er højere end i Kina – og hvor arbejdsstyrken er sta-

bil og nemmere at uddanne til specielle opgaver såsom at samle modeltog. Gennem mange år har NOCH fremstillet tilbehør i landet.



Påtrykkene er helt i orden på de to vogne.

Fleischmann art. nr. 852325. Vestkraft-tovognssæt, epoke V. Vejl. pris kr. 250,-.



Sættet med de to vogne.

Siemens lokomotiv nr. 22.000

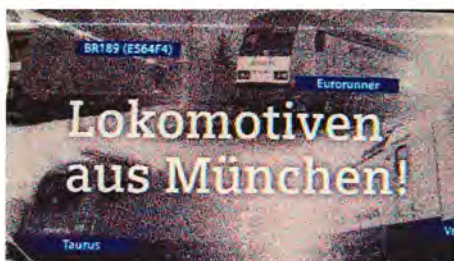
Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er ikke hver dag, at en lokomotivproducent når op på så højt et antal byggede lokomotiver, så da Siemens/Krauss-maffei i München nåede det med bygning af et Vectron-el-lokomotiv, måtte naturligvis markeres på bedste vis. I gamle dage ville man anbringe en krans og en tavle med tallet på, fotografere lokomotivet og det var så det! Det er ikke nok i dag, lokomotiver (og andet jernbanemateriel) benyttes i stigende omfang til reklame- og oplysningskampagner med folier eller totale omlakeringer – og det gjaldt da også for lokomotiv nr. 22.000.

Siemens valgte at dekorere dette lokomotiv – som mere anonymt hedder 91 80 6193 610-3 D-DISPO – med en folie med gengivelse af de mest markante lokomotiver fra Krauss-Maffei/Siemens-Halske gennem årene. Det er maskiner som "Münchner", "Landwührden", det første ellokomotiv fra Siemens (1879), S 3/6, E 44, E 93, V 200, E 10, ICE, BR 189, Eurorunner, Eurosprinter, Taurus og Vectron. Meget flot udført og opsigtsvækkende – men samtidig ret diskret i hvidt og gråt. Tagudrustningen – det, som tyskerne kalder



Jubilæumslokomotivet har en meget flot fortælling om udviklingen hos Siemens/Krauss-Maffei gennem 138 år.



Nærbilledet af påtrykket - sløret af historiens dis.

"Dachgarten" (taghaven) – er farvestrålende i rødt (pantografer og ledninger) med en enkelt, lyseblå isolator blandt de hvide – en flot effekt.

Piko har nu udsendt denne særlige model i en begrænset serie. Vectron-modellen fra Piko er tidligere beskrevet (i

nr. 17), så der er ingen grund til at gå nærmere ind på grundkonstruktionen. Den er, som altid, fuldstændigt i orden. Der er ingen løsdele at fumle med, alt er monteret. Påtrykkene er særdeles omfattende i flere farver. Blandt andet kan man læse revisionsdatoen 28.10.15, samt at lokomotivet er godkendt til kørsel i Tyskland, Østrig, Slovakiet, Rumænien og Ungarn. Modellen, jeg har haft til afprøvning, er denne gang en AC-model, og der er heller ikke noget at bemærke her – det er en model, der kører fremragende, der er træk på fire aksler, der er ingen problemer med sporskifter eller slæbesko, der hænger fast eller hjul, der kortsletter – modellen er, som den skal være. Den er udstyret med PluX22-dekoder, men kører også godt analogt, omend lidt langsomt.



Vectron-lokomotivet har en markant front. Piko har dog sparet på løsdelen, så vinduesviskerne er blot støbt på modellen.

Piko art. nr. 59081. Vectron BR 193, AC-udgave. Vejl. pris kr. 1.325,-.

TOMMERUP KNARREBORG KIVSMØSE NÅRUP HOLTEGAARD GLAMSBJERG KØPPENBJERG FLEMLØSE NØED EBBERUP KÆRUM ASSENS

NEXT STOP

Vi venter DEM i
ASSENS
TAG TOGET

8. april - 17. december

Østergade 36, 5610 Assens

Før åbningstider se www.museumvestlyn.dk

M
MUSEUM VESTLYN

Touropa-vogn i Danmark

Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen/Flemming Søeborg

Rocos nyheder omfatter et sæt med Touropa vogne samt en enkelt som supplerer. Som det ses af billedet, har i hvert fald en enkelt af vognene været i Danmark sammen med en almindelig grøn 2. kl. DB vogn. I model kan en Touropa vogn således sættes forrest eller bagest i et internationalt tog.

Den 22. december 1948 startede de første "DER-Ferienexpress"-tog fra Hamborg og Dortmund mod Bayern. Rejsearrangør-fællesskabet DER-Gesellschafts-reisen blev den 1. november 1951 omdannet under navnet TOUROPA. Den vigtigste opgave for TOUROPA var at bringe tyske turister til vintersportstederne i Sydtykland i perioden december til marts. Uden for denne periode har vognene altså kunnet bruges til andre rejser som for eksempel til Fredericia. SCHARNOW- og Hummel-Reisen sat-

te senere også egne tog ind. TOUROPA-, SCHARNOW- og Hummel-Reisen samt Dr. Tigges-Fahrten dannede i 1968 Touristik Union International, bedre kendt som TUI. TUI fortsatte med at køre vinterrejsetog i Tyskland; men fra 1993/94 ville DB ikke stille egne vogne til rådighed for togene. TUI solgte derfor i 1993 sine vogne til NS (Holland), hvor de fortsatte med at køre ferietog.

Rocos model baserer sig på en af de klassiske IIC-typer med "skørt" og er meget lang (304 mm). Den er mørkeblå, og det elegante skrifttræk "TOUROPA" er, ligesom "DB", gengivet med hævede bogstaver – lækkert! Vinduesrammerne er "guld-eloxerede". Finishen med påtryk er fornem, og kupéskillevæggene har sølvmarkerede lister og pladsbilletholdere. Halvdelen af kupéerne er med opredte senge, resten er med siddepladser. Der er vedlagt diverse løsdeler inkl. trykte vognløbsskilte Hamburg-Seebrugg.

Roco art. nr. 64469 DB 17982 Esn Bc4ümg Touropa-liggevogn. Vejl. pris kr. 275,-.



Touropavognen den 7. august 1966 i Fredericia. Foto Ole Linå Jørgensen



Roco-modellen af Touropa-vognen er ankommet til en mindre, dansk købstadstation.

Vollmers nye bindingsværkshus

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For få år siden gik Vollmer "på halen" og lukkede – en af hobbybranchens pionérer forsvandt. Firmaet blev dog overtaget af Viessmann, og det har rejst sig igen – og næsten som en Fugl Fønix er der "af ruinerne" opstået nye modeller. Meget passende er en af de første, nye modeller et bindingsværkshus under rekonstruktion (eller nyopførelse?).

Selvom bindingsværkshuse nærmest pr. definition hører fortiden til, bliver der til stadighed opført nye – således er der alene i Odense (gen)opført tre nye bindingsværkshuse inden for det sidste år. Årsagen er dog trist nok, idet en pyroman brændte disse tre samt adskillige andre bygninger ned for et par år siden.

Hvad Vollmers byggesæt angår, er det lidt svært at afgøre, om der er tale om et nybyggeri eller om en renovering af en eksisterende bygning, men det er vel også underordnet. Det væsentlige er selve byggesættet – og her er det utroligt velgørende for en gammel "plasticmand" som undertegnede atter at have med et komplet nykonstrueret plasticbyggesæt at gøre. Det er en anden kvalitet og et andet formsprog end kartonbyggesæt, og fornemmelsen bare ved at se og mærke de forskellige støbeark vækker gamle glæder ved hobbyen til live igen. Gravuren er knapt så grov som den, der tidligere kendetegnede Vollmer-huse.

Nødvendig forberedelse

Da der er tale om et nyt byggesæt, er der næsten intet flash eller oversprøjt

på delene. Der er dog et "men" ved bindingsværksdelene – de er blanke og brune, hvor bindingsværk både her og i store dele af Tyskland normalt er sorttjæret og mat. Jeg gav derfor alt bindingsværk en tur med matsort spraymaling efter afvaskning med acetone. De mange planker, lægter og stilladsdele i sættet er støbt i "træfarver" (grå, beige og brun), men desværre med en blankhed, der bestemt ikke ligner træ, så disse dele bør også males med mat farve. Acetonen kan ikke fjerne glansen fra denne plasttype.

De medfølgende, eksploderede tegninger viser sammenbygningen. Her er det en god idé kun at skære de dele fri, der skal benyttes ved hver enkelt byggeproces, således at man undgår at blande delene sammen. Ud fra de enkelte dele kan man nemlig ikke umiddelbart vurdere, hvordan huset skal konstrueres – her skal man hele tiden sammenligne dele med tegningerne, blandt andet fordi flere bindingsværkswægge skal beklædes såvel ud- som indvendigt. Det lyder sværere, end det er, for man finder hurtigt "melodien". Dog, hen mod slutningen tager bryderierne alligevel til, for pludselig sidder man med f.eks. en gavl i overskud – og hvor skulle den nu lige være? Det viser sig, at der er nogle dele for meget i sættet, dels gavlen, dels en portåbning, så årsagen må være, at byggesættet også skal indgå i andre sæt.

Bindingsværksbygningen er et fascinerende blikfang i en husrække, men huset kan jo også stå solo på en grund. Hvor meget man vil gøre ud af omgivelserne, må være op til den enkelte,

men det vil pynte med nogle tømrere, murere, arbejdsredskaber, trillebøre, mørtelspande m.v. – og her er der helt frie hænder til at komplettere byggeriet. Regn med et par timer til at samle huset (+ tørretid for malingen).

Vollmer 46889. Bindingsværkshus under bygning, epoke I-VI. H0, mål ca. 12 x 10 x 11,5 cm. Vejl. pris kr. 150,-.



Carlsund Kro ved Fruens Bøge station genopbygget med flot bindingsværk den 27. januar 2017.



Den fremtidige beboer i huset - måske.



Delene til sættet.



Små huller i murværket, der svarer til tappe på bindingsværksdelene, gør det nemmere at samle huset.



Huset har gode proportioner og ser ud af noget, også selvom det er meget 'luftigt'. Der medfølger stilladser m.v., men hverken bil eller figurer.

De kan i Århus

Af Flemming Søeborg

Tidspunktet for åbningen af den nye letbane i Århus rykker nærmere og nærmere, og i vinterens løb begyndte prøvekørslerne med det nye materiel. Det ser attraktivt ud, og vi, der bor i landets andre, store byer, kan kun misunde århusianerne dette nye fremtidssikrede transportmiddel, så kan man kalde det letbane eller moderne sporvej. Efter planerne åbner den første strækning i maj i år. Passagerne på de første prøveture var begejstrede over vognene og kørslen.



Letbanen på en af de første prøvekørsler i vinterens løb. Foto Asger Christiansen.

De to andre billeder viser lidt om forholdene på Skolebakken/Kystvejen, hvor den nye bane skal forløbe. På det midterste billede er vi ved Skolegyde/Skolebakken. Her trækker D 900 et ballasttog på Grenåbanens spor ind mod Århus Banegård. Det var en dagligdag foreteelse med godstog midt i gaden. Når letbaneprojektet er færdigt, skal der atter køre passagertog - og muligvis også godstog - her. Godstogene skal i givet fald atter køre til Grenå.

Det tredje billede stammer fra juli 2016, hvor trafikken på Grenåbanen stadig



Snart kører der moderne sporvogne på Skolebakken i Århus. Her er det D 900 med et ballasttog i 1960'erne. Desværre er billedet noget 'snævset'. Arkiv John Schøler Nielsen.

var i gang med DSB's Desiro-tog. Her er jeg gået hen til krydset ved Nørreport, hvor Letbanen har forgrening mod nord fra Grenåbanens spor. Vi kigger hen mod det punkt, hvor det midterste billede blev taget, og fotografen har stået lige foran højhuset i baggrunden - det var i nærheden af den gamle, nu nedrevne Toldbod. Letbanen skal grene fra til højre op mod Nørrebrogade, Universitetet, Randersvej m.v.



Et kig fra Nørreport hen mod Skolebakken. Det er ikke punkt-kontakter til de nye, elektriske tog, der ligger i sporet....

Tag ud på skinnecykelture

Af Flemming Søeborg

Jesper Mann har netop udgivet dette lille hæfte om jernbanestrækninger i Danmark og Sverige, hvor man kan køre på skinnecykel - og det er efterhånden ret mange steder - herhjemme seks, i vort naboland 13 steder.

Hæftet giver en kort introduktion om sporvidder, efterfulgt af praktiske oplysninger om selve skinnecyklingen - f.eks. om, at bremserne ikke er som på almindelige cykler, og at der er vigepligt for udadkørende. Endvidere skal skinnecykler altid trækkes over veje. Enkelte steder kan man ligefrem have sin egen skinnecykel med, men det kræver

særlig tilladelse at køre på strækningerne.

Hver enkelt strækning omtales i skemaform med internetadresse, længde, beliggenhed, sporvidde og GPS; endvidere er der billeder fra flere af strækningerne. Et par kort viser den omtrentmæssige beliggenhed af dem, men man skal kigge på mere detaljerede kort for at se præcis, hvor ruterne forløber. Under alle omstændigheder er det en nyttig, lille guide, som Jesper Mann har lavet.

Mann, Jesper: På skinnecykel i Danmark og Sverige. www.hrmann.dk, 24 sider, hæftet. Vejl. pris kr. 89,-.



HELJAN

60 ÅR MED MODELLER

Vi er glade for - og stolte over - at kunne fejre hele 60 år med produktion af modeller, til både det danske og udenlandske marked.

Det fejres bla. med udgivelsen af en speciel HD vogn, som vi håber vil pryde modelbanen hos vores kunder og venner af huset!

OPLAG KUN 200 STK

(alle individuelt nummerede vogne)



0051
Heljan 60 års
jubilæumsvogn

Pris pr. vogn:

200,-

VIND ET GAVEKORT TIL DIN FORETRUKNE FORHANDLER!

I anledning af vores 60 år kan du være heldig at finde en af de 4 præmier, som vi har "gemt" i ovenstående vogne; Er du en af de heldige, så modtager du et gavekort pålydende 500,- som kan benyttes hos din foretrukne HELJAN-forhandler!

Bemærk venligst: Gavekortet kan udelukkende benyttes til køb af HELJAN-produkter.

VOGNENE KAN UDELUKKENDE BESTILLES IGENNEM HELJAN

VI FORTSÆTTER MED AT PRODUCERE DE NÆSTE MANGE ÅR OGSÅ!