

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 33 · Juni 2017

DKK 120,-

S-tog i Veksø



Heljans Lynetter.



Byg en PU-signalbro.



Den nye børnelegeplads.

BK 15.06.2017 – 09.08.2017
DKK 120,- SEK 150,- NOK 150,-

ISSN-2245-4039



BK returrage 32



www.facebook.com/sporogbaner

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



**OBS: BANKOPLYSNINGERNE I NR. 32 VAR FORKERTE.
HER ER DE RIGTIGE KONTONUMRE I TOTALBANKEN:**

Abonnenter i DK:

68 80 - 28 49 031

Abonnenter i EU og SEPA:

Swift BAAADK21

IBAN DK 74 68 80 00 04 90 17 15

Abonnenter uden for EU:

Swift BAAADK21 via DANBDK22

IBAN DK 40 68 80 00 02 84 90 31 (betal i DKK)

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

www.sporogbaner.dk

Nyheder fra hobby trade



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.

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.

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

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

www.f2010.dk



Foto Jonas Henriksen.



Postproblemer kender vi til hudløshed, men i Haslev ser det ud til, at man tror på posten. Ved banegården, april 2017.

Det er ikke altid, at tingene går, som jeg kunne ønske mig – således havde jeg regnet med at kunne levere i det mindste første del af beretningen om bygningen af Paniers Kielervogn til dette nummer, men der har været for mange andre opgaver, der trængte sig på, herunder skrivning af en ny bog, der udkommer til efteråret (arbejdstitel "Færgen er i havn om få minutter"). Samtidig har der været massevis af andre opgaver, men lad nu det ligge – hovedsagen er, at det er et spændende og alsidigt job at redigere og udgive et blad som dette, selvom mange af opgaverne godt kunne undværes.

Spørgsmålet om Post Nords fremtid kan godt give anledning til bekymring, for der er – trods visse borgerlige politikeres påstande – ikke noget brugbart alternativ. Der er ingen private udbydere, der på nogen måde kan eller vil dele breve/blade ud over hele landet. De bruger Post Nord til "det beskidte arbejde" i landets mange yderkroge. En ordentlig, stabil og pålidelig postbesørgelse er stadigvæk en lige så vigtig del af samfundsstrukturen som f.eks. gadebelysning, vandforsyning eller kollektiv trafik. Digitalisering er ikke løsningen på alting.

Andet nyt

Ved et besøg på Heljan benyttede jeg lejligheden til at spørge Kim Nanne-

stad, om der ville komme nye oplag af de langbenede ølvogne, som var på markedet i 1990'erne, men det afviste Kim under henvisning til, at det ville kræve nye værktøjer. Et nyt oplag af de populære HD-vogne bliver der heller ikke tale om, da værktøjerne er blevet ændret, så denne type kan heller ikke laves igen. Til gengæld bliver der lavet to forskellige førerhuse til de kommende MaK-diesellokomotiver, således at der også bliver taget hensyn til det tyske marked – så mon ikke Heljan fra tid til anden vil overraske med nye, danske modeller? Det lød i hvert fald ikke som en afvisning, omend nyhedsstrømmen fra Heljan er droslet særdeles meget ned. Succesen med Lynetterne skulle give opmuntring til flere projekter.

Rundt om i landet sker der en masse på jernbaneområdet i disse år – anlæg af ny jernbane København-Køge-Ringsted, anlæg og åbning af letbaner i Århus og Odense, gradvis elektrificering til Esbjerg, etablering af nyt ERTMS-signalsystem og meget andet. Her kan det så undre, at Danmark er udvalgt

som prøvekanin for det nye og usikre CBTC-signalsystem på S-banen, mens regeringen, når det drejer sig om elbiler, viger tilbage for en helhertet omstilling med henvisning til, at Danmark ikke skal være prøvekanin på dette område. Skal den kollektive transport på skinner altså ofres til fordel for flere biler på fossilt brændstof? Dansk trafikpolitik er stadigvæk præget af mystiske, ulogiske og hovedløse beslutninger.

Til gengæld kan man fornøje sig med at tage på Danmarks Jernbanemuseum, der undergår en forvandling i disse år. Udstillingen bliver løbende ændret, udenfor er der snart en ny, stor oplevelsesplads for børn, og der kommer konstant nye billeder på museets hjemmeside. En hel del materiel er eller bliver udskilt af samlingen, men der vil stadigvæk være "nok", forstået som, at samlingen vil være repræsentativ for dansk jernbanehistorie. Ved Marslev station på Østfyn er de første jordbundsundersøgelser gået i gang, og der var – heldigvis i denne sammenhæng – ikke noget at komme efter i form af fortidsminder eller andet, der kunne sinke processen med at få bygget en ny, stor magasinhal med tilhørende spor. Hallen vil komme til at ligge lige bagved Dansk Jernbane-Klubs store hal, således at der med tiden kan opstå et interessant jernbanemiljø – men det har lange udsigter. Her og nu drejer det sig om nr. 33 af Spor og baner – god fornøjelse og god sommer til alle.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

Abonnér på:

SPOR OG BANER

Nr. 34 udkommer:
den 10. august 2017

Kontakt:

birgit@turn.dk

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 33, 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 aften timerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reprovklart 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. Løssalgspris 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: 28 49 031
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

Abonnenter i EU og SEPA:

Swift BAAADK21, IBAN DK 74 68 80 00 04 90 17 15

Abonnenter uden for EU:

Swift BAAADK21 via DANBDK22,
IBAN DK 40 68 80 00 02 84 90 31 (betal i DKK)

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.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Bernd Krupka	5-7
Tur med VaGJ M 1 på VaGJ	8-10
Heljans Lynetter	11-13
Erindringer 8	14-17
Jouefs nye identitet	18-19
Byg en lille domkirke	20-22
800 års sporvejskavalkade	23-25
Byg en poletbil	26-27
Anderumpe, Rugbrød, Salatfad, kaffe og fisk	28-30
HBS L 206 fra Team Felix	31
Sporvognen motoriseret	32
DMJU-udstillingen i Køge	33
Min väg till Morshyttan	34
Bog om Odin	34
Ckm-vogn fra A.C.M.E	35-36
DSB PU-signaler i HØ	37-39
Nye oplevelser på Danmarks Jernbanemuseum	40-41
Tykmavet Esso-tankvogn	42
På detektivarbejde	43-44
BR 143 - østtysk standard	45
LKW Walter - en hyppig gæst	46
Ny bog om danske godsvogne	46
Nye store ølvogne	47-48
Dampmaskine fra Faller	49-50
HFHJ P 229 - et mysterium	51
Frichs-rangermaskinen	52
Et sydlandsk islæt	53
Flæskesider	54
Rettelser	55
Nyt fortov i HØ	56
En viadukt	57-58
Birra San Marco	59

FORSIDE-BILLEDTEKSTER

Stort billede:

"S-tog på Veksø station den 9. april 2017. Foto Fl. Søeborg"

Små billeder fra v. mod h.:

"Heljans Lynetter. Foto SoB".

"Byg en PU-signalbro. Foto Niels Nørby".

"Den nye børnelegeplads. Foto SoB".

Bernd Krupka



Bernds anlæg

Tekst og fotos Rolf Brems

Jeg havde spurgt Bernd adskillige gange, men hver gang var svaret et venligt nej. Mit spørgsmål gik på at lave en lille reportage fra hans Märklin H0-anlæg i kælderen - et anlæg, som han havde bygget på i adskillige år.

Bernd var et beskedent menneske. Han mente ikke at hans løsninger på et relæstyret anlæg var værd at skrive om, og syntes heller ikke, at anlægget, hvad dekoration angik, var færdigt nok til en fremvisning. Men på sigt, når han var nået lidt længere, var det ikke umuligt...

Desværre nåede vi det ikke. Bernd fik for nogle år siden konstateret kræft, og selvom han tappert kæmpede til det sidste, måtte han i en alder af knap 74 år opgive i foråret 2016.

Pligtbetydende, som han var, mødte han op i modeljernbaneklubben indtil et par uger før sin død, og fik næsten færdiggjort sin sidste pult - og overleveret sine løsninger til afløseren.

Hjemme i kælderen står så anlægget. Både undertegnede og Bernds kone, Jytte, mener at det alligevel i sin nu-

værende stand fortjener at blive offentliggjort.

Jeg traf Bernd på min tidligere arbejdsplads, hvor han skulle efterse brandalarmerne. Fjernsynet i opholdsrummet viste en udsendelse om et modeltog, der skulle på auktion. Vi blev begge fanget af udsendelsen. Så var kontakten ligesom skabt - og på den måde fandt vi ud af, at vi delte den samme passion for modeltog.

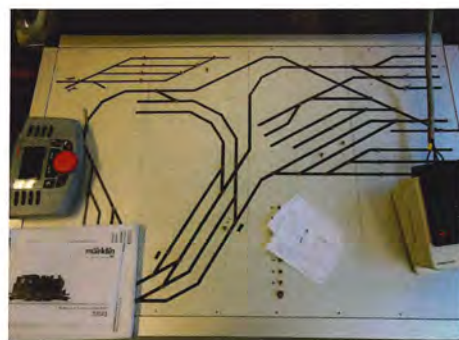
Siden fik jeg ham overtalt til at komme ind i modeltogsklubben, hvor jeg på det tidspunkt var formand. Elektronik-uddannede folk er altid eftertragtede i den verden, og det er ikke for meget sagt, at Bernd og hans kunnen indenfor signaler, sporpulte og ledningsføring fik løftet klubben ud af et dødvande.

Bernd var ansat hos Siemens og beskæftigede sig med brandalarmer, rørpostsystemer, nødtelefoner på motorvejene, og så passede han rådhuset på Flakhaven i Odense.

Hjemme på matriklen havde han som sagt bygget på et anlæg i kælderen igennem flere år. Det er et L-formet anlæg på ca. 10 m², skinnerne er fra Märklin K-systemet.

Da jeg lærte ham at kende, var anlægget analogt. Det blev tændt på en hovedkontakt, men for at skåne elektronikken ved en overbelastning/kortslutning var hele anlægget strømmæssigt opdelt i fire sektioner. Med en indbygget forsinkelse kom der gang i den sektionsvise tænding, som kunne følges på pulten med en diskret klikken - og lys i sporskifte- og signalmarkeringer.

Banen er bygget som en enkeltsporet rundbane med to afgreninger til den skjulte opstillingsbanegård under anlægget. Den ene adgang foregår via en spindel midt i anlægget, hvis midte er en by på en plade, som fungerer som et mandehul. Spindelen har en



Sportavlen over anlægget



Udsigt over byen. Læg mærke til, hvordan baggrunden i farver og opbygning afspejler anlægget. Effekten forstærkes af en baggrund, der runder i hjørnet fremfor et knæk



Den bageste del af anlægget med en lang og svagt buende strækning



Banegården i tusmørket



Kulpåfyldingsanlægget på maskindepotet



De elektriske installationer under anlægget viser, at Bernd var grundig og struktureret, der blev ikke gået på kompromis.

diameter på en lille meter og en stigning på ca. 4%, hvilket nu ikke giver anledning til trækraftsmæssige problemer.

Den anden adgang sker via et delvist synligt spor med et fald på ca. 2%, og som ender i en tunnel. Selve opstillingsbanegården består af fire spor og er i sig selv en del af en rundbane, derudover er den koblet til en koblet til en vendesløjfe, så togstammerne kan vendes og sendes i den retning, man nu ønsker. På opstillingsbanegården kan de fire togstammer enten sendes afsted efter en fast køreplan eller i vilkårlig rækkefølge. Sporforløbet giver indtryk af, at en del af strækningen er dobbeltsporet.

Hvis man ellers på en rundbane kan tale om en endestation, må den synlige banegård på anlægget være den anden endestation. Det er herfra, at der er en afgrening til maskindepotet og kulgården. Herfra er der så et industrispor, som ender bag banegården.

Den elektroniske del er noget kompliceret, hvilket ledningsnettet under

anlægget vidner om, desværre kan jeg ikke give udførlige informationer om den nøjagtige funktion.

Ude på strækningen var der plads til, at fire togstammer kunne køre i et uendeligt forløb. Det skyldtes, at strækningen var inddelt i blokafsnit, som ved besættelse også besatte den bagudgående blok, så et hurtigere indhentende tog måtte vente. Men også på sporene fra og til opstillingsbanegården var der en form for sikring, så der ikke skete sammenstød. Ved banegården kunne der manuelt sættes en togvej for standsende tog og overhaling. Når det var tid for nye togstammer, kunne der sættes spor til opstillingsbanegården.

Planen var, at der i den analoge epoke skulle være signaler på alle de synlige blokafsnit, projektet strandede nok i den digitale version. Dekoreringen af anlægget var ikke Bernds hovedinteresse. Det ser man, omend det, han nåede, var flot, ligesom baggrunden, der først kom op for nogle år siden giver en god virkning med de afrundede hjørner.

De gange, jeg havde fornøjelsen af

at se Bernds bane i aktion, kørte det hele upåklageligt. Igangsætning og nedbremsning var efter de analoge forhold gode, men lokomotiverne havde af gode grunde ingen lyd.

Bernd kørte ikke overraskende efter tysk forbillede, det var mest epoke II og III, men i de senere år kom der også enkelte nyere danske modeller til.

Sporbesættelsen var i starten lavet med magnetkontakter, hvilket betød, at der på hver togstamme skulle være en magnet, der aktiverede de relevante blokafsnit som besatte.

Siden gik Bernd over til den infrarøde løsning. Det bestod af små lysfølere, som blev lagt i midten af sporet, typisk boret ned imellem to sveller, og som - når lysstrålen blev påvirket - gav en sporbesættelse.

Det var også infrarøde kontakter, som styrede bommene ved banegården. De gik ned i god tid inden togets passage, og op ca. en halv meter efter sidste vogn havde passeret, det gav et realistisk præg.

Tysk grundighed var kendetegnet for alt, hvad Bernd foretog sig, både



Maskindepotet og kulgården. Bernd udbyggede og ændrede den del af anlægget for nogle år siden.



Den synlige af del af underføringen til den skjulte opstillingsbanegård. På monitoren kan man overvåge sporene.



Bommene, som har lyd, aktiveres af togstammer via infrarøde følere



Selvom det er Märklin, kan man godt have vejoverkørsler med midterleder, her har Bernd lavet den selv med små strømførende søm.



Armsignaler var Bernds foretrukne signaltype.

i klubben og på hans eget anlæg. Han var god til at finde på smarte løsninger. Han havde f.eks. selv udviklet printplader til at styre sporskifter og de tilkoblede signaler, og ved tænding af anlægget gik sporskifterne alle ind i en slags nulstilling på en forudbestemt togvej.

Anlægget kunne også køres helt konventionelt. Ved rangering ind på sidesporet bag banegården eller over i maskindepotet blev blokken sat ud af drift, og var der togstammer på anlægget, stoppede de før førstkomende, besatte afsnit. Når rangeringen var færdig, og blokken var fri, fortsatte trafikken.

I de senere år arbejdede Bernd på at skifte fra analog til digital drift, sikkert inspireret af klubbens anlæg, og han lærte hurtigt at beherske den nye teknologi.

Som altid her i livet synes de bedste spørgsmål at være dem, man ikke når at få stillet. Så hvordan digital drift og relæstyrede blokafsnit fungerede sammen, ved jeg ikke - eller om blokafsnittene var sløjftet? Sidst, jeg be-

søgte Bernd, viste han mig en dampmaskine med lyd, som majestætisk tøffede rundt på anlægget samt et spor ved maskindepotet, som blev brugt til programmering.

Bernd var som sagt en pertentlig mand, som ikke overlod noget til tilfældighederne. Derfor var der også lagt planer efter hans bortgang for anlægget og ikke mindst materiellet, som var samlet gennem et helt liv.

Det mest værdifulde er i forvaring hos familien, og det, som ikke går i arv, bliver solgt. Anlægget og resten af materiellet er der lavet en aftale om, tidspunktet bestemmer Jytte, men indtil videre får det lov at blive stående - også selvom det er svært for hende at gå ned til det, der tidligere var Bernds verden i kælderen.

Bernd fik en dramatisk og kaotisk start på livet. Han blev født i 1942 i Berlin, og oplevede krigen på nært hold. Hans højgravide mor og Bernd måtte flygte ud af Berlin fra russerne. Heldigvis havde de familie ude på landet, hvor de kunne opholde sig resten af krigen. Bernds far fløj som

navigatør på en Junkers transportmaskine og slap helskindet gennem krigen.

Efter krigen vendte familien tilbage til Berlin, og da han var færdig med skolen, kom han i lære som telefonmekaniker.

Ad uransaglige veje blev Jytte og Bernd pennevenner. Det endte med et giftermål, og i 1962 flyttede han til Danmark, først til København, men siden til Fyn, hvor Jytte var vokset op. De byggede hus i Otterup, hvor der blev gravet ud til en fin, høj kælder, og det var i denne, at Bernd fra 1970'erne begyndte at opbygge et større Märklin-anlæg.

Da han flyttede til Danmark, fik han job hos Siemens, en arbejdsplads, hvorfra han lod sig pensionere - ikke bare én, men hele to gange, da Siemens i de travle "nuller" måtte hente ham tilbage for en kortere periode.

Tur med VaGJ M 1 på VaGJ



Vort tog ruller lige så stille ind i spor 1 i Grindsted. Vognkassen har fået en gang lak, og taget er blevet sølvbronzeret. Bemærk resterne af den hvide ring på pufferne til venstre. Et levn fra krigen.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Som det fremgår af min historie fra turen på TKVJ i de sidste to numre af Spor og Baner, var vi nogle stykker, der ikke var helt tilfredse med Dansk Jernbane Klubs udflugter, hvor der var så mange deltagere, at man havde svært ved at få ordentlige billeder uden "kødrand". Turen på TKVJ var perfekt og gav mange dejlige billeder, hvilket også fremgik af de to numre af bladet.

En dag mødte jeg Arne Kirkeby, der

havde talt med en fælles bekendt, Ole Winther Laursen, som var ansat ved DSB i Kolding. Winther Laursen havde foreslået, at vi selv lavede nogle ture, hvor der var færre deltagere – noget i retning af TKVJ-turen, men det skulle nok ikke være med damp. Det ville blive for dyrt, ligesom det var vanskeligt at styre, så fotostoppe tog for lang tid. Arne og Ole blev enige om, at jeg skulle blandes ind i det, og vi fandt et tidspunkt, hvor vi kunne mødes.

Første spørgsmål var hvad og hvor,

og jeg havde et forslag. På en af mine første jernbaneudflugter havde jeg på Varde Vest set et gammelt diesellokomotiv, der stod ved drejeskiven, men var det henstillet og ude af stand til at køre? De andre var med på idéen, og Ole lovede at kontakte banen (VGJ), om man kunne og ville køre for os. Vi var blevet enige om, at vort særtog kun skulle køre fra Grindsted til Varde, da solen stod bedst til fotografering. Turen skulle altså starte i Grindsted, hvortil folk selv måtte sørge for befordring.

Banen havde lovet, at man ville gøre alt, hvad der var muligt for at gennemføre turen, som skulle finde sted søndag den 16. august 1964. Desværre kunne vi ikke få stop på fri strækning, men da der var en masse trinbrætter, kunne vi stoppe ved dem, så der kunne blive masser af fotostop. Det var noget med, at banens direktør var formand for noget med signaler og overskæringer, så man skulle holde sig til reglementerne, og det bøjede vi os selvfølgelig for.

Med hensyn til lokomotivet, så hed det VaGJ M Nr 1 og var bygget på Nakskov Skibsværft i 1926. Maskinen var en sekscylindret Holeby-motor på 150 hk, og transmissionen var elektrisk med banemotorer på de yderste aksler. Lokomotivet var ikke udstyret med bogier men med såkaldte Lenkaksler, hvoraf nogle var sideforskydelige, så lokomotivet var benævnt A11A. Tjenestevægten var på 38 tons, og højeste hastighed var



Da vi ikke var så mange, fik vi lov til at gå ind til motoren, og det var absolut en oplevelse. Der var ikke så meget lys, så billedet blev derefter. I baggrunden er dynamoen og krumtappene nederst i midten. Øverst er cylindrene, og foran dem er ventilerne, der ikke var gemt.



Så er vi klar til afgang fra spor 1 i Grindsted. Heldigvis er solen kommet frem, så det lover godt. Det gamle lokomotiv ryster meget, men det blev da skarpt på billederne. Den hvide plade til venstre betyder "særtog", så vi må ikke holde på fri strækning. Havde der været en stor sort plet i midten, havde det været et "arbejdstog", men det gik alligevel.



Første trinbræt og stop var ved Loft trinbræt, hvor der var meget lyng i forgrunden.



Ved Jerrig trinbræt kunne vi let få et billede uden trinbrætskuret, så dette billede kunne lige så godt være på fri strækning.

Den første rigtige station med sidespor og murstensbygning var Eg, hvor vort tog lægger sig lunt i kurven.

60 km/t. Foruden de to førerpladser og maskinrummet var der post- og rejsegodsrum.

Toget skulle bestå af C 19, C 25 samt E 41, alle fra VNJ, så det var et fint lille tog, som kunne have kørt på både VaGJ og VNJ.

Den 16. august oprandt, og vi var en del, der tog med TKVJ til Grindsted. Vort tog var endnu ikke kommet, så vi var meget spændte på, om det i det hele taget kom, eller det var VNJ's Frichs-lokomotiv, der leverede trækraften.

Sandelig – kl. 12.31 rullede vort tog ind med en kraftig tøffen, og turen var startet. Det lykkedes. Lokomotivet blev hurtigt koblet fra toget og kørte ud på drejeskiven, ikke for at blive vendt men for at komme ind i spor 2, så det kunne komme udenom toget. Der skulle komme en skinnebus fra Varde, så vort tog blev rangeret ind i spor 2, og da skinnebussen

igen kørte mod Varde, tøffede vort tog igen ind i spor 1.

Særtoget skulle afgå kl. 14.15, så der var lidt tid til at kigge nærmere på M 1. Føreren låste op ind til motoren, for som han sagde, var vi ikke så mange. Han fortalte, at man under krigen fik leveret noget olie, som ikke var af bedste kvalitet, og som bevirkede, at der stod flammer ud af ventilerne. Det så voldsomt ud og lød frygtindgydende, men siden havde M 1 opført sig normalt. En af deltagerne havde overnattet i Varde og var kommet ned til privatbanens remise, da man startede M 1 inde i remisen. ”Det var som at høre to tærskværker, der var kommet op at skændes”, påstod han, så M 1 var stadig noget for sig selv.

Jeg var selvfølgelig også inde og bese Holeby-motoren, og det var en oplevelse. Ventiler med tilhørende stænger var ikke gemt væk men sad ud-

vendigt, og ventilerne sendte næsten lige så meget brændstof ud i luften som ind i motoren. Diverse læderremme trak ventilatorerne i taget og lignede et skomagerværksted. Lyden var fantastisk og ikke mindre, når toget satte i gang. Efter et fotostop havde jeg vovet mig ind til de 150 hk, og igangsætningen var frygtindgydende. Der kom dog ikke flammer ud af ventilerne, men mindre kunne jo også gøre det.

Kl. 14.35 afgik særtoget fra Grindsted, og den noget specielle tur startede. Farten var højst 50 km/t, så der var tid til at glæde sig over landskabet, som var temmelig fladt. Imidlertid var der flere steder noget lyng, og de små røde trinbrætsskure pyntede, og dem var der mange af. Flere steder var der kun en lille perron og et stopsignal, så vi savnede sådan set slet ikke at holde på fri bane.

I Mølby skulle vi krydse med en skin-



Næste stop var igen et trinbræt, nemlig Tyndkjær, hvor togføreren står på den beskedne perron. De fritstående graner er meget karakteristiske for egnen.

I Mølby skulle vi krydse med en skinnebus, så særtoget kørte i spor 2 og afventede krydsningen. Banens direktør sluttede sig til os, og nu blev det afsløret, hvad det var for noget ekspresgods, der var i pakvognen.



Ansager var banens største station, hvor der også var nogle industrier. I baggrunden ved slagteriet holder en hvid vogn, der blev brugt til transport af kød. Bemærk det fint malede sporskiftedrev i forgrunden.



Vi sprang over Abildhede og landede lidt efter ved Bolhede trinbræt. Det var anbefalet af direktøren, og det havde han ret i. Der var en masse dejlig lyng.

nebus, og samtidig dukkede banens direktør op. Pakvognen, E 41, var aflåst, og nogen snakkede om ekspresgods, men direktøren afslørede, hvilken slags gods det var. Det var en kasse sodavand og en kasse øl til de rejsende! Det vakte jubel, og man glædede sig over, at han satte pris på vort besøg.

Efter at direktøren var kommet ombord, ændrede fotostoppene sig lidt, da han selvfølgelig kendte banen bedst og især vidste, hvor de køneste steder var. Nu var der ikke kun stop ved trinbrætterne, og det havde vi absolut ikke noget imod.

Direktøren anbefalede et særlig godt sted, lidt forbi Bolhede trinbræt, og det havde han helt ret i. Lidt længere væk fra trinbrættet lå en vejbro, og så var der en, der fik en lys idé. Hvis toget satte i gang på stigningen

op til vejbroen, kunne smalfilmerne få noget på deres film. Det lykkedes, og toget stoppede lige før broen. Man var lidt betænkelige, for kunne M 1 sætte i gang på stigningen? Jeg sneg mig ind i M 1, for jeg ville gerne høre, hvad den sagde til at sætte i gang på stigningen. Det gik ikke stille af, og den lød noget besværet, men toget kom i gang lige så langsomt.

Sidste stop før Varde har jeg glemt, hvad hed, men det var et pænt sted. Vi holdt køreplanen og var i Varde kl. 16.56 efter en fantastisk tur. Vejret havde været fint med sol på det meste af turen, så der blev taget mange farvebilleder. Vi takkede direktøren og måtte til gengæld love, at hvis vi igen ville have særtog på banen, så skulle det være med damp. M 1 turde man ikke bruge igen, nu var det gået godt én gang. Det viste sig, at der var la-

vet en nødplan, så toget kunne blive trukket til Varde, hvis M 1 skulle få nykker.

M 1 rangerede udenom toget, da den skulle trække vognene hen til Varde Vest. Da der skulle køre en skinnebus til Grindsted først, stoppede man motoren i M 1. En DSB-mand blev meget forbavset over, at man turde det. Han var bange for, at man ikke kunne starte motoren, når den fik lov at hvile sig.

Jeg tror ikke, at M 1 har kørt efter vort tur i 1964. Heldigvis er lokomotivet bevaret, idet det blev købt af en privatmand i 1972. Det stod flere steder i Aarhus, men i 2005 skulle det have stået i Struer. M 1 er næppe køreklar i dag, så et tog, som vi oplevede i 1964, kan ikke mere ses.



Ved Øse trinbræt holdt vi i god tid, så vi kunne løbe frem og få et billede under indkørsel. Togføreren står ved trinbrætskuret og passer blinklyset til overskæringen lige efter perronen.



Så er vort lille tog ankommet til Varde, og turen er slut. M 1 skal trække toget hen til Varde Vest, derfor kører den udenom vognene.

"Farvel gamle ven. Mon vi nogensinde igen ser dig i drift."

Heljans Lynetter



Så kører Y-togene ind på scenen, her i passende, forårsgrønne omgivelser.



Skønne, klassiske former - Lynetterne burde køre for evigt. Sidespejlene giver efter for berøring og kan nemt vippe tilbage igen - fin detalje.



Heljans model har heldigvis meget tæt kobling mellem vognene.



Gavl samt kobling på Y-toget.



Fin interiørbelysning i Lynetten.

Af Flemming Søeborg

Det var kun på et hængende hår, at det lykkedes at få fat i et sæt af Heljans nye OHJ-Lynetter – kommunikationen var gået fejl, og i sidste øjeblik inden bladet skulle layouts, blev jeg klar over, at OHJ-Lynetten var udsendt – og næsten også var udsolgt.

Derfor hastede det med at få fat i et eksemplar på fabrikken, men lageret var næsten tomt, da Kim Nannestad og jeg gik ud for at hente mit eksemplar. Lynetterne var blevet afsat med lyntogsart, fortalte Kim.

OHJ-Lynetten er simpelthen bare flot – OHJ's Lynetter har altid været "mine", i min ungdom kørte jeg en del på banen, så der kunne ikke være tale om andre togsæt, når talen var om Lynetter. Dog, sidste gang, jeg kørte

med en OHJ-Lynette i 2005, havde jeg mere fornemmelsen af at køre i et tog, hvor hjulene var "punkterede" eller ottekantede – jeg har aldrig oplevet et så rumlende og ujævnt kørende tog som dét. Komforten ellers var der dog intet i vejen med – sæderne var altid gode i Lynetterne, mindes jeg.

Modellen

Heljans sæt har nr. YM 56-YS 256, og det er i noget nær original udførelse, dvs. med "Y"et foran, men uden "vingehjul" eller baneforkortelsen "OHJ-HTJ". OHJ fik deres første Lynetter i 1975, men dette sæt stammer fra 1983 (serie 7/7a), og modellen har revisionsdato 10.8.87.

OHJ's Lynetter havde puffere og trækkrog, hvilket gør dem endnu mere attraktive, da der er mulighed for at koble en eller to godsvogne på toget. Heljan har heldigvis vedlagt gennembrudt frontskørt og koblings-

holdere samt dummy-koblinger til vitrinebrug.

De to dele – motor- og styrevogn – er ret forskellige, ikke kun vægtmæssigt, men også visuelt. Hvor motorvognen har stort rejsegodsrum ved førerummet, er styrevognen kun til passagerer. Muligvis er sædeopstillingen forkert i forhold til den oprindelige vogn, og klapvinduerne er muligvis forkert placeret, men det generer nu ikke mig. Udseendet af de to togdele er fortrinligt, og fronterne er meget velykkede med de "skæve" rundinger. Det er en meget vellykket model, som gengiver forbilledet på en prik. Der er frit gennemkig gennem begge vogne – motoren er forsænket meget, således at der blot er en bule midt i gulvet – stort set usynlig udefra. Motorvognen har trods de knebne forhold træk på alle fire aksler, så den vil uden videre kunne trække et mindre



Et Y-tog, som vi kendte gennem årtier - helstøbt og elegant.



Dengang alting var i orden i Danmark. OHJ-Lynette ankommer til Nykøbing Sj., 16. juli 1979. Foto Leif Bang.



OHJ-HTJ Ym 52-Ys 252 med nyt vingehjul på fronten i Slagelse, april 2005. Foto Flemming Søeborg.



Ofte kørte Lynetterne på enkelte baner med tilkoblede godsvogne som her i Skagen, foråret 1967. Foto Kurt Jeppesen.



HP-Lynette med normalt trækstøj i Hjørring den 6. april 1997. Bemærk reklameskiltet forrest. Foto Flemming Søeborg.jpg



Et klassisk Lynette-sæt, vistnok på HHJ. Foto HGC.



Sommer 1997 - OHJ-Lynette krydser med ØSJS 6 på Høng station. Foto F. Søeborg.



Bns-tog omhyllet af OHJ-Lynetter i Holbæk, den 18. juli 1995. Foto Flemming Søeborg.

godstog, skulle galt være. Vægten er i øvrigt 224 gram. Styrevognen vejer derimod blot 122 gram, og den har desværre lidt tendens til at ryste og afspore i sporskifter, så den skal have lidt mere vægt på forreste bogie.

Farven er rød – måske skulle den være en kende mørkere, men jeg kender ikke OHJ's nøjagtige farvekode. Mine billeder viser dog en lidt mørkere rød farve, som jeg også mindes, men den kan være ændret – billederne er fra 1990'erne.

Omvendt kan der måske være ræson i at nedjustere tonen lidt til indendørs belysning – ja, det er et emne,

man altid vil kunne strides om. Fartstripen og Y'et er hvide, og trykket er præcist og uden uldne kanter. Nederst på vognkasserne er der et gråt felt med tekniske oplysninger, og disse står ligeledes fuldstændigt klart – og kan læses med lup. De få løse detaljer, som Lynetterne har, er heldigvis monteret på forhånd – der er en uhyggeligt spinkel vinduesvisker (metal) samt to sidespejle – de sidder således, at de kan dreje ved den mindste berøring, og det er en gennemtænkt detalje.

Derudover er der to bremseslanger på pufferplanken, mens der på gavl-

siden er strømførende kortkoblinger. Der er strømoftag på alle motorvognens hjul, mens bivognen desværre kun "fødes" gennem koblingen.

Teknikken

Lynetten er heldigvis udstyret med dekoder, så man ikke skal have problemet med at fremskaffe en passende dekoder og bagefter have mere besvær med at adskille motorvognen. Det viste sig nemlig, at flere dele knækkede af undervognen, da jeg trods alt ville have overdelen af. Det lykkedes, men det er meget besværligt. Her var en skrueforbindelse oplagt, og det har konstruktøren heldigvis også valgt



Babu - her kommer jeg.



HP-Lynette ankommer til Tornby 1975. Fotografens cykel holder op ad muren. Bemærk, kun toplanternen er tændt. Foto Asger Christiansen.



På Skagensbanen medtog Lynetterne ofte enkelte godsvogne. Her ses et sådant tog i Jerup. Foto Asger Christiansen..



Lynetten gør sig godt fra alle vinkler.



Tre generationer spiller ud. Opstilling på Scandia, marts 1997. Foto Asger Christiansen.



Ved Åbent Hus-arrangementet i Randers 2009 var der en sidste lejlighed til at se et OHJ-Lynettesæt i hel figur, men desværre var der ingen kørsler med det.

til skørterne. Lysfunktionen er begrænset til "tænd/sluk", men der er god interiørbelysning med lyst, gult lys og klare front/slutlanterner – så vognene burde befolkes med snesevis af Preiser-figurer samt en lokofører. Det ville dog være betænksomt, hvis man kunne tænde og slukke interiørbelysning uafhængigt af front/slutlys, og eventuelt også have belysning i førerrummet og mere differentieret frontbelysning. Det kan lade sig gøre ved langt billigere modeller, så hvorfor ikke her? Brugsanvisningen er ret overfladisk og præget af barnligt, pludrende "snakkesprog" – ikke en 60-årig jubilær værdigt. Det kan gøres

bedre. For eksempel mangler der angivelse af, hvad de to små hvide, vedlagte plaststøbninger skal bruges til, ligesom det ville være godt, hvis der var anvisning på, om man kan ændre mere end hastigheden gennem dekodeeren. Det er ganske enkelt for ringe information især for os, der er "digitale analfabeter".

Omvendt, jo mere, jeg kigger på Lynetten, jo mere fascineret bliver jeg over denne model, der i mine øjne nærmer sig "det perfekte modeltog" – måske er jeg forudindtaget på grund af de mange kørsler med forbillederne. Heljans model rummer i hvert

fald det hele – minderne, den overbevisende udførelse af modellen, det tidløse design af disse universelle køretøjer, som man vel troede skulle køre "for evigt". Det kom de ikke til, i hvert fald ikke her i landet, men nu kan vi dog på vore modelbaner lade dem køre videre i mange generationer – måske skulle man købe et ekstra sæt at have "på lager" til bedre tider? Til inspiration og erindring bringer jeg en række billeder af Lynetter med puffere fra forskellige danske privatbaner.

Heljan art. nr. 41251 OHJ-Lynette YM 56-YS 256. Epoke IV.

Erindringer 8



Den nye kommandopost i Roskilde efterår 1995. Foto Holger B.D. Sørensen.

*Fortalt af Allan Testrup
Roskilde 1970-1972*

Jeg er nu nået til 1970'erne, hvor der skete en del ændringer både privat og på jobbet ved DSB. Jeg fortsatte som fridags afløser med vagter både som stationsbestyrer i togekspeditionen, FC-leder, listevagt og på billetkontoret og ind i mellem planarbejde. Privat flyttede jeg til en større lejlighed, og i marts blev jeg gift med Jytte. I foråret blev jeg valgt til delegeret til Jernbaneforeningens delegeretmøde, og da jeg kom hjem fra mødet, var jeg valgt til kredsbestyrelsen for 1. kreds (trafikassistenter m.v.) og til hovedbestyrelsen. Det betød lidt

mere fravær fra Roskilde station til møder og kurser. I 1. kreds blev jeg medlem af normativudvalget og det på et tidspunkt, hvor der var store opgaver på vej vedrørende ændringer for de fremtidige karriermuligheder for de "etatsuddannede". Det var et spændende job, men også med problemer, da mange medlemmer kunne se, at deres karriereforløb blev voldsomt ændret.

I foråret blev jeg også uddannet til instruktør på DSB-skolen. Min kollega Jørgen Falskov blev også uddannet, og det var med det formål, at stationerne i fremtiden skulle tage mere del i uddannelsen af nye medarbejdere. Ude i vestenden af stationen

kunne vi nu se den nye kommandopost, og vi i den gamle post glædede os til at flytte derud. Den gamle post var ikke blevet holdt vedlige i flere år. Pladsen i FC var meget trang, nogle af vinduerne kunne ikke åbnes, og andre ikke lukkes helt. Det trak, og der var koldt. Vi måtte spise vor mad ved arbejdspladsen, der var intet spiselokale. Og toggangen var blevet forøget i flere år, men der var stadig mange "bindinger" i signalgivningen og sporbenyttelse. Det betød ofte, at tog blev forsinket pga. den usmidige signalgivning. Men hverdagen fortsatte endnu nogle måneder. Den 12. juni 1970 skete der igen voldsom togulykke i Roskilde, dog uden at kræve



*Ulykken i Roskilde 1970 med væltet Mx.
Foto Georg Schmidt.*



Ulykker tiltrækker altid nysgerrige tilskuere. Her er det mere interessante togvejssignalet og det tildækkede PU-signal i Roskilde 1970. Foto Georg Schmidt.

menneskeliv. Et udflugtssærtog med personale m.v. fra den amerikanske ambassade på vej mod København kørte forbi stop i vestenden og fortsatte ad spor 4. Et godstog i spor 6 var så langt, at det med de forreste vogne holdt ud i spor 4 i østenden. Særtoget kørte med stor fart ind i godstoget, og Mx-maskinen blev afsporet, og flere godsvogne blev knust. 42 passagerer blev kørt til sygehuset, men kun ni blev indlagt. Lokoføreren blev fastklemt og måtte skæres fri. Al toggang gennem stationen blev afbrudt, og næste dag var der store uregelmæssigheder hele dagen. Da jeg mødte til FC-lederturen kl. 16.30, var der stadig kun mulighed for at køre fra spor 1 og 2 ud af Roskilde station mod Hedehusene. Først et døgn efter ulykken var toggangen igen normal. Og flere måneder efter kunne man stadig finde italienske kartofler fra en af de knuste godsvogne i sporet.

Det var i 1971, at den første Roskilde Festival blev holdt. Ingen i DSB havde tænkt på, at det kom DSB ved. Men søndag aften, da festivalen sluttede, gik det helt galt. Der kom så mange fra festivalen, der ville med toget. På billetkontoret var der kun én medarbejder til at sælge billetter, og der blev efterladt et stort antal passagerer på perronen. De kunne ikke være i togene. Jeg måtte forlade min plads i kommandoposten for at assistere på billetkontoret og der blev tilkaldt

medarbejdere både til billetkontoret og kommandoposten. Togkontoret måtte etablere særtog til at køre fra Roskilde til København. Der opstod også flere farlige episoder, fordi store flokke af deltagerne gik over sporene. I de følgende år var vi på Roskilde station mere forberedte på festivalen, og efterhånden som festivalen voksede i antal deltagere, voksede indsatsen på stationen også. Først med flere medarbejdere og åbent til kl. 4 morgen på billetkontoret, så ekstra billetkontor i pavillion ved Køgevej til nu om dage med billetsalg og perron ved selve festivalpladsen. Og med festivalledelsen blev truffet aftale om "vejledere" på perronerne, og ved hjælp af godsvogne fik vi hindret færdsel over sporene.

Sommerferien for min kone og mig gik til Berlin. På det tidspunkt var byen delt af muren mellem Øst og Vest. Vi var på en busrundtur ind i Østberlin og så den store forskel, der var mellem de to bydele. Og områderne omkring østsiden af muren var deprimerende. Det er heldigvis i dag fortid.

Endelig den 20. september kunne den nye kommandopost tages i brug. Her var lokalapparatet, nu betjent af stationsbestyreren, og FC-Roskilde (strækningen Vigerslev-Ringsted) nu i samme lokale. Væk var de to signalposter, og stationsbestyreren kunne nu alene udføre togekspeditionen

med mange flere togvejsmuligheder med ind- og udkørsel til alle togvejsspor fra alle retninger, afkortet togvej og indstilling af rangertogveje. Flytningen foregik i tiden 15.-20. september, og i weekenden fra fredag aften til sent søndag aften var al signalgivning i Roskilde aflyst, og togene skulle ind- og udrangeres. Både de gamle poster og den nye post skulle være bemandet. Betjeningen af hver enkelt sporskifte skulle et ad gangen "flyttes" til den nye post, og signaler skulle ugyldiggøres og de nye tillyses. Det var en større manøvre. Vi var alle blevet indøvet i det nye anlæg, men alligevel gik der "kludder" i det mandag morgen. Heldigvis var signalteknikerne klar til at hjælpe. Jeg var med til at lukke den gamle post, og mandag morgen mødte jeg kl. 5 på assistancetur, og det var der brug for. FC Roskilde blev også flyttet i løbet af weekenden, men her gik det lidt bedre. Vi skulle dog vænne os til, at Vigerslev på panelet nu lå til højre. Tidligere lå Vigerslev til venstre. Også arbejdsopgaverne var ændret. Vognlistearbejdet blev nu udført af rangermester og rangerformand, der flyttede ind i den tidligere togekspedition. Øverste etage i den gamle post blev revet ned, endnu kan man se underetagen på perron 2. Den tidligere listevagt skulle betjene højttaleren, assistere i FC og stationsbestyreren. Og det nye store betjeningsrum var



Betjeningspanel og tableauer i Ro Fc.
Foto Niels Erik Hansen.



Det nye betjeningspanel i Ro Fc.
Foto Niels Erik Hansen.



Hans Henrik Thomsen ved lokalbordet. Bagest trafikkontrollør H.Y. Thomassen, FC-leder Roskilde. Slg. Hans Henrik Thomsen.



Indkørslen fra øst til Roskilde den 9. april 1963. I baggrunden ses den gamle kommandopost og det nu nedrevne, firkantede vandtårn, der burde have været bevaret. Foto HBDS.



Roskilde Banegård, set fra vest den 9. april 1963. Den gamle 'luftbro' er delvist demonteret - i dag ligger der en tunnel. Foto HBDS.



Kværkeby station, mens den endnu eksisterede i juni 1965. Her ses den fra Ringsted-siden. Foto Holger B.D. Sørensen.



En Ardel-maskine kører som særtog gennem Kværkeby station, marts 1957. Foto Holger B.D. Sørensen.



Kværkeby med Ms-lyntog 25. marts 1973. Foto KEJ.

en god erstatning for de tidligere lokaler. Og bedst af det hele var, at det nu var nemmere for FC-leder og stationsbestyrer at tale sammen om toggangen.

Efteråret gik med at komme ind i de nye forretningsgange, lære at bruge rangertogvejene osv. 1. november blev overtrafikkontrollør Rud Andersen flyttet til Aarhus. Det var godt, at han blev, til den nye kommandopost var taget i brug. Jeg havde et godt samarbejde med Rud Andersen både som medarbejder og tillidsmand. Arbejdet i Jernbaneforeningen krævede en del tid og ofte rejser rundt i landet. Der var stor utilfredshed hos flere medlemmer, der blev tvangsforflyttet fra deres station, hvor de blev afløst af assistenter med specialer som gods, passagertrafik og sikkerhed, mange af dem tidligere trafikekspedienter, som var blevet overkomplette på grund af sidebane- og stationslukninger. Men DSB havde nye planer for fremtiden med ændringer i organiseringen af

stationerne m m., og det var det, vi prøvede at tage i betragtning i Jernbaneforeningen.

Jeg deltog stadig i spejderarbejdet, hvor jeg nu var kasserer i Roskilde Gruppe. Der var et dejligt kammeratskab i gruppen. En af vores gode indtægter var juletræssalg to steder i Roskilde i december måned, men den 22. december måtte jeg melde fra til en sælgervagt, da min kone denne dag fødte en datter. Så jeg var med på sygehuset den dag. Næste dag havde jeg fri, men juleaften havde jeg vagt som FC-leder i tiden kl. 14-22. Juledag var fri, og 2. juledag fik jeg med en kollega byttet til fridag.

Jeg er nu nået til 1971 uden, at der skete ændringer i arbejdet på stationen og i Jernbaneforeningen. Dog begyndte Roskilde station at modtage nyansatte kontorassistenter til et to-ugers introduktionsophold. Jørgen Falskov og jeg skiftedes til have holdene til en blanding af rundvisning til de forskellige arbejdsopgaver

og teoretisk undervisning. Det var en interessant arbejdsopgave, der var jo tale om medarbejdere, der senere skulle uddannes i speciale og erstatte medarbejdere med den tidligere elevuddannelse. Den 1. april fik Roskilde en ny overtrafikkontrollør, B I Orluf. Med Orluf fik jeg også som tillidsmand et godt samarbejde. I et par år var der etableret en speciel "rejsebu-reautur" på billetkontoret i sommerhalvåret, da antallet af rejser til udlandet var steget meget, og det var bedst at samle udlandsekspeditionerne hos en medarbejder. Jeg afløste den pågældende kollega i hans sommerferie på 14 dage. Det var en opgave, jeg var glad for at prøve. Den 1. september fik Roskilde en ny stationsforstander, det var R W Rasmussen, som jeg havde haft som lærer på Jernbaneskolen i 1957. Og den samme dag blev jeg udnævnt til overtrafikassistent. En søndag i november havde vi været på besøg hos min mor i Virum. Da vi tog fra Virum skinnede solen, men



Særtoget med Kong Frederik IX.'s bære er ankommet til Roskilde Banegård den 24. januar 1972. Toget blev trukket af E 994 og E 978 - begge lokomotiver findes endnu, men E 978 skal skrottes. Foto Hans-Henrik Thomsen

Prøvetoget den 23. januar 1972 forud for det kongelige særtog. E 994 holder i Roskilde. Foto Hans-Henrik Thomsen

da vi kom til Roskilde, sneede det voldsomt. Med besvær fik vi klapvognen med Pernille slæbt hjem. Vi var lige kommet hjem, da telefonen ringede. Det var kommandoposten, der havde brug for assistance. Både tog- og biltrafikken mod København var gået totalt i stå. Jeg kæmpede mig op til stationen, hvor sporskifterne var sneet til, og togene holdt stille både på stationen og udenfor. En voldsom snestorm hærgede over det meste af landet og skabte store problemer for både tog-, færg- og vejtrafikken. Det varede det meste af natten, og først i løbet af mandag kom trafikken så småt i gang. Jeg blev der hele natten, og der fundet en afløser til min morgenvagt mandag. Den 22. december havde min datter ét års fødselsdag, og min kone og jeg var lige blevet færdig med forberedelse til første juleaften hos for begge familier. Men kl. 22.30 ringede telefonen, det var stationsleder i FC Jørgen Hansen, der oplyste, at en taxa var på vej for at hente mig. Jeg skulle til Borup for at åbne stationen. Det var jeg ikke meget for, men da han fortalte, at motorvejsbroen, der var under opførelse ved Kværkeby, var styrtet ned over begge spor, tog jeg selvfølgelig afsted. Da taxaen nærmede sig stationen var det tydeligt, at der var kaos. En enkelt bus fra "Jensens Turistfart" i Ringsted var ved at blive fyldt med passagerer fra et tømt tog. Jeg husker tydeligt, at chaufføren spurgte mig, om "jeg ikke gerne ville med retur til Roskilde". Men jeg måtte jo straks ind og overtage stationen til stedlig betjening. Heldigvis var alle tog blevet stoppet i tide. Men strækningen var totalt

spærret, og næste dag var jo lillejuleaften og en af årets store rejsedage. Da jeg havde fået alle passagerer videre med busser til Ringsted, startede rangerarbejdet med at få toget retur til Roskilde. Da det var returneret, kom turen til et godstog, der holdt udenfor Borup. Også dette tog skulle retur til Roskilde. Maskinen måtte rangere til den anden ende af toget og retur. Så kom hjælpeetoget fra Godsbanegården. Den unge ingeniør, der var leder på toget, blev noget overrasket over årsagen til, at toget var tilkaldt. Det krævede en ændring i oprangeringen af toget, så kørekranen var forrest i toget ud fra Borup. Så efterhånden var det blevet kl. 2 nat, og der faldt ro over stationen. Men jeg tænkte på mine kollegaer på de andre stationer, der nu havde fået travlt med aflysninger, særtog og tilrettelæggelse af trafikken 23. december. Om morgenen kom en enkelt Mo til Borup for at køre første morgentog mod Roskilde. Der var min afløser med, og jeg kom med tilbage til Roskilde og hjem i seng. Allerede kl. 14 skulle jeg møde igen som højtaler-vagt. Og jeg mødte til kaos. Det var stadig ikke muligt at køre tog mellem Borup og Ringsted. Nogle vigtige tog blev ledt via Køge-Næstved og videre mod syd eller via Næstved-Ringsted til Korsør eller omvendt. Denne strækning havde også været spærret pga. et togheld i Haslev om natten. Et utal af busser kørte mellem Roskilde og Ringsted og retur. Tog blev aflyst, og en del særtog tillyst. På et tidspunkt kom et omlagt tog fra Køge, og vi troede, at det var et tog med passagervogne, så vi informere-

rede om tog til København. Men det var tre sammenkoblede lokomotiver. Ak ja! Efter oplevelserne denne dag indsendte jeg et forslag om, at særtog skulle have det ordinære tognummer i særtogsnummeret. Der vandt jeg en boremaskine som præmie. og forslaget blev gennemført. Jeg var træt efter disse dage, men juleaften gik fint og efter fridage juleaftensdag og 1. juledag mødte jeg frisk igen 2. juledag. Resten af året gik fint, og vi kan tage hul på 1972, der straks i januar bød på nye overraskende opgaver.



Stationsforstander Rasmussen i gala i anledning af den kongelige bisættelse den 24. januar 1972. Foto Hans-Henrik Thomsen

Jouefs nye identitet

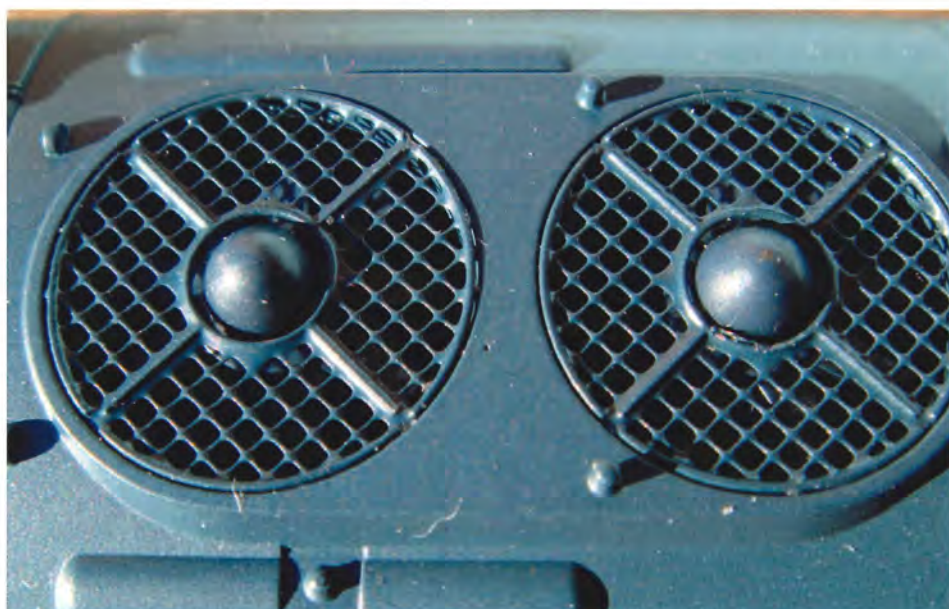
SNCF BB 67455 - en vægtig sag fra 1960'erne.



Markant frontparti med hvide 'fartstriber' og moderne SNCF-logo. Alle løsdele er monteret på forhånd, men vinduesviskerne er blot støbt og malet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Tilbage i 1960'erne havde det franske firma Jouef en ret stor position på markedet for toleders-modeltog, da modellerne var prisbillige og ret veldetaljerede – men til gengæld var køreegenskaberne nærmest som ved Lima, hjulene havde flanger som skæreskiver, og koblingerne var store, grove og ragede langt ud fra pufferplankerne. Jouefs godsvogne havde dog flere detaljer på bunden end de andre "legetøjsfirmaer", og så var de som nævnt billige – og ret internationale (der var også tyske og danske



Under gitrene sidder de to ventilatorer, der har ægte funktion. Motoren udsender en let brummende lyd, der bidrager til effekten.

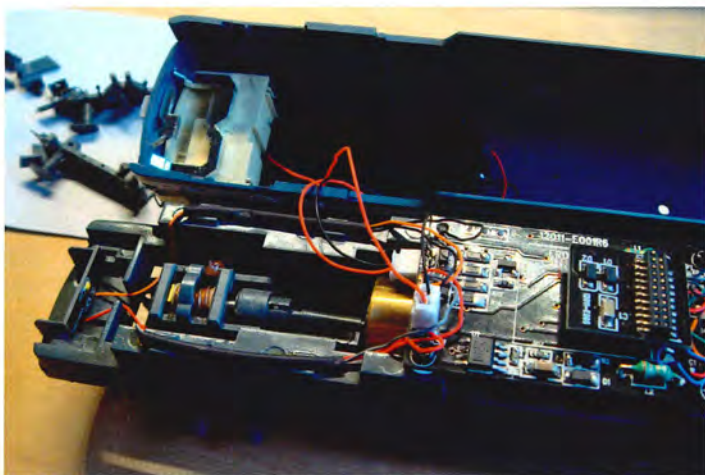
modeller). Bedst kendt er nok de dengang flotte udgaver af de blå CIWL-sove- og restaurantvogne med f.eks. lamper på bordene, detaljeret indretning osv.

Jouef forsvandt fra markedet en gang i 1990'erne, hvor det blev opkøbt af Hornby-gruppen sammen med Lima, Arnold og RivaRossi, og efter en hvilepause markerede Jouef sig igen – men nu kun med SNCF-modeller. Et af de typiske, franske lokomotiver er eller var diesellokomotiverne type 67000 – vel det nærmeste, man i Frankrig kom vore Mx-lokomotiver

eller de tyske V 200 i "bekendthedsgrad". Lokomotiverne blev bygget 1963-69. De 194 maskiner blev benyttet til såvel gods- som passagertog, men da de ikke havde mulighed for opvarmning af vognstammerne, måtte de medtage generatorvogne til opvarmning. Lokomotivernes design skyldes Paul Arzens, der stod for den markante formgivning af datidens franske lokomotiver.

Ny model

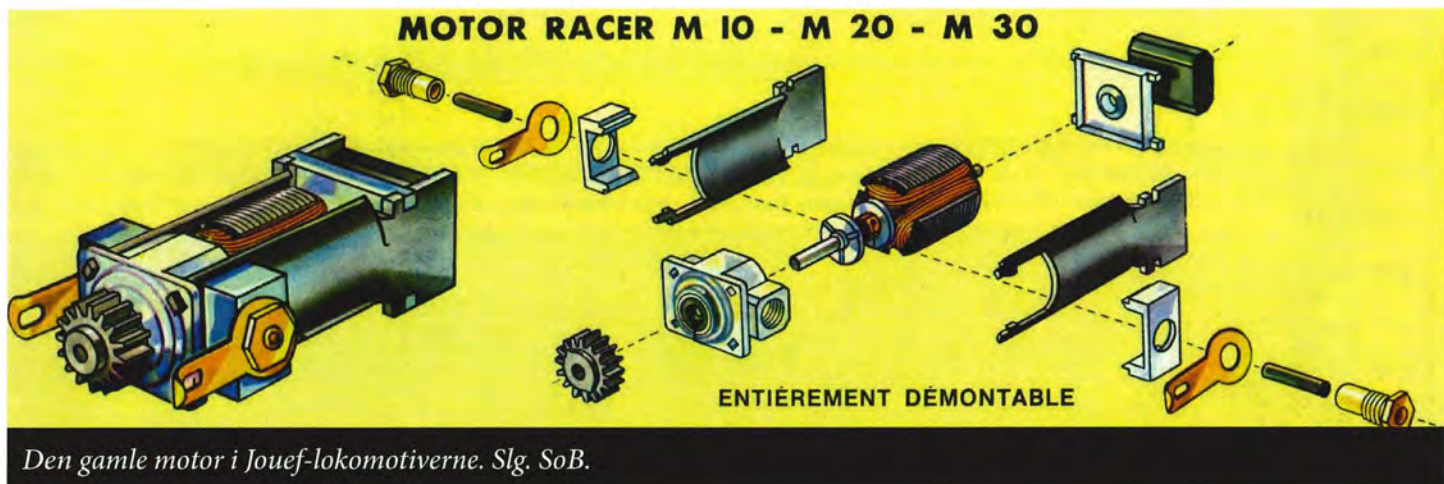
Modellen af BB 67000 vejede godt til (450 gram), og det var ikke den gamle model, der var genoptrykt. Denne



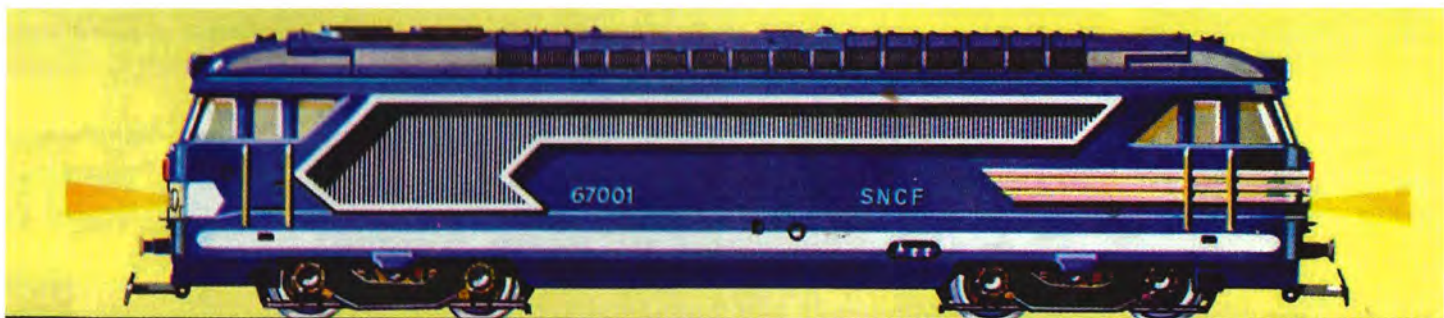
Indmaden i den nye BB 67000. Ledningsføringen virker lidt sjusket.



En af forbilledmaskinerne i Le Chesnay - man fornemmer maskinens tyngde ud fra billedet. Foto PHB.



Den gamle motor i Jouef-lokomotiverne. Slg. SoB.



Tegning af forbilledet i Jouef-kataloget 1969-70. Slg. SoB.

nye udgave er forberedt til dekoder, der er træk på alle aksler, fempolet motor med svinghjul, og der er en hel del detaljer monteret på pufferplankerne. Endvidere er påtrykkene fine og skarpe og langt mere omfattende end førhen. Gitrene på taget er gennembrudte, og af brugsanvisningen fremgår det, at der er belysning i førerrum samt front- og hækbelysning med diodelys. Modellerne har forskellige bogietyper, afhængigt af epoke hvilken serie, der er tale om. Der er vedlagt ægte skruekoblinger i H0 – en herlig detalje til vitrinebrug. Overdelen er skruet fast med skruer

inde under frontskørterne (de forreste skruer – ikke dem bagved, de holder koblingskulisserne på plads og skal IKKE løsnes!). I med dekoderen – og skruerne i igen. Det tager sin tid, da der ikke er meget plads til tommelfingrene. Så op på sporet med maskinen, og se – modellen kører flot og stabilt over alle skinnekompositioner og har diverse lysfunktioner (med dekoder indbygget). Fint! Og så er der lige en funktion mere med F5-knappen – nemlig roterende ventilatorer! Når de går i gang, giver maskinen en let, summende lyd fra sig – de to ventilatorer snurrer

lystigt. Naturligvis ser man ikke bevægelsen, da de roterer hurtigt, men det er fascinerende, selvom det ingen praktisk betydning har. De fungerer også analogt. Så jo, Jouef er genopstået og det i allerbedste form. Modellerne findes i en masse varianter og udgaver, fra epoke III-V – analoge såvel som digitale til priser fra ca. kr. 800,- og op. Selv de billigste har de roterende ventilatorer...

Jouef art. nr. HJ2272/2328 SNCF BB 67349/67455. Flere varianter.

Byg en lille domkirke

Faller-kirken, som den leveres.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Bykirker til et dansk modeljernbaneanlæg er næste umulige at finde; derfor blev jeg ret fascineret af Fallers lille, tyske købstadskirke (art. nr. 130239), som havde nogle træk, jeg godt kunne bruge.

Dels så tårnet ud til at have en god højde, dels havde det et slankt spir som på mange, danske kirker (Roskilde Domkirke, Nyborg Kirke, Århus Domkirke, Helsingør Kirke f.eks.), og dels var skibet ret højt. Bygningen i sig selv var derimod latterligt kort, men sådan er tyske landsbykirker – uden kor, sideskib og apsis, det er meget almindeligt med sådanne kirketyper syd for grænsen.

Min idé var at skabe en kirke med to tårne, så jeg anskaffede to byggesæt og gik i gang. Først kopierede jeg murenes og tagets former over på karton

og klippede dem ud – så kunne jeg ved prøveopstillinger vurdere, hvor langt skibet skulle være. I byggesættet har "den usynlige mur" fire vinduer og tårnsiden blot to vinduer, på min prøvemodel viste opstillingerne, at i alt fem synlige vinduer + tårn gav de bedste proportioner mellem tårne og mure. Så var det bare at måle op. Hjørnedekorationerne, vinduerne og den øvrige dekoration af "sandsten" malede jeg mat lysegrå med et strejf af lys okker for at give kontrast til murene.

Murene har nogle markeringer hvor de små "stræbepiller" skal være, så jeg skar ud efter disse. Hver sidemur skulle være 252 mm lang, så det krævede nogle tilpasninger, men til sidst gik regnestykket op. De to murdele på den oprindelige tårnside blev limet sammen og forstærket på bagsiden med lange stykker 1 mm plast og lagt til side. Den modsatte side voldte

lidt flere kvaler, da der skulle skæres til det nye tårn.

Genbrug

Det viste sig, at delene fra den oprindelige "tårnside" i vidt omfang kunne genbruges. Murdelen længst fremme genanvendte jeg også "med hovedet nedad" – her var der en blank stribe i muren, hvor et vandret bånd skulle forløbe. Jeg ridsede forsigtigt nogle fuger ind her, og dermed lignede det den øvrige del af murværket, som i øvrigt illuderer store, tilhuggede røde stensblokke. Denne side af kirken skal i øvrigt vende indad og vil normalt aldrig blive synlig.

Herefter skulle kirken så samles, hvilket gik let for sig – murdelene har "nopper", der gør, at delene passer stramt sammen.

Husk herunder at tilpasse bundpladerne, så kirken dels får et godt



Prøveopstilling og udklippede kartondele til at give en fornemmelse for proportionerne.



Det er vigtigt at ridse helt præcist i mur- og tagdelene, inden de knækkes eller skæres igennem.



Kirken får harmoniske proportioner med forlængelsen på hver side og med de to symmetriske tårne, men den er stadigvæk ret smal.



Murene udskæres og limes sammen - husk forstærkning på bagsiden.



Tagdelene kan godt komme til at passe 100 % sammen med tålmodigt tilpassningsarbejde.

fundament, dels bliver retvinklet i hjørnerne. Vær påpasselig med limmængden, specielt ved dørene, som skal kunne bevæges. Stil det hele til tørning.

Så er det tid til tagene. De er lidt mere problematiske, da samlingerne ikke kan skjules af pillerne. Begynd

med den oprindelige tårnside og tag derefter den hele tagplade, der skal afslutte denne side. Den skal slibes let på den endedel, der slutter op til resten af taget, således at overgangen kan ske uden synlige spor eller skilnelinier.

Tagpladen skal særes meget nøjagtigt

til - skær hellere for lidt af i første omgang og slip derefter taget nøje til. Husk i øvrigt at montere vinduesdekorationen og afdækningen, inden taget monteres.

På den anden side modificeres tagpladerne ligesådan. Her er der et par hensyn at tage, da rygningstenene



Så tager kirken form - og de lyse sandstenspartier står godt til den rødbrune murfarve. Bemærk rosetten til venstre i stedet for urskive.



Kirken fra den ukendte bagside. På gavlen er der et relief af Skt. Jørgen og dragen, et klassisk, mytologisk billede.



Oh gys - kirken med opblåste løgkugler - de ryger i brokkassen øjeblikkeligt. Bilerne er EKO-modeller af Opel Kapitän og Ford Zephyr - sikkert præstens og kirkesangerens biler.



Kirken i fuld figur - nu har den bedre proportioner, men er stadig uden apsis, våbenhus, kapeller og kor. Spirene er ikke limet fast, og korset sidder skævt, undskyld.

er faststøbt på den ene tagplade. Der skal skæres lidt af, således at de to taghalvdele passer nøjagtigt sammen. Her må man prøve sig frem, da det er umuligt at angive nøjagtige mål.

Ved tårnet skal delen af den oprindelige tagplade med udsparring til tårnet skæres til, således at man bruger det største stykke og tilpasser resten af taget af de andre dele.

Til sidst skæres rygningstenene af og monteres øverst på taget. Så er bygningen i det store hele færdig.

Tårnene skal have ure eller rosetter monteret. Med hele to tårne er det urealistisk med seks ure, så jeg nøjedes med fire ure og anbragte de overflødige rosetter fra gavlene i stedet som dekoration på den blanke mur.

Hvad spirene angår, er der to muligheder - de høje, slanke spir eller nogle buttede, løgformede barokgevækster. For at få et "dansk" udseende brugte jeg de sylespidse spir. Endnu har jeg dog ikke monteret vindfløje, for der er stor risiko for, at de knækker, inden anlægget er færdigbygget.

Der er vedlagt lakeret ætseark med kors og utallige murankre - her måtte jeg nøjes med at anbringe de største, da de små er uhyggeligt små og nærmest umulige at anbringe. Der er over 40 stk., så de må vente - og

i øvrigt er jeg heller ikke sikker på hvilken lim, jeg skal bruge for at undgå synlige limspor? Metal på plast? Hvilken lim er bedst? Delene er relativt små - udgangsmaterialet er 0,5 mm tyk metalplade, og de tyndeste dele, jeg har kunnet måle, er mellem 0,2-0,3 mm tykke - eller tynde, er nok det mere passende ord.

Jeg lever uden disse detaljer - det vigtigste er, at jeg fik bygget min

lille domkirke. Den ser rigtig ud for mig, også uden kor og apsis, og især de to tårne gør kirken til et særligt blikfang. Der er lidt rester tilovers - murværk, vinduer, to gavle og døre. Teoretisk kunne man lave en sidefløj - et lille våbenhus eller kapel - ud af delene, men der vil mangle tagplader med det rette "Biberschwanz"-mønster, så det vil ikke blive vellykket.

Faller art. nr. 130239 Kleinstadtkirche.



Buchholz Dorfkirche. wikipedia.



Dabelow Kirche. wikipedia.



Nyborg Kirke med det slanke, kobberbeklædte spir. Arkiv SoB.

800 års sporvejskavalkade



Inden optoget begyndte, samledes materiellet i Svanemøllen Remise. Læs mere om den specielle, røde bil i artiklen. Foto Per Bech Petersen via Torben Liebst.

Af Flemming Søeborg

I juni 1967 fejrede København 800 års fødselsdag, og det blev markeret på utallige måder. Jubilæet blev nok mest kendt for arrangementet "Verdens længste kaffebord", hvor byen havde opstillet borde hele vejen ned ad Strøget (cirka 1,1 km). Her kunne københavnere (og de mange tilreisende turister) få en kop gratis kaffe med tilhørende brød ved de veldæk-

kede borde. Et andet indslag var drikkekrus til øl, formet som (vikinge) horn af gennemsigtigt plastic. Dem røg der faktisk flere af; dertil kom f.eks. de berømte rådhuspandekager, og mon ikke der også blev serveret rundstykker?

En aften var der stort arrangement på Rådhuspladsen, hvor clou'et skulle have været et kæmpe festfyrværkeri, afholdt i Tivoli, lige ved siden af. Tusinder af københavnere vente-

de og ventede, mens konferencieren Preben Uglebjerg kæmpede med at holde stemningen oppe – der var åbenbart problemer med tændingen af fyrværkeriet. Det må have krævet stor energi at holde gejsten og improvisere – men til sidst lykkedes det af få forestillingen i gang.

Med til festlighederne hørte, at tronfølgeren prinsesse Margrethe denne sommer skulle giftes med den senere prins Henrik. Alle byens skolebørn



Kavalkaden skal til at begynde den 17. juni 1967. Motorvogn 17 holder klar i Svanemøllen Remise. Foto Leif Bang.



'Hønen' vogn 69, den velbevarede hestesporvogn, passerer Lille Triangel på turen rundt i byen. Foto Leif Bang.



Den toetages motorvogn 50 + bivogn 78 fra Frederiksberg Sporveje passerer Clasensgade ved Søerne. Foto Leif Bang.

var med til "Hafniaden", en sports-turnering, hvori deltog børn og unge fra hele verden, så byen var virkelig i topform. Det gav sig for os trafikentusiaster bedst udtryk i den store sporvognskavalkade den 17. juni, hvor mange af sporvejenes bevarede, historiske vogne kørte rundt på en stor del af det net, der stadig fandtes, selvom der allerede var nedlagt mange linier, og hele sporvejen var dødsdømt.

Specielle vogne

Optoget begyndte fra Svanemøllen Remise, hvor de mange sporvogne var opstillet. I vognene deltog mange

passagerer, blandt andet medlemmer fra Sporvejsfunktionærernes Teaterforening og Musikforening, udklædt i passende kostumer, og langs optogets rute stod mange tilskuere – dog ikke helt så mange som ved tidligere optog, ser det ud til på billeder.

Alle vogne var udsmykket med flettede blomsterranker på fronten. Som en særlig gestus over for den jubilerende by var også alle driftsvogne dekoreret med disse ranker. Den vogn, som jeg var mest interesseret i, var dog slet ikke en sporvogn, men et VW-Rugbrød, forklædt som polet-automat.

En polet-automat kræver nok lidt

forklaring i dag. I 1964 indførte KS poletter til nem og hurtig betaling for timebilletter. Poletterne skulle puttes i en rød automat, der var placeret ved indgangen i de nye Leyland-busser, der skulle erstatte de gode sporvogne. Der lød et "dong", og så spyttede maskinen en lyserød papbillet ud. Prisen var – så vidt jeg husker – oprindeligt 5 kroner for 6 poletter. Nå, men denne polet-bil var altså et Rugbrød, der var iklædt et anderledes karosseri, udformet som de nye polet-automater – med påskrifter og en kæmpe stor polet på taget, et mangeløst køretøj. Efter at have ledt og ledt efter et billede af køretøjet lykkedes



Vogntog med nr. 17 er nået til Østerbrogade ved Sortedams Døssering. Foto Leif Bang.



Forreste del af kavalkaden kører her ad Åboulevarden på turen gennem byen. Bemærk det opfindsomme navn på restauranten på hjørnet - Café du Prop. Foto Leif Bang.



Som det ses, var der efterhånden ikke trængsel på skinnerne i 1967 pga. mange nedlæggelser. Linie 5 passerer Nørreport S-station den 17. juni 1967. Foto Holger B.D. Sørensen.



Også de almindelige driftsvogne blev udsmykket med blomsterguirlander i anledning af byjubilæet. Linie 7 på Nørreport. Foto HBDS.



Linie 10 havde ikke lang tid igen som sporvogn i 1967, men her passerer en Düsseldorfer i fin stil Vindebrogade ved Højbro. Foto Jan Walter.



Verdens længste kaffebord - her på Amagertorv den 17. juni 1967. Der blev bl.a. serveret 120.000 glas øl, men kun 80.000 kopper kaffe... Slg. SoB.



Det var en smuk gestus af Københavns Sporveje at pynte alle vogne med blomster. Her en ledvogn på linie 2 ved Christiansborg. Bemærk Opel Blitz-postbilen. Foto Jan Walter.



Her er kavalkaden nået frem til Frihedsstøtten med vogn 100 og den åbne bivogn 389. Foto Leif Bang.



Nogle af driftsvognene på linie 2 og 5 opstillet foran Sundby Remise i 1967. Foto Leif Bang.



Linie 1 måtte lade livet i jubilæumsåret 1967. Her holder en parade af 60 års modeller foran Svanemøllen Remise midt i 1960'erne. Foto Leif Bang.



Den senere museumsvogn 190 som linie 2 i Svanemøllen Remise, klar til optoget. Foto Leif Bang.



Kavalkadeskilt til ophæng i busser og sporvogne. Bemærk det vellykkede logo for 800-års jubilæet.



Poletbilen er her nået til Åboulevarden på turen rundt i byen. Foto SHS-arkiv via Torben Liebst.



Linie t var den specielle turistlinie, hvor sporvognene blev malet blå de første par år. Vogn 802 holder her i Enghave Remise i 1961. Foto Jan Walter.

det endelig at fremskaffe ikke ét, men hele to billeder af bilen – og det er da et herligt køretøj!

Desværre betød 1967 også et farvel til en af de mest markante sporvognslinier i København, linie t, Turistsporvognen. Den var vel ikke en egentlig fast linie, idet ruten skiftede flere

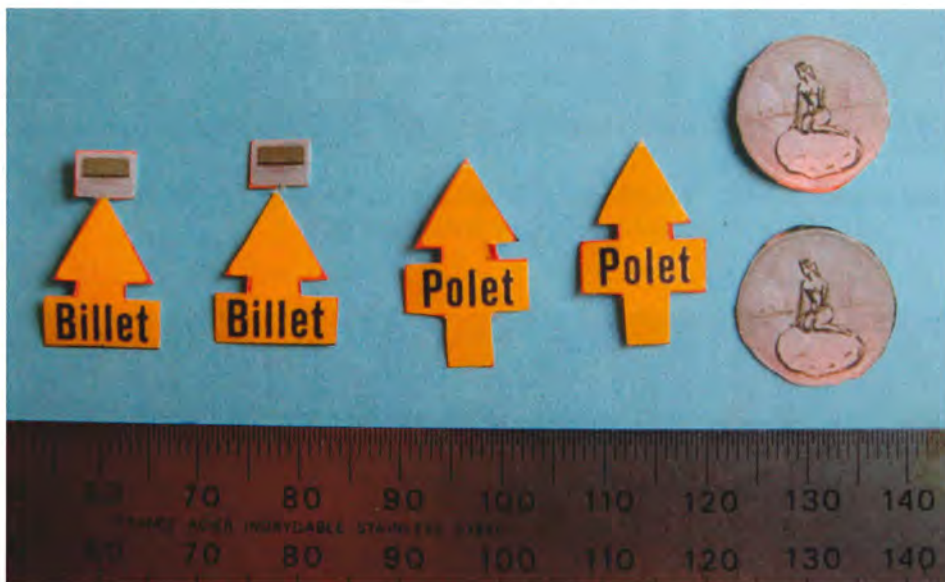
gange, efterhånden som skinnenettet skrumpede mere og mere ind, og i 1967 var det umuligt at gennemføre en anstændig rundtur på skinner i byen. Endvidere forsvandt også linie 1 som sporvogn om foråret – som den ældste linie burde den have haft lov til at markere slutningen på epo-

ken, men sådan skulle det ikke være. Heldigvis tog mange mennesker billeder af optoget, og her er et lille udvalg. Mange af sporvognene kan i dag opleves på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, hvor der efterhånden er opstået et enestående trafikmiljø på den gamle Midtbane.

Byg en poletbil



Man har også andre steder udklædt materiellet ved særlige lejligheder - her er en sporvogn forklædt som vaskepulveræske i Essen den 13. maj 1955. Foto Jan Walter.



Dekorationerne til poletbilen klippet ud.

Af Flemming Søeborg

Måske skulle jeg begynde med at fortælle læserne, hvad en "poletbil" er for en størrelse: Tilbage i 1960'erne, da København endnu havde et blomstrende sporvejsnet, afholdt Københavns Sporveje mange arrangementer - optog, kavalkader og andre, spændende indslag. I 1967 havde nogle medarbejdere ved sporvejene fået den originale idé at fremme brugen af poletter til billettering. Hidtil havde de fleste passagerer købt "en ligeud" (billet uden omstigning) eller benyttede klippekort af forskellig art eller abonnementskort. Poletterne

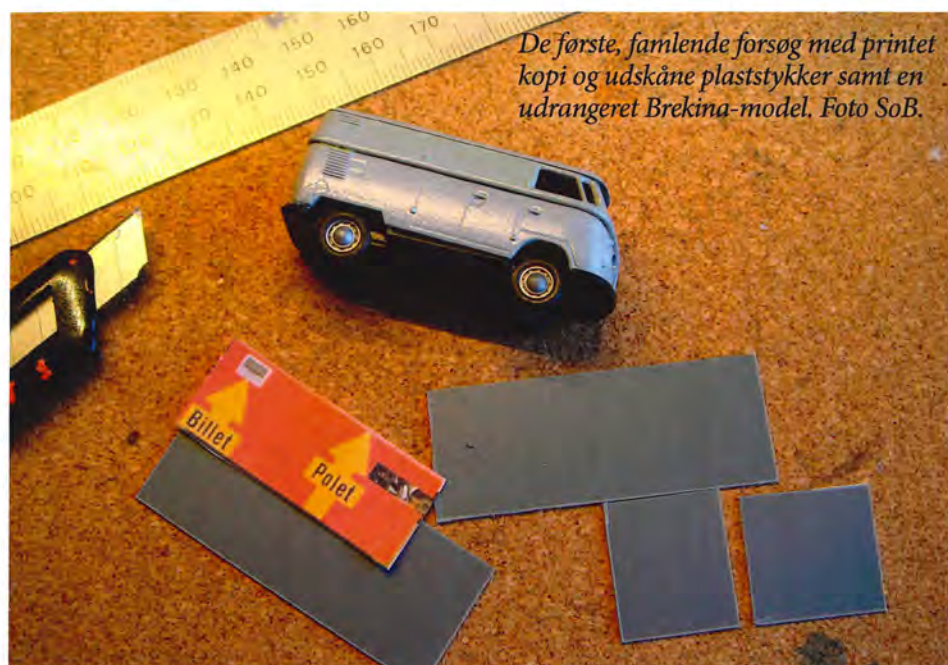
var en ny betalingsform, som blev indført samtidig med "bussificeringen" og nedlæggelsen af sporvejsnettet. Poletterne, der havde Den lille Havfrue som motiv på den ene side, blev meget populære, og mange turister tog den med hjem som et minde om byen. Der kom flere varianter gennem årene i forbindelse med takststigninger.

Automaterne var installeret i alle nye busser, der havde dobbelte indstigningsdøre - én til poletter/kort, og en til kontant betaling hos chaufføren, der altså fik dobbelt arbejde med at kontrollere kort og billetter og samtidig sælge billetter - og bagefter skulle

Ark med mål på delene til bilen - kun omtrentligt.

ud i trafikken igen. Det gav stress og elendigt arbejdsklima, men politikerne ønskede busser i stedet for sporvogne. Dem om det!

Ved en af sporvognskavalkaderne deltog et uhyre originalt køretøj - poletbilen. Jeg husker den tydeligt - optoget begyndte fra Svanemøllen Remise, som lå lige ved siden af mit barndomshjem. Vi stod og kiggede beundrende på de gamle sporvogne, efterhånden som de rullede ud fra remisen, men pludselig kom den - poletbilen! Dt var en rød, firkantet kasse på hjul med gule markeringer. Jeg kiggede forvirret på den, for den



De første, famlende forsøg med printet kopi og udkåne plaststykker samt en udrangeret Brekina-model. Foto SoB.

havde jeg aldrig set før. Nå, optoget fortsatte med andre køretøjer, og da de var kørt, gik vi hjem igen. Siden tænkte jeg ikke ret meget på poletbilen, indtil i vinters, hvor jeg kom i tanker om den – og gik på jagt efter billeder.

Jeg kunne ikke finde et eneste, selv om jeg efterhånden har måske 10.000 billeder alene fra Københavns Sporveje. Det kunne da ikke passe – den måtte da have været fotograferet. Jeg efterlyste billeder, der var optaget af en kollega. Få dage efter meldte SHS-medlem nr. 15, Torben Liebst, sig med et par billeder, vistnok optaget af en kollega.

Nå, men nu fik jeg omsider syn for sagn og kunne se, hvad der gemte sig uinder kassen – og samtidig kunne jeg aflure målene. "Bærekøretøjet", hvis jeg må kalde det sådan, var et VW T1-Rugbrød – formodentlig pick-up-modellen (forklaring følger). Bilen var lysegrå, kunne jeg også se, og da et af billederne var fotograferet lige fra siden, var det nemt at afgø-

re målene – det var ganske enkelt at måle en model af en VW-model fra Brekina op og ud fra dem beregne de øvrige mål.

Jeg skar herefter fem stykker plasticard (1 mm tyk) til. Målene er kun omtrentlige på skitsen, for dels har Brekina en del modelvarianter mht. kofangere og taghældning, dels vil man måske anvende en model fra Wiking, Schuco eller herpa, som afviger lidt i målene.

Kassen skal rage ud over kofangerne, men lade hjulene være fri. Når kassen er samlet, skal kanterne slibes let, således at alle kanter er let afrundede. Herefter blev kassen grundet med mathvid farve. Den blev bagefter malet med RAL 3003 rubinrød. Eventuelt kan man tilpasse et stykke plast mellem den forreste plade og bilens forrude – og husk at placere en fører i bilen. Dekorationerne på siden er lavet ud fra fotokopier af billedet, der er limet på. Man kan evt. sætte klar tape over siderne for at gøre påtrykkene mere holdbare, men det har jeg

valgt ikke at gøre. Poletten på taget er lavet ud fra endnu en par kopier – motivet er ens på begge sider. Poletterne er limet på et stykke plast, der er tilskåret i rette mål.

Kassen er løs, således at bilmodellen altid kan bruges til noget andet.

Pudsigt er det, at poletbilen hverken har synlige lygter eller blinklys, men blot sidespejle – men den har på den anden side også kun kørt i optoget på sporvognsskiner mellem sporvogne. Men hvordan kom chaufføren ind i bilen?

Tja, oppe på taget er der en luge, og chaufføren er nok kommet ind ad den vej – men det har kun kunnet lade sig gøre, hvis der var tale om en pick-up model med åbent lad. Hvis man så har fjernet bagruden, har chaufføren lige kunnet klemme sig ind i førerhuset og deltage i kavalkaden.

Hvad der siden blev af poletbilen, ved jeg ikke – jeg så den aldrig mere, og formodentlig blev overdelen efterfølgende skrottet, og bilen igen brugt som almindelig, intern tjenestebil. Men et sjovt og pudsigt påhit var den nu, poletbilen – og den kan altså nu få "evigt liv" på min og diverse andre modeljernbaner/sporveje.

Materialer: VW T1 "Rugbrød", plasticard, lim, maling, fotokopier

Tak til Leif Bang og Torben Liebst i opklaringsarbejdet.



Her er poletbilen klar til optoget.



Så er poletbilen – som minder om en pansret mandskabsvogn – halvvejs færdig. Foto SoB.



Poletbilens venstre side.

Anderumpe, Rugbrød, Salatfad, kaffe og fisk



Ny på modelvejene - Bedford S i mange varianter.



En gyngesæde med anderumpe - Citroën 2 CV kunne udstyres med ekstra bagagerum i glasfiber.



Rugbrødet lever videre - her som legepladsudstyr midt i Odense, opstillet i vinterens løb.



Og brevduen kom med en kuvertbil...

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så er der atter kommet nye H0-modeller til vejene – her er et lille udvalg af forårets nyheder.

Bedford S var en såre almindelig lastvogn på de danske veje tilbage i 1950'erne. Bedst kendt er nok de klassiske, danske Wilmer-modeller i metal cirka i skala 1:60, som i dag er samleobjekter. I H0 er det vist første gang, at denne Bedford er sendt på markedet. Det er resinstøbninger i pæn kvalitet fra ADP, og der findes mange forskellige udgaver – med lad, med kasseopbygning, med pålægstank i mange forskellige farver.

En samtidig model på vejene var den lille Renault Juvaquatre-varevogn – mange småhandlende og håndværkere havde denne type. Det er Norev, der har udsendt modellen – den er støbt i metal med fine detaljer, blandt andet gule forlygter, som franske biler havde dengang. Efter sigende blændede de varme, gule lys ikke modkørende, de var bedre i tåget vejr og vilde dyr skulle ikke så nemt blive draget af lyset. Kedeligt, at disse lygter ikke bruges længere.

En anden, ny franskmænd er herpas Citroën 2 CV, Gyngesædet eller Anden, med anderumpe. Det var vistnok et dansk firma, der udviklede

og producerede denne smarte forlængelse til bagagerummet: Når man åbnede bagklappen, kunne man nemt montere "anderumpe", og bagklappen kom så til at fungere som låg til "rumpen". Smart, genialt og forfriskende enkelt – og netop holdt i den gode 2 CV's ånd. Igen et eksempel på en fin idé fra bilverdenen, som desværre er opgivet.

En evergreen

VW T1 er en klassiker, som nok aldrig går af mode. Varevognen eller minibussen, som nok er bedre kendt under kælenavnet "Rugbrødet", var gennem mange år den mest solgte varevogn uden undtagelse, og der var



Portræt af Brekinas....



... af Wikings....



... og af Schucos Rugbrød.



Renault Juvaquatre - en typisk, mindre varevogn for småhandlende.



For mange af os er eller var Bedford S-modellen et almindeligt syn på gader og veje.

utallige udgaver og kombinationer – og masser af reklamevogne.

Det undrer derfor ikke, at der er kommet flere nye udgaver i vinterens løb fra Brekina, Wiking og Schuco.

Brekina er den mest almindelige med nye varianter stort set hver uge – alene den tyske samlerside tæller over 1.835 varianter, og den er nok ikke komplet. Brekinas model er ret primitiv, men firmaet har sikret sig størstedelen af markedet – lidt en skam, for andre producenters modeller er på nogle områder bedre. Påtrykkene på såvel kaffe-bilen som på "Luklet"-bilen, der er produceret for

CMT-Hobby, er helt i orden. A/S P. Bjørnbaks Konvolutfabrik, der producerede "Luklet"-kuverterne, lå i øvrigt i Landskronagade 29, København Ø.

Den anden producent, der fremstiller VW T 1, er Wiking, men det er relativt sjældent, at der kommer nye udgaver – og vinterens Kleinbus-udgave er på den ene side langt bedre detaljeret end Brekinas Rugbrød, men desværre er den ude af proportioner – den ligner et lidt for gæret rugbrød og er 2-3 mm for høj og buler underligt ud. Utroligt, for skydelæren er da opfundet for længe! Der er ingen påtryk på modellen.

Den har heller ingen blinklys foran, for det havde Rugbrødet først fra slutningen af 1950'erne – inden da anvendte man afviservinger. Godt, at Wiking i det mindste har husket det – men det passer ikke sammen med de andre Rugbrød på grund af størrelsen.

Den sidste er Schuco, der laver modellerne i metal. Denne udgave er målfast ligesom Brekinas, men visse detaljer så som håndtag m.v. er blot påtrykt/bemalet, hvilket man dog ikke bemærker på afstand. Finishen er meget fin på Schuco-modellen – og det kan ikke undre, da den jo er af bemalet metal, altså næsten

Busch leverer Salatfadet komplet med fisk, skaldyr, bod, tønder, kasser og fiskehandler - et flot sæt.



Nye VW-modeller fra forskellige producenter.

Tre producenters fortolkning af VW-Rugbrødet - fra oven Wiking, Brekina og Schuco.

helt forbilledligt. Påtrykkene er skarpe, dog kan påskrifterne på dørene stort set ikke tydes uden lup. Den er forsynet med nummerplader (tyske).

Sidste kandidat er ikke kun en bil, men et helt lille diorama. Det er Citroën HY, "Salatfadet", fra Busch, der her er i en fiskebil-udgave.

Den er monteret sammen med markedsstande, tønder, kasser med fisk og skaldyr, skilte og en fiskehandler

med Schnurrbart (moustache) – en herlig idé. Med nye skilte med dansk tekst "Friske fisk fra Nordsøen" eller lignende er den lige til at stille på en dansk markedsplads.

ADP art. nr. 16935 m. fl. Bedford S – flere udgaver

Norev art. nr. 519108 Renault Juvaquatre

herpa art. nr. 027632-002 Citroën 2 CV

Brekina/CMT Hobby art.nr. 10019

VW T1 "Kaffen for kendere" Wiking art. nr. 0788 02 VW T1 Minibus

Schuco art. nr. 4 007 864 26 1383 VW T1 "Märklin"-varevogn

Busch art. nr. 7708 Mini-Welt Fiskebil m. udstyr

Priser mellem ca. kr. 70-250,- .

HBS L 206 fra Team Felix



HBS L 206 set fra fyrbødersiden.



Horsens-lokomotivet med lidt skavanker, opstået under udstillingen.



HV 3 den 12. juni 2006 ved Åbent hus-arrangementet i Randers. Foto Flemming Søborg.

Tekst og fotos Flemming Søborg

En af de virkelig store overraskelser på DMJU's udstilling i Køge var Team Felix-modellen af HBS L 206 – en af de navnkundige Henschel-privatbanemaskiner, der var meget almindelige. Horsens-banerne havde syv stykker, og lignende maskiner fandtes ved andre baner. Jeg fik lov at låne modellen et stykke tid af Finn Lekbo, således at jeg kunne tage nogle billeder og glæde mig over den.

Førstehandsindtrykket er, at det er en meget attraktiv model med flotte de-

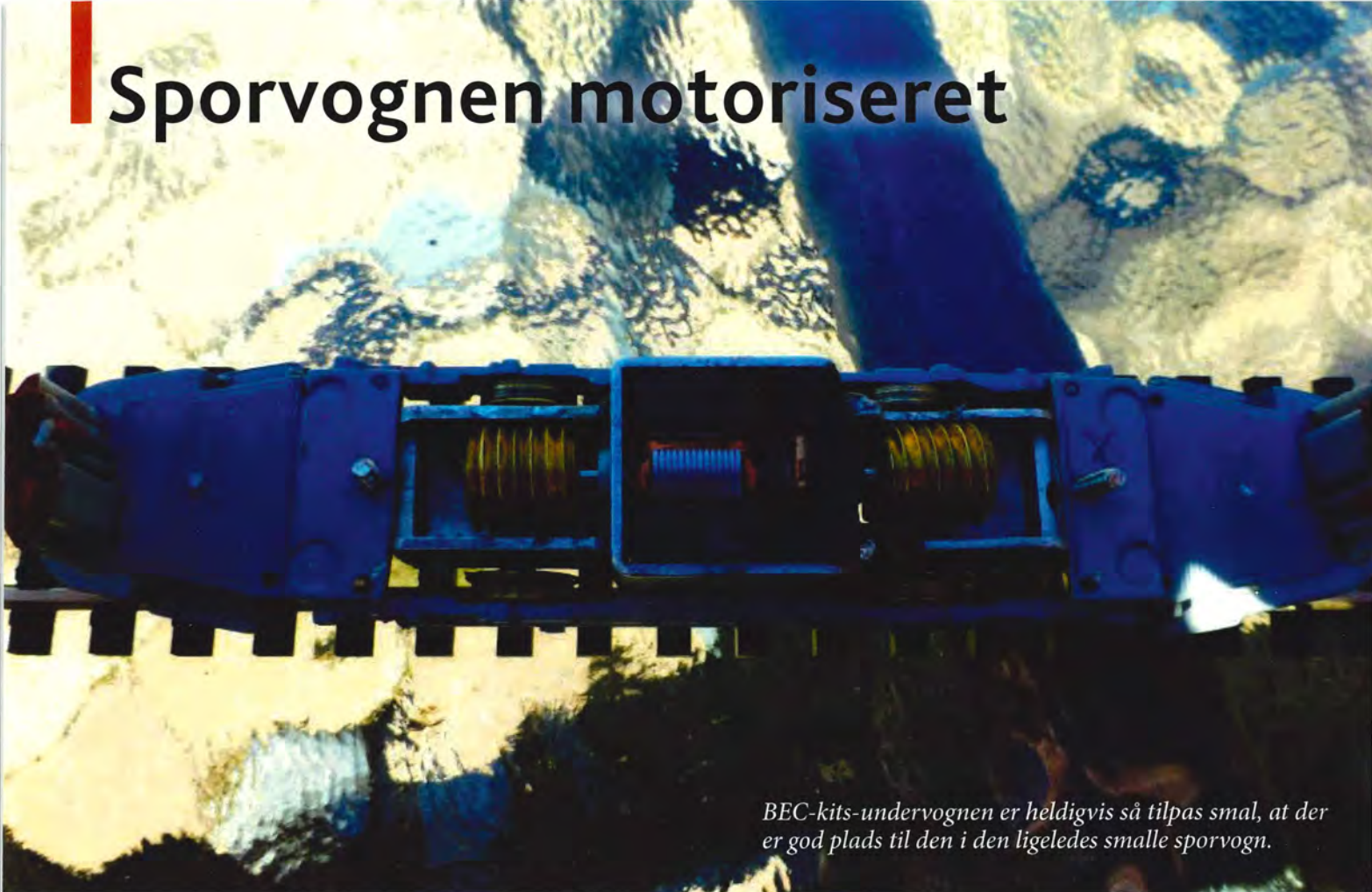
taljer, og jeg ser frem til en nærmere gennemgang af den, når jeg kan studere den under mere rolige forhold end på en udstilling. Mange var et smut forbi for at se nærmere på det smukke lokomotiv.

Felix-modellen er naturligvis håndbygget som C- og K-maskinerne – desværre, må man næsten sige, ikke på grund af kvaliteten, for den ser ikke ud til at være noget i vejen med. Næ, det, der er galt, er, at der endnu ikke er lavet et privatbane-damplokomotiv i større serier, for der er utvivlsomt mange, der gerne ville

have et lille, dansk damplokomotiv af denne type.

Desværre er markedet for en serie-model uhyggeligt lille, så det har nok lange udsigter til en privatbanemaskine, hvis der overhovedet er en producent, der tør binde an med sådan et projekt. Til gengæld har flere allerede bestilt deres egen, håndbyggede model fra Team Felix. Finn Lekbo oplyser, at man skal nok regne med en leveringstid på ½-1 år og en pris omkring 9.600,- kr. I øvrigt har Finn Lekbo også planlagt en R-maskine.

Sporvognen motoriseret



BEC-kits-undervognen er heldigvis så tilpas smal, at der er god plads til den i den ligeledes smalle sporvogn.



Her er overdelen fjernet fra undervognen. Der er frit gennemkig gennem ruderne, når overdelen er monteret.



Som det ses, skal der fræses noget af indersiden af blænderne, men der er stadig en del gods tilbage.

Af Flemming Søeborg

Omtalen og ønsket om en motorisering af Atlas-aporvognen i sidste nummer førte som ventet til en reaktion fra en særdeles kompetent modelbygger, der sendte disse billeder af ombygningen af sporvognen.

Modelbyggeren – han vil foreløbig være anonym – har brugt et drev fra BEC-kits, som er et af de gamle, velrenommerede firmaer på området.

Undervognen på modellen skal bearbejdes en hel del, som det nok fremgår af billederne.

Modelbyggeren har lovet at lave en udførlig beskrivelse af arbejdet med at save og fræse ud til den nye undervogn, som lige netop kan holdes inden for rammerne – og der er tilmed plads til at montere dekoder og elektronik til belysning.

Det kan altså lade sig gøre at moto-

risere den attraktive sporvogn – i et kommende nummer vil jeg bringe artiklen med flere billeder.

Den benyttede undervogn er BEC-kits nr. ME 34D09, som kan købes hos:

<http://www.kwtrams.co.uk/product-display/me34d09-4-wheel-truck>

God fornøjelse!

DMJU-udstillingen i Køge



Store lysekroner i banegården på det store anlæg fra Spor 1 Sjælland - særdeles flot og fascinerende. Foto SoB.



Storbytrafik med mange togstammer på banegården og kørende sporvej på gaden på anlægget fra Spor 1 Sjælland. Foto SoB. Foto SoB.



På vej til Rishøj-Hallen kunne man opleve en ægte 1960'ers stemning med gammelt stoppested, epokerigt bus og passende huse. Foto John Schøler Nielsen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

DMJU-udstillingen i begyndelsen af april blev en stor succes, det kan man vist uden videre fastslå. Mit eget, subjektive indtryk er, at det var en meget flot udstilling, der havde et stort udbud af arrangementer og indslag for de besøgende og en meget bred palet af udstillere.

Udstillingen var desværre fordelt på tre haller - de to i selve Køge, den tredje et godt stykke vej væk. Det betød, at mange nok ikke fik besøgt den tredje hal - herunder undertegnede - og det var synd, men i øvrigt ikke DMJU's skyld. Dog må det give plads til eftertanke, for det er ikke nogen god løsning, og nogle besøgende henledte da også opmærksomheden på, at der er gode udstillingshaller i Ringsted. Måske noget, DMJU skulle undersøge til næste gang? I øvrigt havde DMJU sørget for, at der var

gratis transport med Sporvejsmuseets bus mellem de to udstillingssteder, og mange benyttede sig af muligheden.

Nå, men tilbage til udstillingen - eller det, jeg nåede at se af den. Der var propfyldt i de to haller - klubanlæg med masser af moduler, små private anlæg, mellemstore stande med håndbyggede modeller, specialister, der viste deres kunnen på forskellige områder, workshops og andre arrangementer. Dertil kom et stort opbud af forhandlere, så det virkede som om, at alle sejl var sat til for at give de besøgende - og de deltagende klubber og os andre - en rigtig god oplevelse.

Og der var lidt af hvert - eller meget af det hele, kunne man også sige. Det var godt, at de to største producenter af modeltog, Märklin og Roco/Fleischmann, hver deltog med egne stande og personale - det har stor

betydning, at man som producent er rede til at møde kunderne og svare på alle mulige spørgsmål, også selv om de samme spørgsmål bliver stillet igen og igen. Det viser, at der er stor interesse for modeltog - og det viser, at man ikke kan informere nok. Viser man sig ikke på landets største modeljernbaneudstilling, tilkendegiver man jo også, at man ikke regner markedet - eller kunderne - for noget.

Disse udstillinger er til alles fordel - kunderne kan få direkte svar på ros eller kritik, producenterne får umiddelbart "feed-back" på deres modeller, tillige med inspiration og fornemmelse for, hvor markedet eller behovet bevæger sig hen.

Alt i alt er der god grund til at takke DMJU for det gode arrangement, og jeg ser frem til næste, store udstilling i 2018, som efter planen skal foregå i Jylland.

Min väg till Morshyttan

Den ene fremragende bog om modeljernbaner i Sverige sendes ud efter den anden, og der er virkelig grund til at se nærmere på denne side af hobbyen, for disse svenske anlæg har en fantastisk udstråling og intensitet – dels på grund af modelbyggernes store kunnen, dels på grund af tankegangen "weniger ist mehr" eller – med Goethes ord "in der Erschränkung zeigt sich erst der Meister" (på dansk "Mindre giver mere" og "Mesteren viser sig først i begrænsningen[s kunst]"). Eller med andre ord – på disse fabelagtige, svenske anlæg holder modelbyggeren sig til det væsentlige og filtrerer det unødvendige fra. Et vellykket modeljernbaneanlæg behøver jo ikke at gengive hele verden i 1:87, men et koncentrat af det væsentlige – noget vil og må man af forskellige grunde udelade, andet vil man gerne fremhæve mere.

Hvorom alting er, så er den nye bog om Sture Byléns anlæg endnu en i rækken af spændende, svenske bøger om vor hobby – og der må jeg medgive, de kan virkelig noget i Sverige, som kun glimtvis dukker op herhjemme. Han fortæller naturligvis om baggrunden, nemlig opvækst i den lille by Morshyttan, hvor familien boede tæt på jernbanen. Stationen, som var det lille samfunds omdrejningspunkt, blev senere revet ned, men i Sture Byléns have lever den videre – i mindre målestok. Han ville nemlig bygge et skur til sin modeljernbane,

og da han fik byggetilladelsen, havde han med vilje undladt at angive, hvordan skuret skulle se ud. Det skulle nemlig være en mini-udgave af den oprindelige stationsbygning!

Skuret blev bygget, modeljernbanen opbygget – meget enkel, en rundbane fra barndommens by, men med fremragende udførelse af natur, miljø og med håndbyggede modeller af byens forskellige huse, ca. 40 i alt. En rejse tilbage til et idyllisk Sverige, med de problemer og genvordigheder, der var – men også med lyspunkter og positive oplevelser.

Sture giver i bogen en række anvisninger på, hvoledes han fik skabt sin drømmeverden med bevidst "snyd" med perspektiver, dimensioner og målestoksforhold. Bygningerne i baggrunden er gjort mindre, og øjet føres ved perspektivteknik de rette steder hen. Sture gør ingen dyd ud af, at han har lavet en mængde fejl undervejs – tværtimod viser han gerne fejl og mangler ved anlægget. For eksempel er der ikke køretråd over banegården, hvilket man ikke bemærker ved første blik. På resten af anlægget er det sytråd, der er køretråden. Omvendt viser han på kulturdage anlægget frem, og mange mennesker har besøgt hans skur i tidens løb og modbeviser derigennem påstanden om, at modeljernbanefolk er nogle sære, gamle knarke, der isolerer sig. Tværtimod, det er ved mø-

det med andre, ikke nødvendigvis ligesindede, at man får øjnene op og kan udvikle interessen mere.

Bogen er gennemillustreret med flotte billeder, både af opbygningen som af det færdige anlæg, og den kan absolut anbefales – både som inspiration og som hyggelæsning. Jeg havde i hvert fald regnet med at læse et kapitel om dagen – da jeg begyndte på bogen, læste jeg den i ét stræk. Bedre anbefaling kan jeg vel ikke give?

Sture Byléns: Min väg till Morshyttan. ca. 180 sider, indbundet. Modellral-laren 2017. ISBN 978-91-982852-2-2.



Den nye modeljernbanebog fra Sverige.

Bog om Odin

Kort før udgivelsen af dette nummer udkom bogen om Odin, Danmarks første lokomotiv. Poul Thestrup har gravet i arkiver her og i udlandet, og derigennem kan han fortælle en meget mere detaljeret og velunderbygget beretning om bygningen af Odin ved sammenligninger med samtidige lokomotiver. Bogen omtaler også kampen mellem sporvidderne i England på samme tid, og den er ypperligt illustreret med masser af billeder, teg-

ninger og skemaer - oplagt for den, der vil vide mere om baggrunden for jernbanerne herhjemme. I næste nummer bliver bogen mere udførligt behandlet.

Poul Thestrup: Odin Danmarks første lokomotiv og dets placering i teknologiudviklingen. bane bøger 2017. ca. 220 sider, indbundet.

ISBN 978-87-91434-48-8



Forsiden af Odin-bogen.

Ckm-vogn fra A.C.M.E.



A.C.M.E.s nye cafévogn litra Ckm fylder godt op på sporet og er flot.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den har ladet vente længe på sig, café- eller flex-vognen fra A.C.M.E. Allerede i nr. 19 kunne jeg fortælle i reportagen fra Nürnberg, at vognen var ved at være klar, og at der ville komme tre udgaver. Så indtraf der uheldige begivenheder i Kina, hvad angår produktionen, forlyder det, og projektet blev standset i lang tid. Nu er udgaven som konferencevogn udsendt, og den er blevet vel modtaget.

Det kan ikke undre. Vognen har en superb finish, halvmat, rød lak på vognkassen og brunt tag, en meget smuk lakering. Påtrykkene er knivskarpe og komplette med revisionsdato den 22.04.89. Nummeret er 61 86 89-90 602-1. Vinduerne er røgfårvede, og vognen er beskiltet "Reserveret". Stort set alle løsdele er monteret, og specielt trinene er meget fine – det er gennembrudte, ætsede trin, og trods de små dimensioner er trinene meget stabile. Der er forudmonterede håndbøjler, elkabel i enderne, gummivulster og et par antenner på vognkassen – det er meget "rene" vognkasser uden dikkedarer.

Undervognen er fornemt detaljeret med talrige, separat monterede dele, en mængde apparat- og batterikasser, rør og ledninger og endda fækalietanke i hver vognende. Bogierne er lige så detaljerede, og der er sågar skivebremser på akslerne. Begge bogier har forudmonterede strømoftag med påloddede ledninger, men der skal monteres yderligere seks løsdele på hver bogie og seks dele i hver gavlede. Foreløbig så langt, så godt.

Det indre liv

Man bliver selvfølgelig spændt på, hvordan vognen så er indrettet. Vognkassen skal skilles fra undervognen, men det er ikke helt nemt – i hvert fald ikke første gang. Delene

sidder meget stramt sammen, men der er ikke andet at gøre end at tage fat. "Skørtet" skal løsnes fra ende til ende – brug helst kun neglene for at undgå ridser i lakken – og til sidst bliver vognkassen fri. Det sker nok ikke uden, at en eller flere dele under vognen falder af, men de kan monteres senere med lim.

Indretningen er en kæmpe overraskelse: Hele midten er fyldt med ét langt konferencebord, garneret med 40 stole, opstillet på snorlige rækker. Umiddelbart kom jeg til at tænke på forberedelserne til et nordkoreansk plenarmøde med helt ensartede (ensrettede?) deltagere, men naturligvis skal der være orden i rækkerne, inden en konference går i gang. For enden af langbordet er der et frirum, og her står en tavle med hvidt papir – og påskriften "Velkommen". En vidunderlig og herlig detalje, som bare er prikken over i'et – selvom det stort set er usynligt udefra. Dertil kommer toiletter i hver ende samt et teknikrum/køkken – vognen burde befolkes med 40 mødedeltagere, en underviser og personale klart til at servere forfriskninger. På bordet kunne man opstille et antal (hjemmelavede) Stelton-termokander, nogle blomsterbuketter samt mapper/papirer til deltagere.

I loftet er der monteret en "lysfordeler" med en art prismar – 28 i alt, hver med fire spots, men modellen leveres uden belysning. Den må man selv anskaffe. Brugsanvisningen omtaler ikke noget belysningssæt, men viser en noget kryptisk brugsanvisning på italiensk for en dekode, som dog heller ikke er med, så hvis man vil have belysning i Ckm-vognen, må man selv gruble over det og finde en løsning. Mærkeligt, som A.C.M.E. på dette punkt lader sine købere i tvivl.

Nå, det ødelægger ikke glæden ved denne fornemme og flotte vogn, der

teknisk og æstetisk er, som den skal være, så tak til A.C.M.E. for omsider at have bragt denne specielle vogn på skinnerne.

Lidt om forbilledet

De tre Ckm-vogne – som også kaldtes flex-vogne – var DSB's sidste, store satsning på nyt og moderne wagonmateriel til specielle lejligheder. I samme periode havde DSB anskaffet rigtig mange sove- og liggevogne af forskellig art, men det var ældre eller i det mindste ikke helt nye vogne. Ckm-vognene var helt nye, da de blev leveret i 1987. De kom som "rå", tomme vogne fra Linke/Hoffmann/Busch og meningen var, at de skulle indrettes efter behov – altså rigtige flex-vogne. Udgangsmodellen var den tyske storrumsvogn litra Bpmz, som havde et godt løb og som var de længste bogievogne på europæiske skinner, 26,4 m.

Ckm-vognene fik den røde standardfarve, som alle UIC-vognene havde, og på den led skilte de sig ikke ud, men det gjorde de ved de store, glatte flader, de tonede ruder, der stort set ikke kunne åbnes (der var enkelte små trækruder) og de skarpt afskårne tagender samt skørterne. I 1991 blev vognene omlitret til WRm, men de blev øjensynligt aldrig den succes, som DSB havde ønsket og håbet.

Det var sjældent at møde Ckm/WRm-vognene ude på strækningerne. Tilbage i 1990'erne rejste jeg med tog flere gange om ugen, ofte rundt i landet, men kun to gange nåede jeg at opleve vognene i drift (som WRm-vogne). Derimod kunne man i reglen tage ud til depotet på Helgoland og komme helt tæt på vognene, da de havde hjemsted der. Nu og da overnattede en vogn også i Nyborg Færge, men de hørte som nævnt til sjældne gæster på sporene.



Som det fornemmes, er det svært at se ind gennem de mørktonede ruder. Her er det en WRM-vogn i Nyborg Fgh. Foto Flemming Søeborg.



'Velkommen' - dagens forelæser har sørget for, at deltagerne skal føle sig hjemme fra begyndelsen.



'Reserveret' - hvor ligger dén by mon....



Nærbillede af påskrifter - og frit gennemsyn gennem de lettonede ruder.



I sommeren 1994 kunne denne vogn ses som cafévogn bag på et IC-tog i København - den blev senere til salonvogn 001. Foto Flemming Søeborg.



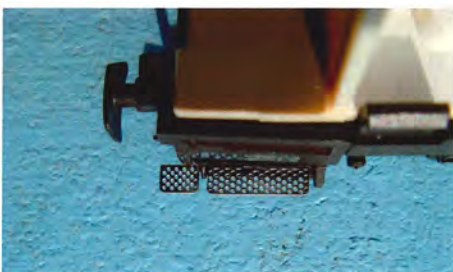
Klar til konference - der er i alt 40 stole med tilhørende borde i Ckm-vognen.



Selv de mindste detaljer er narkeret - blandt andet med forskellige farver.



Ind imellem kunne man være heldig at se en WRM-vogn indsat i almindelige IC-tog som dette, forår 1995 i Odense. I baggrunden er den nye banegårds-klump ved at blive bygget. Foto F. Søeborg.



Meget fine trin, gennembrudte, men alligevel meget robuste.



Indbygget lysfordeler i taget - men ingen belysning monteret.

Det kan derfor heller ikke undre, at DSB efter få år valgte at ombygge to af vognene til brug for Målevognstjenesten (602 og 603), og de blev malet gule med sorte påskrifter. Der var meget brug for målevognene bl.a. i forbindelse med ER4-togenes indsættelse. Siden blev det mere stille om vognene, og i 2001 blev nr. 601 omdannet til kongelig salonvogn nr. 61 86 88-90 001-7 i Århus, hvor den blev præsenteret for pressen.

Vognen var helt ukendelig, for nu var der indretning med salon, kupéer, sidegang etc., og udvendig var den marron-farvet - kastanjebrun eller vinrød. Inden for de seneste år er endnu en af de tre vogne omdannet til kongelig følgevogn i samme, ydre stil som nr. 001.

A.C.M.E. art. nr. 52990 DSB Ckm 61 86 89-90 602-1. Epoke V.



På grund af vognenes store længde var det svært at fotografere den, men her er ses en af dem med en liggevogn i Nyborg Fgh. den 19. oktober 1994. Foto F. Søeborg.jpg

DSB PU-signaler i H0



Tyske gittermaster på podiet.



IC 163 mod Havneby forlader her Svenstrup H fra spor 5.
Det grønne lys burde snart slukke!

I min foregående artikel om DSB daglyssignaler i H0 blev der set på, hvorledes et udvalg af Banetjenestens epoke III-hovedsignaler ganske let kan bygges til et dansk inspireret modelbaneanlæg. I, U og tilsvarende signaltyper er alle baseret på standard 3 mm lysdioder og dermed rimeligt enkelte at have med at gøre. Denne gang træder vi et trin op ad sværhedsskalaen og ser på det mere komplekse perronudkørselssignal (PU), hvortil der skal anvendes de fysisk mindre SMD-lysdioder.

En detaljeret beskrivelse af alle PU-signalets forskellige begreber falder uden for denne artikels rammer, men i korte træk opstilles denne signaltype typisk langs perroner på både større og mindre stationer og i reglen i forbindelse med et fælles udkørselssignal. Fidusen ved PU-signalet er bl.a., at der åbnes mulighed for rangering på et perronspor, mens der samtidig kan foretages stationsudkørsel fra et nabospor. Dette giver en smidig drift, men som nævnt, ikke mere om teorien bag PU-signalet her. På mit modelbaneanlæg Svenstrup H skal der opstilles fem stk PU-signaler ved stationens vestlige udkørsel, og igen er de metalstøbte signalhoveder fra Banetjenestens grundelementerne i projektet. Det kan her indskydes, at der findes forskellige andre PU-signaler i H0 i handelen, eksempelvis Togcenter Gentoftes færdigbyggede udgaver. Disse er dog baseret på den smallere epoke V signalbagplade og er, såvidt det er mig bekendt, ej heller bygget til at kunne vise samtlige signalbilleder. Også svenske MGP er med i front og præsenterede bla. en

række hotte nyheder på årets DMJU-messe i Køge. Disse meget filigrane signaler er endda udført med indbyggede signaldekoder. I den mindre skala N sælger bla. MBhobby 3-D printede signalhoveder.

Banetjenestens signalhoveder forefindes helt forbilledligt med fire, fem eller seks lys, hvor jeg har valgt den "gyldne middelvej". Muligheden for eksempelvis at vise "forsigtig forbikørsel tilladt" er derfor ikke til stede, men en sådan besked mangler har den lokale jernbanedirektion accepteret. Og med de fem lysdioder forbundet elektrisk hver for sig vil alle andre signalvisninger være mulige.

Mit udgangspunkt er som ofte før en målfast tegning, der grundlæggende er baseret på tankerne fra de tidligere byggede større signaler. I det store hele er der tale om en forsimplet udgave af Banetjenestens egen byggevejledning, der er tilføjet en (mini-) stikforbindelse til en sporpult eller signaldekoder. Dette eliminerer besværligt loddearbejde, der ellers må foretages under modelbaneanlægget. Diodernes formodstande monteres på et lille stykke hulprint, der fæstnes i bunden af signalmastens sokkel.

Og ja, det skal ikke skjules at arbejdet med SMD-dioder er lidt af et pillearbejde. De valgte dioder af typen SMD 0603 måler blot 1.6 x 0.8 mm i grundflade, og af dem skal der her monteres fem stk i signalets lampehus. Dette måler indvendigt omkring 4.5 x 8 mm, så pladsen er særdeles trang! Men efter devisen "når andre kan, så kan jeg også", kløes der ufortrødent på med opgaven. Et studie af forskellige internetvideoer omhand-

lende SMD-dioder og disses fortræffeligheder gav desuden den fornødne ro i maven til at fortsætte.

Min første tanke var at forsimple fremstillingen af signalerne ved at lodde alle dioder på et lille stykke specialtilpasset print, der så efterfølgende ville kunne limes bagpå signalhuset. Ideen virkede umiddelbart logisk og god, men jeg erfarede hurtigt, at der på ingen måde er den fornødne plads til stede for sådan en løsning. Desuden ville der samtidig være skabt et nyt problem, nemlig at forhindre dioderne i at lyse ud af "de forkerte huller" i signalpladen. Dette ville ellers ske pga. den ganske lille opståede afstand mellem signalfront og dioderne. Tanken måtte derfor opgives.

En anden ide var at fortræde og sammenlodde de fem dioder i det korrekte mønster ud fra en fælles stump anode og derefter som før slutteligt montere hele arrangementet i lampehuset. Men igen viste forsøg, at det er tvingende nødvendigt med en "vis afstand" mellem de enkelte lodninger, da varmen fra en lodning ellers straks ødelægger "nabolodningen". Det hele blev således ved med at løsne sig fra hinanden, og denne ide måtte til sidst også skrottes.

Efter lidt grubleri endte jeg med at følge Banetjenestens byggevejledning helt stringent, dvs. at der loddess tynde kobbertråde på hver diode, og disse fastlimes enkeltvis i signalhuset. Dioderne fortrinnes først på de to poler, mens det hele fastholdes med en spids pincet. Til opgaven kan der ubetinget anbefales en temperaturstyret elektronikloddekolbe, der ind-



Millimeterpapiret lyver ikke – dioderne er ganske små!

stilles til en relativt høj temperatur, f.eks. omkring 300 °C. Dioderne skal derved kun berøres ganske kortvarigt med kolbe og tin for at polerne er passende fortinnet. Det er vigtigt, at der kun anvendes loddetin med indbygget fluxmiddel. Til sådanne opgaver vil jeg fraråde brug af flux i pastaform og brug af salmiaksten, som Banetjenesten ellers anviser. Den slags arbejdsmetoder hører efter min opfattelse ikke hjemme i elektroniklødning.

Et lille tip er at fastholde SMD-dioden på arbejdsunderlaget med en smule lim fra en limstift, hvorved de allerede af-isolerede og fortinne kobbertråde let kan påloddess. Limen ødelægger ikke diodens overflade og kan uden problemer senere aftørres. De overskydende tråder klippes forsigtigt af, og resultatet inspiceres

omhyggeligt; dette gerne under en kraftig lup. Inden dioden lægges på lager, aftestes funktionaliteten, hvilket simpelt kan udføres med et 3 V knapcellebatteri og et par krokodilleledninger. Formodstande er således her ikke nødvendige. Samtidig bestemmes polariteten, der markeres på trådene med passende tusch eller maling i forskellige farve. Efter et par forsøg opnås en vis rutine i processen, og i al beskedenhed lykkedes det mig faktisk i første runde at færdiggøre 15 SMD dioder, uden at en eneste gik tabt. Den forbrugte tid taler vi dog ingenlunde om, og ved en senere omgang gik det knapt så godt. Heldigvis er dioderne rimeligt billige, så køb hellere et par stykker for meget end for få.

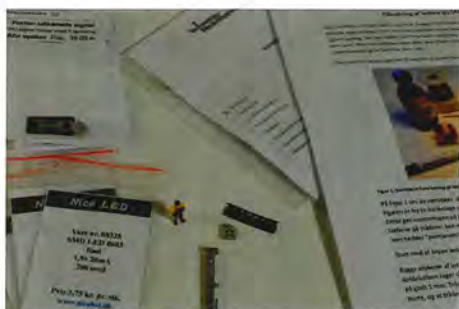
Næste skridt var at lakere alle de af-isolerede områder på kobbertråde og loddepunkter og efterfølgende at montere det hele i det forinden sortmalede lampehus. Efter lidt justeringer (husk at placere rød, grøn og de tre hvide dioder i det korrekte mønster), fæstnes det hele med sekundlim. Det hele ligner undervejs et gammeldags vækkeur, der er blevet minesprængt, men enden er heldigvis nær. Og husk efter hvert eneste trin i processen at teste, om dioderne stadig virker korrekt. Rettelser er stadig mulige, men ikke ret længe endnu.

For variationens skyld blev det valgt at montere PU-signalerne på gitter-

master og ikke på firkantmessingrør som ved de tidligere byggede signaler. Masterne kan eksempelvis stjæles fra prisbillige Schneider-byggesæt af DB signaler, købt hos Conrad Elektronik. Disse er støbt i plast og må først bearbejdes for at fjerne unødvendige beslag samt justeres lidt i højden. Desuden syntes jeg, at de tilhørende sokler var for voluminøse, hvorfor hobbykniven også her måtte i gang. Masterne blev limet på træ soklerne, og signalhoveder efterfølgende påsat. Efter endt tørretid blev kobbertråde trukket igennem masten og forbundet til komponenterne på hulprintet. Da de valgte master er "slidset op" på bagsiden, må der indlimes en tynd strimmel plastprofil, inden det hele kan males i passende DSB lysegrå. Festen afsluttes som altid med påføring af danske signalmærker og en let patinering med rustpulver.

Da nu byggeprocessen for de første tre PU-signaler heldigvis viste sig at forløbe tilpas smertefrit, fik jeg yderligere blod på tanden. Således opstod ideen om at bygge en lille signalbro over spor 4 og 5, da anlægspladsen på de planlagte positioner for PU-signalerne her er særdeles trang.

Mig bekendt findes der slet ikke danske signalbroer *von der Stange* til modelbanen. De fleste små og store konstruktioner på de rigtige danske stationer er ligeledes for længst faldet for skæreblander, hvor de i



Materialer til en håndfuld PU-signaler ligger klar.



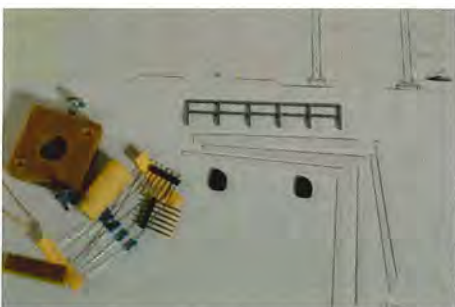
Alle fem dioder er her monteret i PU-signalets lampehus.



Gittermasterne lukkes bagtil med en strimmel plaststrip.



PU-signalerne viser "forbikørsel tilladt", "forbikørsel forbudt" og "kør".



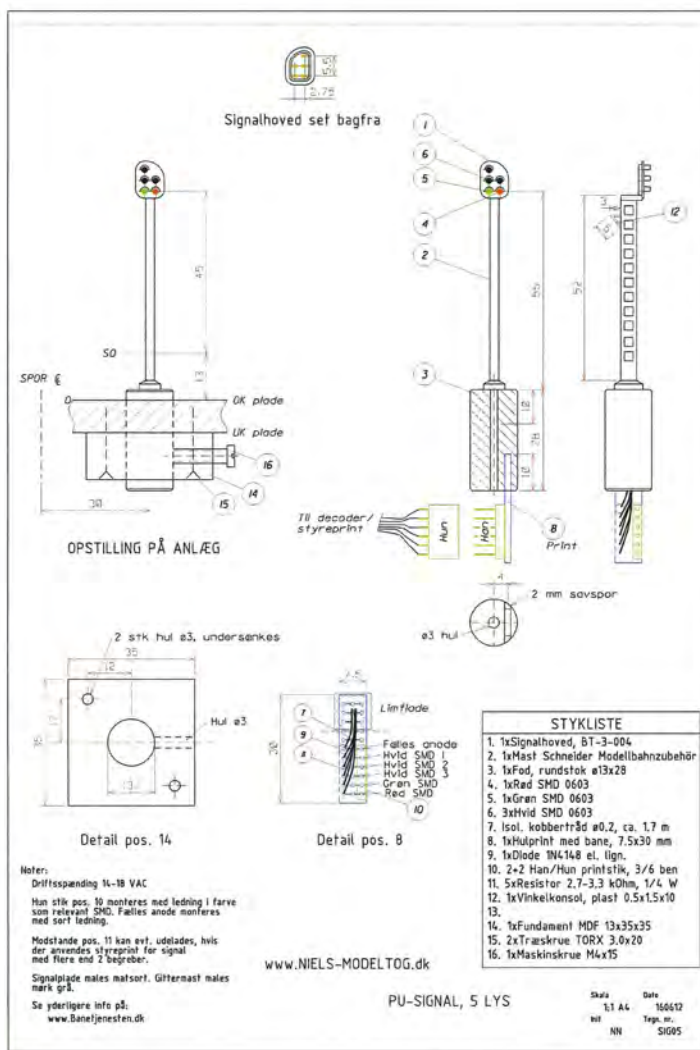
Signalbro i stumper og stykker.



Trin bukket af afklippet tråd fra modstande.



Kobbertrådene mangler her kun at blive loddet fast til printet.



Den uundværlige arbejdstegning af PU-signalet.

jernbanens ungdom ellers var et ret almindeligt syn. Desværre er forbilletet fra Esbjerg Station, som jeg har skævet til, nu også nedtaget ved den nylige omfattende spor og signalrenovering. PU'erne sidder i stedet direkte på de nyplantede, velkendte "rustne" master, der samtidig bærer køreledningerne.

Signalbroen, eller måske mere korrekt, min lille "signalmast med udligger", fremstilles af 0,8 mm plastcard fra rodekassen og er hurtigt og helt ukompliceret samlet. På toppen af den cirka 80 mm lange arm monteres en enkelt strimmel Auhagen-gelænder fra rodekassen, så jernbanepersonalet har noget at klamre sig til i forbindelse med servicering af signalerne. Der monteres desuden små, bøjleformede trin af tråd på den øverste del af selve masten. Denne løsning er med garanti ikke i overensstemmelse med de gældende AM-regler, men er jo heldigvis kun til pynt på modellen! Viktigt er, at man har styr på NEM-fritrumspro-

filet og den eksakte afstand mellem sporene ud for det sted, hvor masten opsættes på anlægget. Signalerne skal helst sidde med samme afstand som sporafstanden, ellers ser resultatet fjollet ud.

Præcis som ved de foregående PU-signaler monteres dioderne på signalpladerne og de mange kobbertråde – her 20 stk ialt – bundtes og føres gennem masten og ned under anlægspladens niveau. Det tidligere beskrevne stykke hulprint med modstande m.v. og stikforbindelse afslutter bygningen af signalet.

Summa summarum

At bygge PU signaler i H0 er en ret tidskrævende opgave og fordrer ikke overraskende en del tålmodighed og en rolig hånd. De mange delprocesser i fremstillingen er klart mere udfordrende, end processen med at bygge Banetjenestens "store" signaler er. Samlet set mener jeg dog, at opgaven absolut er overkommelig for de fleste nogenlunde øvede model-

byggere. Man skal være opmærksom på, at signalerne er uden styring, så udover den rent visuelle del af signalerne kræves der ekstra elektronik i form af passende signaldekodere eller en diodematrix, sidstnævnte i kombination med en sportavle eller f. eks. m83/m84-dekodere. Uden dette vil det være umuligt at vise alle signalbilleder for sine Preiser-lokoførere. Kan man her acceptere, at hvert PU-signal begrænses til eks. at have fire mulige begreber, kan opgaven klares med blot to digitale adresser. Herved forsimples styringen betragteligt, og udgifterne for den komplette signalinstallation holdes nede.

Altså er der ingen undskyldning for ikke at gå i gang straks. Tilfredsstillelsen ved at se sit hjemmebyggede PU-signal vise "forbikørsel forbudt", mens der på nabosporet blinker et "kør igennem", er ubeskrivelig. Man får straks lyst til at gå i gang med at bygge en håndfuld dværgsignaler!

Nye oplevelser på Danmarks Jernbanemuseum



Til udstillingen er der opført en butiksfacade - her begynder drømmene.



Vi vælger turen med Interrail ved skranken.



Ombord i toget - en hel kupé er kapret, og så skal der "hænges ud".

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der er sat en ny og stor udvikling i gang på Danmarks Jernbanemuseum. I vinters åbnede den nye udstilling "Drømmenes Kупé" i det område, hvor førhen de to blå CIWL-vogne residerede. Måske var det på tide, at den udstilling, hvor grundsubstansen daterede sig tilbage til 1997-98 med restaurantvognen WR 4247 som det centrale element med skiftende partnere på det andet spor, blev afløst af nyt. Selve CIWL-udstillingen med den tilknyttede LGB-bjergbane (bygget af undertegnede) havde heller ikke ret meget med temaet at gøre ud over det faktum, at nogle af vognene var tillempede CIWL-vogne fra LGB. Nå, det er væk nu, og det har haft sin tid - tyve år er vel godt skuldret af et anlæg, der nok kun var tænkt som en midlertidig pladsholder. I øvrigt "åd" LGB-lokomotiverne sporet på grund af de skarpe kurver - pladsen var begrænset - og der måtte konstant udskiftes skinner. I kurverne lå det nydeligste messingpulver kørt af skinnerne, så sporvidden blev for stor og forårsagede mange afsporinger i tidens løb.

WR 4247 blev sendt på ufrivilligt op-

hold i Randers i efteråret, og i vintrens løb omdannede håndværkerne rummet til et stort, separat udstillingslokale med nye "aktører": Nu er det CIWL WL 3929 og DSB B 314, der holder på de to spor med perronen mellem sig. Temaet er stadigvæk rejsen, men her er de to rejseformer, den klassiske togrejse med sovevogn og den moderne Interrailrejse i siddevogn stillet over for hinanden.

Den nye udstilling

Det er der kommet en rigtig god udstilling ud af. Ved indgangen skal man vælge hvilken rejseform, man ønsker, tage en billet og gå ind - til højre er det den moderne B-vogn, til venstre den blå sovevogn. Langs vognene er der udstillet typiske ting fra rejserne - hvad enten det er køreplaner, rejsechecks, håndbøger eller rygsække, huskesedler, rejseforsikringer osv. Væggene er tillige prydet med billeder fra de to typer af rejser og udvalgte citater - dels fra rejsende, dels fra CIWL's reglement. Hvor den klassiske rejse med sovevogn var baseret på forlængelsen af den borgerlige tilværelse med et strejf af luksus (eller i det mindste håbet om det), var Interrailrejsen nærmest det stik modsatte, nemlig de unge menneskers længsel

efter frihed, udlængsel og frit samvær med jævnaldrende - og mødet med nye og fremmede kulturer. Rygsæk kontra kuffert, kort sagt. For enden af rummet føres man ind i vognene, hvor de to vogne er udsmykket på hver deres vis - der er den elegante CIWL-sovevogn med opredte kupéer og relevante genstande fra togrejsen, og i den røde B-vogn ligner nogle af kupéerne rodede værelser med tøj og ejendele spredt ud. Begge steder viser udvalgte citater typiske scener eller emner fra de to rejseformer. Når man er kommet gennem vognen, stiger man ud på "Gare du Nord" under en stjernehimmel, og ved hjælp af moderne teknik føler man sig hensat til en stor, international banegård - den side af udstillingen er efter min mening clou'et og meget flot udført. Her kan man gå rundt på perronen, nyde stemningen, og fortsætte "rejsen" hjem med den anden vogn - en god del indtryk rigere, når man går ud igen. Museet har til udstillingen fremstillet et flot hæfte med grundig information om CIWL-sovevognene kontra Interrail-tankegangen, og det er også værd at anskaffe det.

Ny oplevelsesplads på museet

I løbet af foråret bliver den nye bør-



Første skridt på rejsen var en tur til Hamburg, hvorfra turen gik videre ud i Europa - til øst, vest eller syd.



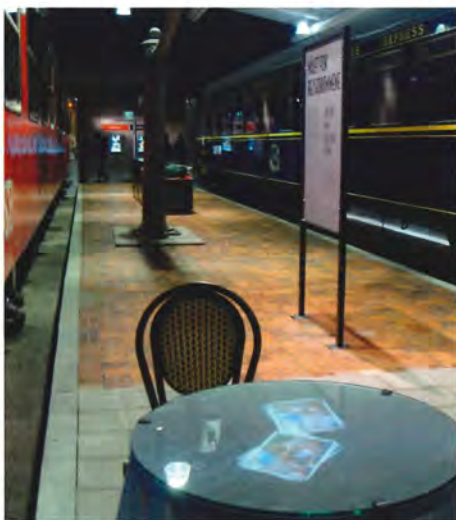
De unge valgte at markere rejserne på forskellig vis - her er det en vest med flag, byvåben og andet fra de steder, ejeren har besøgt.



I restaurantvognen kunne man vælge mellem mange retter mad med vin til.



Interrail gav tusinder af unge mulighed for at udforske Europa på egen hånd, og mange tegnede rejseruten ind på kort undervejs.



Vel fremme ved målet kan man slå sig ned på en 'fortovscafé' og nyde stemningen på den ellers travle banegård.



Går vi den anden vej og vælger CIWL-rejsen, mødes vi af større komfort og behagelighed med mere privatliv.



Nogle hjembragte forskellige souvenirs fra rejsen - her f.eks. en græsk miniatstatue.



I begge tilfælde var drømme om oplevelser en stor del af rejsen.



Hver vogn havde sin egen conducteur, der kunne servere lette retter og drikkevarer.



Det centrale element er E 975, det flotte eksprestogslokomotiv, hvor dampfanen er konverteret til at agere rutschebane - en fiks idé. Bagved ses vandtårnet.



Undervejs kører minitoget gennem en Storebæltstærgæ. Til højre skimtes en af portene i remisen.



På bagsiden af 'Den røde Bygning' er der ved at blive opført en model af Holstebro remise. Bemærk det gamle skilt på muren 'Lokomotivpersonale...' m.v..

nelegeplads uden for museumshallen anlagt. De væsentlige elementer er kommet på plads - E 975-damplokomotivet, vandtårnet, Storebæltstærgæ - mens remisebygningen i april-maj var under konstruktion. Dertil kommer Lillebæltstærgæ, Københavns Hovedbanegård og Aarup stationsby, alle sammen udvalgte ele-

menter fra den danske jernbane. Meningen er, at børnene gennem legen skal få en bedre forståelse for udstillingens genstande, men det må vi afvente og se. På arealet var der førhen ikke rigtigt noget af museal interesse - der stod et skur, der var et arm-signal, som i sin tid kunne betjenes inde fra museet, og så var der nogle

udtræksspor, men ellers blev arealet mest brugt til parkeringsplads. Nu er det altså oplevelsesområde, og forhåbentlig er tingene bygget så solidt, at de dels holder til børnenes brug af dem, dels modstår elementernes rasen. Pladsen åbner den 18. juni, dvs. et par dage efter, at dette blad er udkommet.

Tykmavet Esso-tankvogn



OHJ-traktor 35 med en lignende Esso-vogn i Nykøbing Sj. den 26. juli 1985. Foto Hans Henrik Frost.

Af Flemming Søeborg

Efter flere års pause begynder Piko igen at udsende danske modeller. I år er den tykmavede Esso-tankvogn således udsendt, og senere på året kommer en E-vogn, begge i en prisbillig serie. Esso-vognen er fremstillet på basis af den snart oldgamle Uerdingen-grundmodel fra før Murens fald, og det ses tydeligt på modellen, selv om Piko har forfinet den noget plumpe vogn med lidt spinklere rækværk på løbebroen og brunerede hjul. Den kan dog ikke køre fra sin fortid som billigmodel, og det ses især på det kraftige rækværk på bremseplatformen og på de klodsede slutskeiveholdere - begge dele i en plasttype, der virker som om, at den er nem at

knække. Vognen er hvid - Esso begyndte midt i 1960'erne en "forryngelseskur", hvor den klassiske røde farve på tankbilerne og den sølvgrå bemaling på jernbanetankvognene gradvist blev ændret til hvid med et bredt, rødt bånd - og heldigvis stadig med Esso-ovalen. Idéen var vel, at man skulle tro, at olie var en "ren" energikilde - i øvrigt på et tidspunkt, hvor ingen kendte ordet "forurening". Desværre er Esso-ovalen faldet noget afmagret ud - den blå oval var lidt bredere i stregen, men farven med lysere blå er korrekt nok. Nogle - måske ikke alle - Esso-vogne fik et gråt bånd ned ad tanken for at camouflere oliespild. Påskriftspladerne er acceptable, og der er heldigvis to plader, således at vognen tilsyneladende har de

korrekte påskrifter (epoke IV). Vognen har hjemsted i Mariager (!), men der er ingen revisionsdato eller tekniske påskrifter på vangen. Øjensynligt er der tale om en "fantom-vogn", for den oprindelige nr. 217 var en betydeligt mindre "Zypen"-vogn, der blev udrangeret i 1954, men så var nummeret jo ledigt (også i edb-udgave), og derfor kan man ikke rigtigt argumentere for eller imod modellen. Den er et pænt udført fantasiprodukt, som er en udmærket begyndervogn. Klubben i Mariager har ganske vist en Esso-vogn, men det er en betydeligt ældre vogn med nittet tank - og den ligner overhovedet ikke denne nye Piko-model. Piko art. nr. DSB Esso-tankvogn 20 86 070 0 217-6.



En nydelig, oplivende vogn fra epoke IV.



Fine påskrifter, men en fiktion.



Hjemsted Mariager - det stemmer, men kun på den nittede veteranvogn fra den lokale klub.

På detektivarbejde



P 914 i Korsør med lokomotivfører og fyrbøder poserende foran det ret usædvanlige lokomotiv. Slg. JSN.

Af Flemming Søeborg

Fra en god ven af bladet har jeg modtaget en stor samling ukendte og private jernbanebilleder, som vil blive offentliggjort her fortløbende. Det er spændende billeder – nogle af dem giver sig selv, mens andre ikke er lige til at stedfæste eller identificere. Jeg håber, at bladets læsere kan hjælpe med til at få sat korrekte steder, navne og muligvis begivenheder eller datoer på disse usædvanlige billeder, hvor oplysningerne mangler. Andre af billederne har mere eller mindre udførlige kommentarer på bagsiden. Her kommer nogle af de første:

Teksten til billedet med P 914 lyder ”Loko 914 for tog 58 i Korsør 22/8 42 Hr. Lkfb. E.E. Sørensen (367) Mdt Gb. Hermed et Fotografi xx Hansen, ??”

Anledningen til dette fotografi, der desværre er ret medtaget, skyldes DSB's mange forsøg med forvarmere

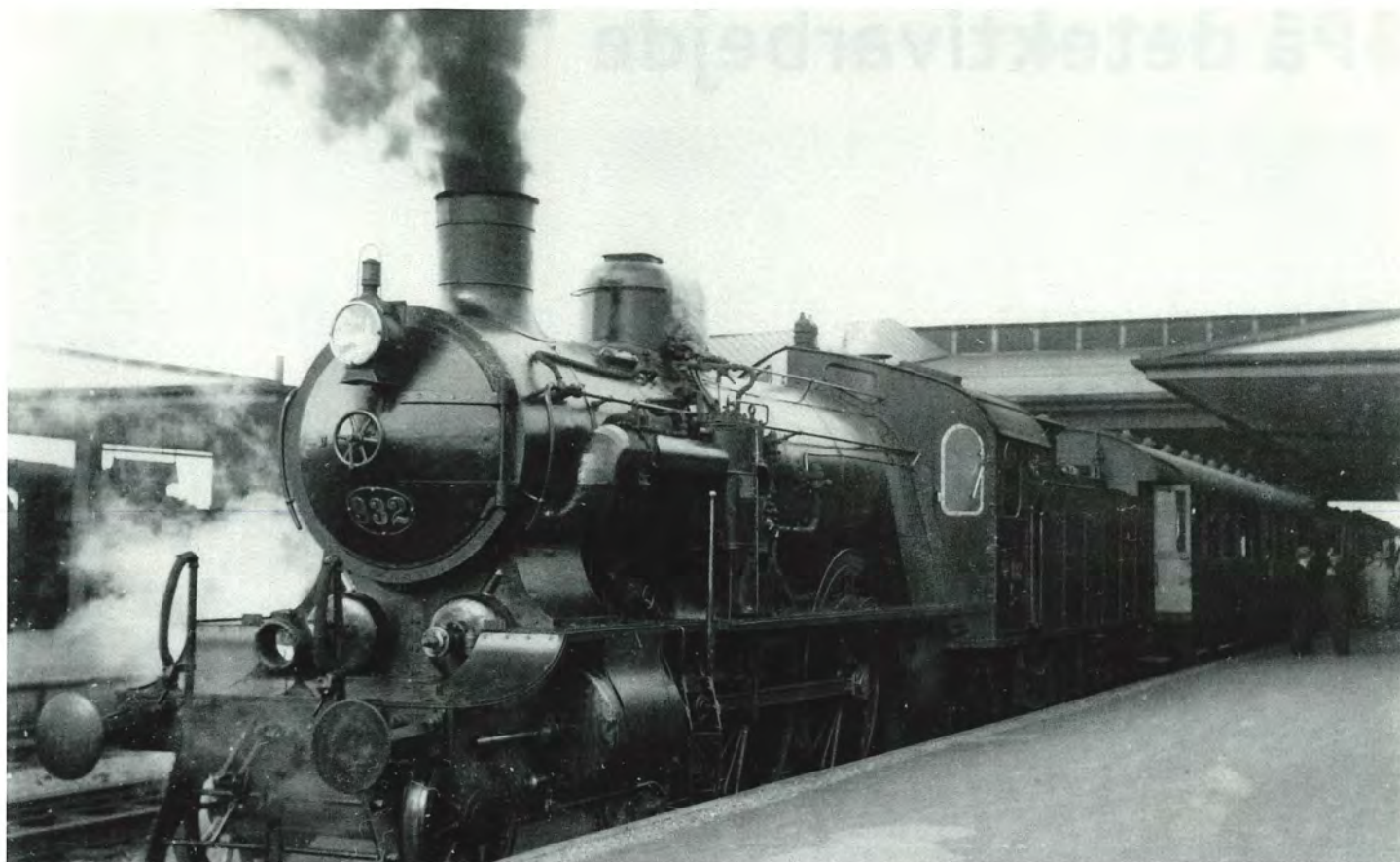
på damplokomotiverne fra 1922 og frem. Der blev benyttet flere forskellige systemer, blandt andet Worthington-forvarmere, hvor spildedamp og fødevand blev blandet direkte, men systemerne var ret komplicerede, og vedligeholdelsen af dem tillige kostbar, så de blev fjernet igen 1934-41.

I 1941-44 blev P 914 udstyret med et Knorr-blandingsanlæg, som det ses på billedet, der vist er ret unikt. Blandingsbeholderen blev anbragt oven på kedlen bag ved dommen, og man kan ikke just sige, at den pyntede på lokomotivet. Den har øjensynligt heller ikke haft den ønskede effekt, for systemet vandt ikke yderligere indpas. Signalerne bag maskinen ser fremmede ud, men det skyldes, at de har fået monteret skærme for at modvirke, at de kunne ses fra luften – det var jo midt under den tyske besættelse, hvor der herskede total mørklægning i fem år i Danmark. Intet lys måtte kunne ses fra luften i mørke. Til sammen-

ligning bringer jeg et billede af P 932 med Worthington-forvarmer i 1937.

Det tredje billede viser en gemytlig perronscene et sted i Danmark. To herrer er steget af toget, går jeg ud fra, medbringende passende rejseproviant i form af en kasse Hof – eller i det mindste en Carlsberg-ølkasse. Naboherren skotter i hvert fald misundeligt ned mod kassen. Den er dog næppe helt fyldt med øl, for en fyldt trækasse med 50 bajere vejer 37 kg, og så tung ser kassen heller ud til. Kender nogle læsere til personer, stedet, anledningen eller andet, der kan fortælle historien bag billedet, hører jeg meget gerne om det. Kvaliteten på billedet er ikke god, men det må vi bære over med.

Det sidste billede er fra Flensborg. Det viser en perronscene med passagerer, fotograferet ud fra toget. Skilteviseren til venstre viser, at det er toget mod ”Pattburg”, men ”Aalborg” er en af de



P 932 med Worthington-fødevandsforvarmer i Fredericia den 8. oktober 1937. Foto Hesselink, arkiv HGC.



Et par muntre herrer etsteds i Dannevang - men hvor? Slg. JSN.



Prøveaftryk Negativ nr. 11161. Flensburg Bhf. Slg. JSN.jpg

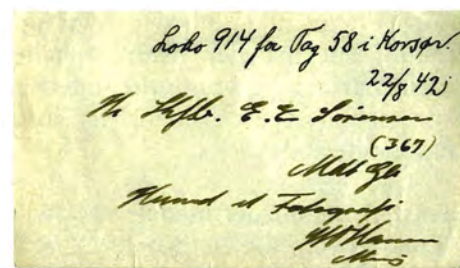
andre destinationer, som skilteviseren (på tysk "der Hampelmann") kan vise.

Billedet stammer givetvis fra 1930'erne – Flensborgs nye banegård blev indviet i 1927, men skiltet og omgivelserne ser lidt medtagne ud.

Omvendt er det før Anden Verdenskrig, da der hverken er krigsskader eller forberedelser til krigsforholdene at se. Selvom banegården blot ligger cirka ti km fra den danske grænse (og Flensborg var dansk indtil 1864), er

der meget stor forskel på det danske og tyske jernbanemiljø – det er to helt forskellige verdener.

Mest iøjnefaldende er anvendelsen af fraktur-skrift på skiltene, men alle øvrige detaljer – skilteviser, lygtepæle, signalmaster, vandkran – er også markant anderledes end de danske, så smag og behag er så sandelig forskellige nord og syd for Grænsen. Bagsiden meddeler blot lakonisk: "Prøvetryk negativ nr. 11161."



Teksten lyder 'Loko 914 for Tog 58 i Korsør 22.8.42 Hr. Lkfb. E.E. Sørensen 367 Mdt Gb. Hermed et Fotografi. xx Hansen Ming.' 'Ming' betyder vel maskiningeniør. Slg. JSN.

BR 143 – østtysk standard



Pikos nye maskine virker meget fuldendt og svarer helt til kravene til en god model.



Maskinerne ses over hele Tyskland. Her er BR 143 150-1 i Nürnberg, 10. februar 2009. Bemærk skiltekassen i forruden. Foto Flemming Søeborg.



Tagdetaljer på BR 143 med fint, gennembrudt gitter.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af de mest vellykkede og sidste konstruktioner fra det daværende DR (Ost) – var ellokomotiverne type BR 143/243. Ellokomotiverne havde "2" som første ciffer i DDR ("Østtyskland") i modsætning til i BRD ("Vesttyskland"), hvor "2" var diesellokomotiver, mens ellokomotiver havde "1". Muligvis en form for politisk chikane fra DDR – eller hvad?

Hvorom alting er, det første lokomotiv af denne type blev bygget af VEB LEW "Hans Beimler", Hennigsdorf i 1982.

Typen baserede sig i store træk på BR 250, og det nye lokomotiv skulle især afløse de ældre maskiner af typerne 211 og 242. BR 243 blev planlagt som godstogslokomotiv med en max. hastighed på 120 km/t. DR lagde stor vægt på ergonomisk korrekt indrettet førerhus med gennemtænkt placering af alle betjeningsgreb, ligesom lokomotiverne havde såvel køleskab, kogeplade og håndvask til lokomotivføreren. En indbygget computer sørgede for den mest energivenlige kørsel. Lokomotivet var meget rent i formerne med

sikkede sidevægge, store fontruder og luftindtag helt oppe ved taget via skråstillede lameller – det gav lokomotivet et harmonisk, afbalanceret udseende. Serieleverancen begyndte i 1984. Det første lokomotiv, BR 243 001, blev præsenteret med hvid lokomotivkasse med røde striber og vakte berettiget opsigt – det kørte i mange år under navnet "White Lady".

Pikos model

Udgaven af BR 243 er endnu et eksempel på den konsekvente modeludvikling hos Piko. Det er lykkedes for teknikerne at fremstille overdelen helt uden skillelinjer i formen, således at forbilledets glatte flader fremtræder lige så glatte på modellen – meget flot.

Omsætningen i model er vellykket, og de supertynde håndbøjler op til førerrummet er noget af det fineste, jeg har set i kunststof – men de knækker desværre også let. De étbenede pantografer er også spinkle, men de er til gengæld robuste. Påtryk og farver er perfekte, og selv de spinkle håndbøjler på fronten er med – heldigvis monteret på fabrikken. På taget er der en række

isolatorer og riste – samt en større åbning med ætset metalnet.

I digital udgave kan forskellige lysfunktioner styres, blandt andet førerrumsbelysningen, og der er også belyst destinationsskilt i det ene frontvindue – maskinerne kører ofte i styrevognstog i regionaltrafikken over hele Tyskland. Fronten er i det hele taget markant med de fire store lygter placeret vandret på linie og en enkelt, mindre lygte lige under vinduerne

Modellen er som snart alle, moderne bogiellokomotiver forsynet med centermotor med svinghjul, kardanled og træk på alle fire aksler – to hjul er forsynet med hæfteringe. Modellen har runde puffer, men som det ses på billedet fra Flensburg, findes de også med firkantede puffer. Et flot lokomotiv til en moderat pris – og man skal ikke bevæge sig længere end ned til Flensburg for at se typen i drift.

Piko art. nr. 51706 BR 243621-7.



BR 143 616-3 med tog til Hamborg og ikke til Kiel, som der fejlagtigt stod i sidste nummer - Olaf Skov protesterede imod dette, da der ikke er køretråd til Kiel herfra. Flensburg, maj 2010.



'White Lady' havde først nr. 212 001, men fik siden nr. 243 001. Her er maskinen i Dresden 1983 med tog D 77. Foto J. Steckel.



143 821 parat til en tur til Hamborg - eller måske blot rundt på modeljernbanen.

LKW Walter – en hyppig gæst



Den nye vogn er særdeles farveprægtig.



Påtryk hele vejen rundt på sættevognen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af de vogntyper, man ofte ser i transitgodstogene gennem landet, er bærevognene til trailere og veksellad, i "gamle dage" for blot 20-25 år siden kaldt Huckepackvogne på knudret dansk. Roco har nu udsendt denne DB Railion-variant med LKW Walter-sættevogn, som sikkert vil tiltale

mange, der kører med moderne materiel i epoke VI, men andre har jo også lov til at falde for den.

Der er ikke så meget at sige, andet end at det er en flot model, selvom den – som alle Rocos bærevogne af denne type – lider under at være for kort. Tankegangen bagved må være, at når man (Roco) én gang er slået

ind på denne vej (og det er gået godt hidtil), må man fortsætte i samme spor. Det sikrer i hvert fald ensartetheden, men for nittetællere må vognen være af tvivlsom værdi, bortset fra sættevognen, der er flot påtrykt.

Roco art. nr. 76741 Bærevogn med LKW Walter-sættevogn.

Ny bog om danske godsvogne

Af Flemming Søeborg

Torben Andersen har fortsat serien af bøger om dansk jernbanemateriel med en ny, stor bog om private godsvogne (litra ZA til ZU) 1945-65.

Bogen er opbygget som den første i serien, og der er vel ikke egentlige nyheder i bogen, da meget af stoffet er kendt i forvejen.

Det er en fordel at have samlet så meget materiale som muligt i ét bind, således at man nemmere kan danne sig et overblik. Torben Andersen gør dog i forordet opmærksom på, at ikke alle vogne er medtaget, da flere selskaber blot havde ganske få vogne; skulle disse omtales, ville bogen været blevet betydeligt større – men også betydeligt dyrere. Bogen er il-

lustreret med masser af interessante billeder af de private godsvogne, ledsaget af H0-tegninger.

Det er derfor – ud over at være "hyggelæsning" – også en nyttig håndbog ved modelbygning, men som sådan kan den ikke "stå alene".

Bogen er i følge forfatteren tæt på at være udsolgt, så man skal nok ikke vente længe med at bestille den – mit gæt er, at den vil blive et referenceværk fremover, da det er meget nemt at slå op i en bog for at finde nyttige oplysninger.

Torben Andersen: DSB Godsvogne 1945-1965. 2. del. Private godsvogne Litra ZA til ZU. ca. 180 sider, indbundet. TPT 2017. ISBN 978-87-999-181-0-2



Forsiden af den nye godsvognsbog.

Nye, store ølvogne



*Den dengang nye Tuborgvogn
ZB 500 657, sommer 1963, under
rangering ved færgen i Korsør,
Foto HGC.*

Af Flemming Søeborg

En "stor Tuborg" var noget epokegørende for en menneskealder siden, for Tuborg sendte dengang de brune halvliters flasker i tysk stil med pilsner på markedet. Hidtil havde det været næsten 100 % dækket af de klassiske, grønne 33 cl-flasker, bortset fra enkelte "outsidere" som Hancock, KB Hvidtøl og andre, der lavede øl i 70 cl-flasker.

Nå, det skal vi ikke fordybe os i, selvom øl kan være udmærket at gå i dybden med – bare man ikke forbliver i dybden! Her drejer det sig om de to nye, store ølvogne fra McK. Det er vogne fra Carlsberg og Tuborg, og de stammer fra 1963-71, hvor de afløste en hel del af de ind imellem meget gamle vogne fra specielt Carlsberg – nogle af dem blev vist i sidste nummer af bladet.

De nye vogne – nu tager jeg dem over ét – blev bygget af Scandia og havde forskellige mål, ligesom de tilhørte

forskellige "generationer" af jernbanemateriel. Hvor Tuborgs vogne var bygget på klassisk vis med jernskellet og vandret træbeklædning, var Carlsbergs bygget med pladebeklædte vognsider. Tuborgs vogne havde de specielle paraplyer, som dog fik et lidt håbløst udseende i moderniseret, men gammelt design, ligesom selve bemalingen/dekorationen på de meget lange vogne ikke var i harmoni – de var for lange til det ellers flotte Bernadotte-design.

Som iagttagere af vognene på Tuborgs ølbanegård i Hellerup har jeg altid haft lyst til at skære en fjerdedel af vognkassen for at få bedre balance i udseendet på vognen!

Carlsbergs vogne var som sagt beklædt med plader, og sammen med det centralt placerede skrifttræk gav det en langt bedre overensstemmelse mellem vogn og dekoration – ved Carlsberg-vognen kunne man faktisk uden større, æstetiske problemer forlænge eller forkorte vognkassen.

Modellerne

Der er ikke så meget at sige om modellerne, der holder sig nøje til forbillederne. Hvad Tuborg-vognen angår, er det en nydelse at se de ikke for dybe, ikke for tynde riller, og de forskellige detaljer så som bremseplatformen m.v. er fint gengivet. Nogle kritikere har påpeget, at gavlvinduerne er i klart glas, hvor de fra 1965 var af grønt glas. Det er vel noget, man kan leve med, ellers kan man med en grøn spritpen nemt male ruderne grønne. Målene og udførelsen på Tuborg-vognen er meget flot, og påtrykkene lader intet tilbage at ønske, i hvert fald når man kigger med det blotte øje – dog ville det have været fint, hvis skydedørene kunne åbnes (men det havde været dyrt i indkøb af ølkasser til at fylde vognen med!).

Carlsbergs vogn opfylder også kriterierne, hvad angår mål, udseende, detaljeringsgrad og påtryk. Her er det især Carlsberg-skrifttrækket og båndet "Helst en HOF", der udmærker modellen. Farve og finish er dadelløs,



Carlsbergvognen i helfigur. En skam, at disse vogntyper ikke bruges mere.
Foto SoB.



Gavlen med bremseplatform på Tuborgvognen. Foto SoB.



Carlsberg- og Tuborgvognen fra McK. Foto SoB.



Detalje af gavlenden med puffer i 'Hama'-kvalitet... Foto SoB.



To store Tuborgvogne i hvert sit design.
Foto Ole Linå Jørgensen



Stor 'TUBOG'-vogn i seneste driftsudgave, men nu som museumsvogn i Odense den 5. oktober 1994.
Foto Flemming Søeborg.

og vognen kunne hermed også rubriceres som perfekt, men – der er et lille "Aber dabej", for de fjedrende puffer virker – for at sige det mildt – ufri-villigt komiske, som en overskudsproduktion af Hama-perler. Det er på den ene side prisværdigt at lave fjed-

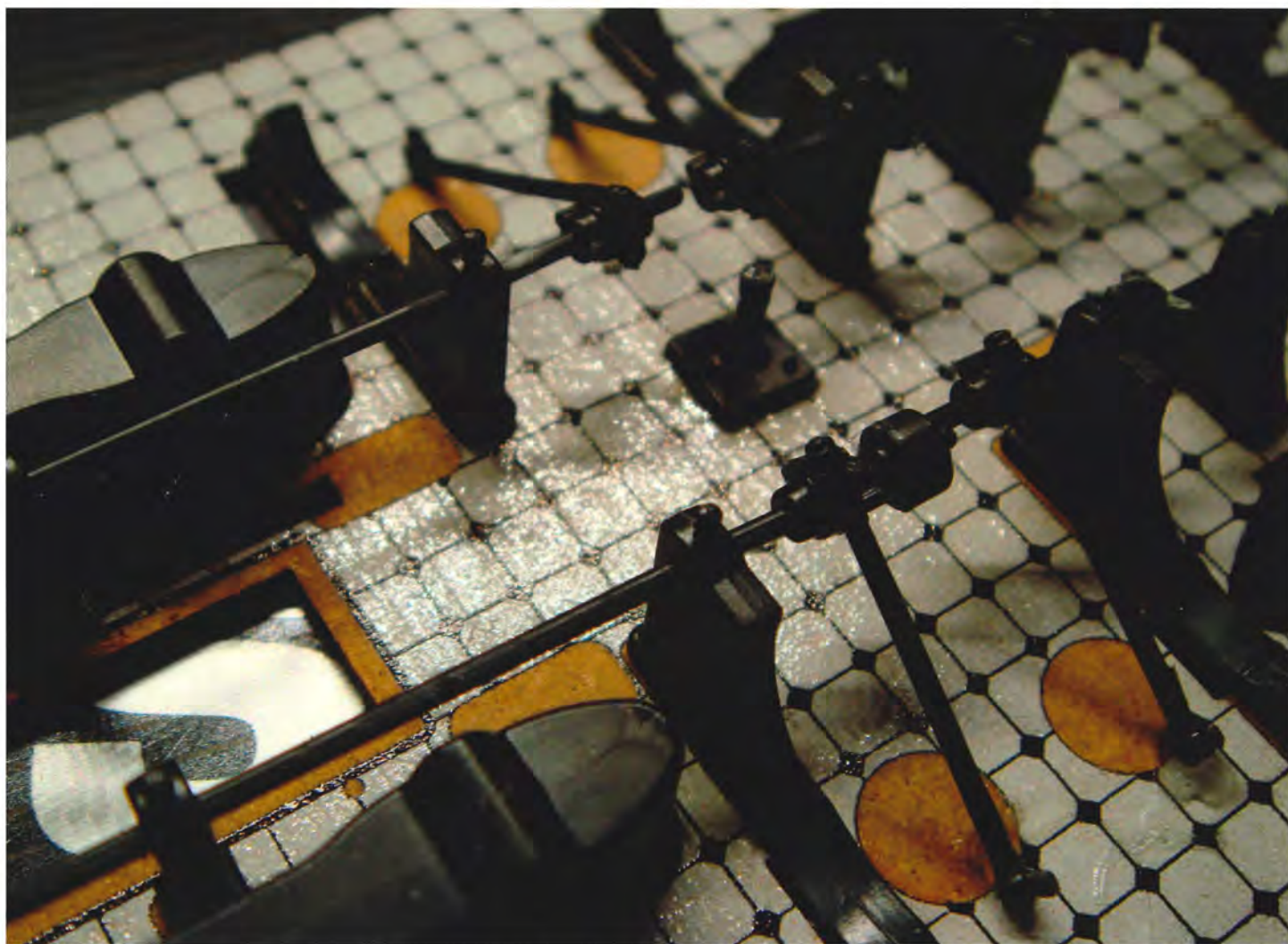
rende puffer, men når de laves af grov plasttype, forsvinder charmen, og så skulle McK have undladt denne gimmick – eller have ofret nogle kroner mere på at få dem lavet i metal. Weinert laver denne type puffer, som kan bruges til udskiftning. Vog-

nene er kommet i flere udførelser, og de to viste er blot et udvalg.

McK 2403 Carlsbergvogn 20 86 083 5 303-2

McK 2502 Tuborgvogn ZE 500658

Dampmaskine fra Faller



Detailbillede af dampmaskinen. De skrå stivere skal ikke limes fast i gulvet, men skal monteres på "gevækster" på cylindrene. Holderen i midten er til et håndhjul.

Af Flemming Søeborg

Fra tid til anden kommer der virkeligt spændende og originale byggesæt på markedet, og et af de mest interessante fra det sidste år er Fallers byggesæt af en dampmaskine – ikke et lokomotiv, men en stationær dampmaskine, som de førhen fandtes overalt i industrien – ja, dampmaskinerne var jo faktisk forudsætningen for industrisamfundet, for uden effektiv krafttilførsel, ingen industri.

Dampmaskinens historie kan, ligesom lokomotivets, ikke tilskrives en enkelt persons opfindelser eller lyse indfald, for der var tale om en langvarig udvikling, men specielt én mand står som udvikleren af dampmaskinen til industrielt brug – skotten James Watt (1736-1819). Gennem utallige eksperimenter nåede han

frem til en effektiv og stabil dampmaskine, og da først den blev sat i produktion, gik udviklingen hen imod det industrielle samfund hurtigt – selvom der også dengang var stor modstand mod dampmaskinerne, og mange anlæg blev ødelagt af arbejdere og håndværkere (maskinstormere), der måtte se deres arbejdspladser overtaget af maskinerne.

Maskinen i model

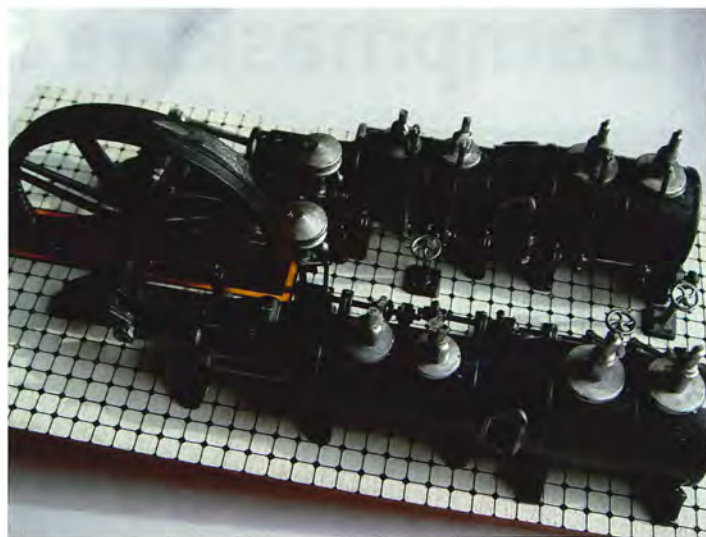
Faller har lavet dette fascinerende byggesæt med to dampmaskiner, der hver trækker på det samme store svinghjul. Lignende maskiner så man f.eks. på Carlsberg Bryggerierne, men de fandtes som sagt overalt i (stor)industrien. Byggesættet er støbt i plast med en metalglinsende overflade, der egentlig ikke behøver at males. Visse detaljer skal dog have et lag af sølvfarve, herom senere. Det betaler

sig at gennemgå den illustrerede byggevejledning nøje og følge samlingen fra punkt til punkt, inden man går i gang med selve byggeriet, for der er nogle faldgruber eller dunkle punkter, man først bliver klar over til sidst, hvis man ikke har gennemgået det nøje på forhånd. Faller anbefaler en speciel lim til monteringen specielt på bundpladen, men jeg har brugt favoritlimen R/C Modellers Craft Glue, som Witzel forhandler – den er uhyre effektiv, binder ret hurtigt og klæber såvel plast som træ, metal og andre materialer uden at opløse dem. Småting limede jeg med kanylelim (Faller/Vollmer) eller cyanolim.

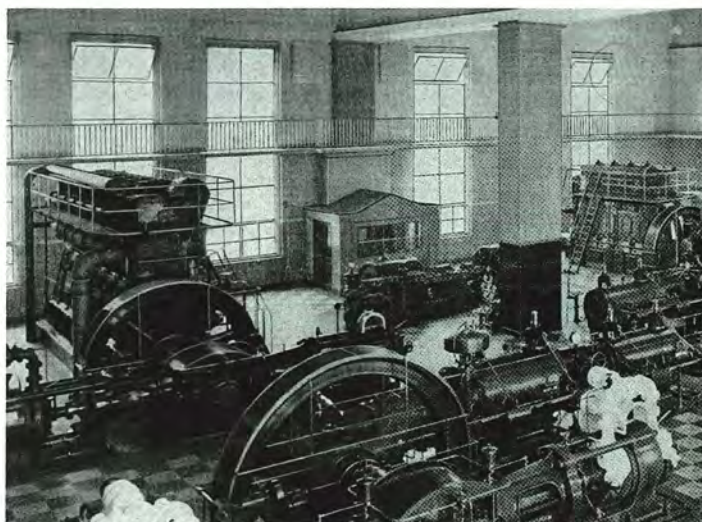
De første skridt er ret enkle, men man skal hele tiden arbejde med det langsigtede mål for øje – stemplerne skal kunne glide frit, drivstængerne ligeledes, svinghjulet skal kunne dre-



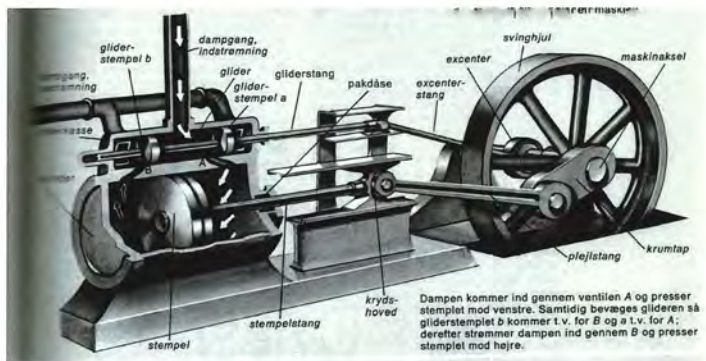
Interessante detaljer på dampmaskinen så som sikkerhedsventilerne efter Watts princip.



Dampmaskinen er færdig.



Dampmaskine på Carlsberg 1956. Selvom billedet er dårligt, giver det et godt indtryk af maskinhallen, gulvet og de høje vinduer - den nye tids 'katedraler'. Arkiv SoB.



Princippet i en dobbeltvirkende dampmaskine.

je, så husk at fjerne alle grater, og bor evt. de små huller i standere og holdere minimalt ud. Billederne i byggevejledningen er ikke i alle tilfælde så gode til at vise processerne, og derfor er det vigtigt at bladere frem og se, hvad der egentlig er meningen – det gælder delene 1/20, der IKKE skal limes fast i gulvet, men tværtimod skal monteres på nogle ting oven på cylindrene.

Her er nogle af billederne lidt misvisende, da delene vender ned mod gulvet. Det er nok ikke alle, der i dag kender opbygningen af dampmaskiner, så derfor er det vigtigt med ordentlig information. Specielt inden delene 1/14 limes fast, er det en god

idé at afprøve, om svinghjulet 1/1 med krumtappene 1/8 kan rotere frit – ellers skal delene flyttes lidt ud fra de markerede felter.

Husk, at bevægelige dele som stempestokke, der får maling, måske bagefter skal afrensnes, eller hullerne skal bores lidt ud, således at delene glider frit.

Jeg har benyttet en sølvpen i stedet for penselmaling, da farvelaget bliver markant tyndere med pennen – til gengæld kommer man nemt til at gnide farven af igen.

I øvrigt røg hele det færdige byggesæt på gulvet, da jeg skulle montere

svinghjulet, men intet knækkede eller røg af – nok takket være cyanolimen.

Efter et par timer nærmede byggeriet sig færdiggørelsen – dampmaskinen er beregnet til indbygning i en fabrik, og svinghjulet kan drives ved hjælp af en underjordisk elmotor (ikke med i sættet), men det kræver udfræsning i anlægspladen. Det kræver også en fabrik med store ruder og indvendig belysning med hvid-blåt gaslys, for at man kan se maskinen arbejde – men man kan jo også blot opstille dampmaskinen på skrivebordet og nyde bevægelserne der.

Faller art. nr. 180383. Dampmaskine epoke I-VI. Mål 78 x 150 mm.

HFHJ P 229 – et mysterium



Rocos model med bremseplatform - desværre helt forkert.



Smukke påtryk, men forkert nummer.

Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen/Flemming Søeborg

En Roco-nyhed er modellen af den højsidede, åbne standardgodsvogn af tysk type Linz. Scandia lavede nogle serier af denne vogntype til De tyske Rigsbaner under Besættelsen. Efter Befrielsen efterlyste DSB vognene i Europa, fordi den danske stat betragtede vognene som krigsskadeerstatning. Tre vogne kom tilbage, to fra Frankrig og en fra Tjekkosllovakiet. I følge www.jernbanen.dk blev vognene sat i drift som PD 27 401-403. Nr. 401 blev udrangeret i 1987 efter i en årrække at have kørt som internvogn på CVK, nr. 402 blev udrangeret i 1975, og nr. 403 blev i 1961 overdraget til HFHJ muligvis som

erstatning for en HFHJ vogn, der ikke kunne holde til DSB's rangering. Hos HFHJ kom vognen til at hedde P 226.

I Rocos nyhedsprospekt er der på vognen trykt P 229, og som sådan er den desværre også sat i produktion. Tilmed er modellen forsynet med bremseplatform, hvilket ingen af de danske forbil-der havde.

Det er meget ærgerligt, for grundmodellen er flot og en nyudvikling fra sidste år. Hvorfor Roco har valgt at se stort på de korrekte informationer, som firmaet har haft til rådighed ved udarbejdelsen af modellen, vides ikke, og det har været umuligt at få et svar fra virksomheden. Man kan kun spør-

ge: Hvorfor bruge tid og kræfter på at lave oplagte fejl, når man så let som ingenting kunne have lavet en korrekt model?

I 1998 havde Liliput PD 27 402 i produktion, så det er ikke første gang, at vogntypen ses på danske modelbaner.

På billedet fra 1974 har vognen antagelig transporteret maskindele fra HFHJ til reparation eller eftersyn hos A/S Frichs i Århus. Selv om det sjældent skete i 1974, kunne en privatbanegodsvogn altså findes i et DSB-godstog på det tidspunkt.

Roco art. nr. 76277 HFHJ P 229.



Som vognen burde have set ud. HFHJ P 226 ved A-S Frichs, Århus, den 15. juli 1974. Foto OLJ.



DSB - PD 27 402, Juni 1961. Foto Holger B. D. Sørensen

Frichs-rangermaskinen



Frichs nr. 130 i Tønder, den 14. juni 1968. Her ses den gule frontmarkering tydeligt. Foto K. E. Jørgensen.



Et lille godstog i udkanten af Videbæk, trukket af Frichs 132, den 8. oktober 1981. Foto Asger Christiansen.



Frichs-udgaven fra McK. Foto SoB.



Ukendt Frichs-maskine under rangering i Svendborg. Slg. Tommy Jørgensen.



Bagenden af Frichs nr. 120 på Helgoland i 1986. Foto Vagn Holstein.

Af Flemming Søeborg

Kort tid efter, at Ardelt-rangermaskinen fra McK var sendt ud, kom den danske variant, udgaven fra Frichs. Der er ikke så meget at sige om den, som ikke er sagt – den er stort set identisk med den tyske maskine, bortset fra at overdelen naturligvis er anderledes. I modsætning til Ardelt-traktoren, som jeg har i DCC-udgave og som kører forbilledligt, er denne analoge DC-udgave ret

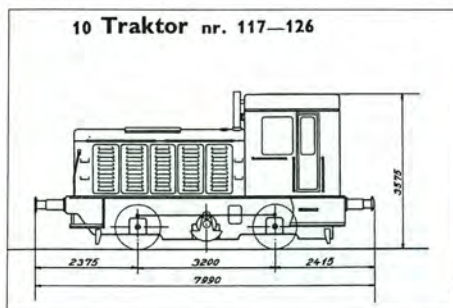
dårlig, hvad køreegenskaber angår. Rangerhastigheden er nok prototypisk korrekt og meget lav, men det betyder også, at den nemt går i stå på "døde" hjertestykker, den har intet udløb, og ved nedbremsning øges farten et øjeblik, hvorefter maskinen bremses. Det gør den ret uegnet til rangering... Denne udgave har konstant, blinkende advarselslys på taget, men heldigvis fås den også uden. Belysningen i lanternerne er ret "søvning" og ikke konstant – lyset blinker

under kørsel. Koblingskulisserne rager stadig for langt frem, og det er en skam. Modellen er på den anden side meget fint udført, og så må man leve med de fremtrædende koblinger og den mærkværdige rangerkørsel – eller gå over til digitaldrift. Som billedkavalkaden viser, blev Frichs-maskinerne brugt til lidt af hvert – ligesom Ardelt'erne i øvrigt.

McK 1403. Frichs nr. 127 DC m. blinklys.



Udseendet på Frichs-maskinerne er ramt perfekt.



Skitse af Frichs-traktorerne fra Driftsmaterielfortegnelsen. Reprint fra bane bøger.



Tidligere KommuneKemi-traktor (ex-DSB nr. 125), overtaget af Jernbaneklubben i Skælskør (FDSB), den 22. april 2009. Foto Flemming Søeborg.

Et sydlandsk islæt



En spansk donna i fuldt skrud med rosenkrans - i H0.



Palmer og donna'er - syden kalder.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvis man har fået nok af grå og triste vintre, er der håb, i det mindste for folk med hang til modeljernbaner med sydlandsk forbillede, for firmaet IM Hobby har lanceret en række fantastiske palmer i H0 – baseret på ætsede metalgrene og resinstøbte stammer. Palmerne, der findes i flere udgaver og størrelser (70-130 mm), er meget realistiske, og der er tilmed daddelklaser oppe under kronen. Da bladene eller grenene er lavet af ætset metal, er de nemme at bøje til ønsket vinkel eller form, og hver enkelt palme er forsynet med et langt ”spyd”, der gør det meget nemt at plante palmen. Som det ses af billedet fra Puerto de Sóller, passer sporvogne og palmer fint sammen, men de ses jo også ved mange banegårde. IM Hobby har mange andre træer, som dels er meget realistiske, dels forbavsende billige – og så har de den fordel mere, at de hverken drysser eller mister formen. Jeg købte palmerne på Legetøjsmarkedet i Frederiksberg-Hallen – IM Hobby har ingen fysisk butik – og de to sælgere viste, hvordan træerne beholder formen selv efter kraftige ”knus” med hånden. Der er såvel store som små løv- og nåletræer – ud over palmerne købte jeg et 19 cm højt kastanietræ til blot 57,- kr.

Til liv på anlægget har det spanske firma Datank udsendt en række herlige, metalstøbte figurer så som de seks donna'er, klædt helt i sort, formodentlig på vej til eller fra en kirkelig handling. Figurerne er håndmalede ned til mindste detalje – således har de knapper, halsbånd og anden udsmykning, og de er tilmed utroligt billige – ca. 55,- kroner for en æske med seks figurer (findes også som håndværkere, passagerer, togperso-

nale, hundeførere m.v.).. Nogle af figurerne har en påfaldende lighed med Preiser-klassikere, så der er muligvis tale om afstøbninger, men særdeles fint udført. De er fundet hos El Taller de Modelista i Spanien.

IM Hobby: Art. nr. 71001, 70301 m.v. Palmer. Art. nr. 31901 Kastanietræ 190 mm.

Datank art. nr. 4810 Donna'er



Palmer og oliventræer - og en god, gammel sporvogn i Puerto de Sóller 26. september 2016.



Palmer kan være ganske store - sammenlign med sporvognens størrelse. Puerto de Sóller 23. september 2016..

Flæskesider



IAL-vognen - eller en del af den i Mørke 1965. Foto HPC.



Det ene af dobbeltbillederne viser gavlen på Mørke station med et par perronvogne og IAL-vognen bagest. Foto HPC.



På det andet billede ses det meste af stationen med IAL-vognen stadig på sin plads på stiksporet i 1965. Foto HPC.

Hans Peter Christensen har sendt denne kommentar til rangeruheldet i Næstved i 1962.

Noget, som det morer mig at fortælle, er en lille udbygning på historien om rangeruheldet i Næstved og de udvalgte flæskesider.

Mørke stationsby på Grenåbanen havde i mange år et driftigt eksportslagteri. I 1960'erne, som var min barndomstid i byen, læssede slagteriet en gang om ugen én eller flere Interfrigo-kølevogne med kød til Italien og Spanien (hvor vognene kørte til grænsestationen Port Bou). Kølevognene ankom fra Århus med morgenslæberen mod Grenå ca. kl. 7 og blev optaget igen om aftenen kl. 18.30, når slæberen kom tilbage mod Århus. Som yderste reserve havde stationen i næsten hele tiåret en IAL-vogn med kødkroge under taget holdende på det lille blindspor for enden af læssesporet overfor stationsbygningen. Hvis slagteriet havde brug for en vogn i en fart, eller hvis, i værste fald, en isoleret kølevogn ikke blev leveret om morgenen, læssede man kødkroppene ind i IAL-vognen. Et eller andet sted blev vognen så læsset om, så kødet kom over i en isoleret og iset vogn. I de ti år, jeg har styr på, skete det måske to eller tre gange. Ellers holdt IAL-vognen bare der for enden af sporet og var legeplads for os børn.

Vor tids fødevarermyndigheder ville få et føl på tværs, hvis de havde oplevet

sådan en transport i en uisolert vogn og uden is. Og de ville have fået flere føl på tværs, hvis de havde overværet, hvordan kødkroppene blev transporteret i en stor, presenningoverdækket, traktortrukket vogn med åben bagende mellem slagteriet oppe i byen og stationens læssevej, hvor de der blev båret ind i kølevognene af en række raske slagtersvende. En bytur i fri luft uden køling eller afdækning. Sommer og vinter, støv og fluer. Og med en regn af højlydte åbenhjertigheder fra slagtersvendene, som stod i den store åbning i vognen ned ad byens hovedgade.

I 1964-65 fik jeg et lille kamera af min morfar. Det havde kostet 7 kr., kan jeg huske, der stod på æsken. Jeg fyrede selvfølgelig løs til højre og venstre, skæve og hele og halve motiver. Jeg har stadig masser af billederne, og som tiden nu er gået, viser flere af dem sig pludseligt at udgøre en lille skæv og ulden dokumentation af landstationen og dens liv.

På vedhæftede dobbeltbillede kan man se IAL-vognen holde på sin plads henn for enden af læssesporet. På det andet billede har jeg endda fotograferet vognen på et tidspunkt, hvor den står i læssesporet overfor stationsbygningen (som er bag mig). Hvorfor jeg har taget det billede, aner jeg ikke, men jeg kunne jo forestille mig, at det var ved en af de lejligheder, hvor vognen var blevet læsset og skulle afhentes om aftenen. Jeg har måske netop været fascineret

af, at vor "faste" vogn pludseligt var vågnet til dåd.

Og nu jeg er i gang, kan jeg ikke lade være med at sende et billede af den aften, hvor slæberen havde Ebeltoftbanens diesellokomotiv ETJ M 1 bagpå. Det var efter ETJ's nedlæggelse. Hvad jeg ikke hæftede mig ved dengang, kan jeg se nu, at togførervognen åbenbart var en gammel rystevogn. Jeg ved, at jeg også tog et billede den dag, slæberen havde et damplokomotiv bagpå, men det billede kan jeg ikke finde. Originalfotografierne er selvfølgeligt vaklende i teknisk kvalitet, men det forekommer mig nu, at scanningerne her har gjort det hele værre end nødvendigt. Som skrevet udgør billederne trods alt en smule dokumentation, og at min fortælling ikke er det rene vonhörensagen.

*Med venlig hilsen,
Hans Peter Christensen*



ETJ's diesellokomotiv under borttransporten. Foto HPC.



Huset med Carlsberg-reklamen på Næstved Modeljernbaneklub. Foto Jan Storm.

Jan Storm, Næstved, har den- ne tilføjelse til billedet med kvægtransport i nr. 31:

Billedet er taget på Kvægtorvet/Farimagsvej i Næstved. Fra Næstved station var der spor til Farimagsvej, hvor Næstved Kvægtorv og Slagtehus lå. På Farimagsvej fortsatte sporet til Næstved Havn og Gl. Maglemølle/Ny Maglemølle Papirfabrik. Den specielle bygning i baggrunden var det lokale Carlsberg-depot. Bygningen findes i dag, og på gavlen kan man fortsat se svage spor af Carlsberg-reklamen. Bygningen kan findes på www.havnebaner.dk, og Næstved Modeljernbane Klub har lavet en model af denne bygning. Bemærk at taget er blevet ændret.

På nettet - huse-i-naestved - oplyses det, at Poul Ludvig Madsen og sønnen Poul Madsen havde Carlsberg-depot på Farimagsvej 13 frem til 1969. Herefter flyttede depotet til et andet sted i Næstved. I Næstved Arkiverne/Starbas.net oplyses det, at Næstved Kvægtorv og offentlige Slagtehus A/S eksisterede i perioden 1923-76. Så tidsmæssigt må billedet været taget før 1976 - mon ikke vi er i 1950/60-erne?

Ugebladet Næstved har den 27. september 2016 under "Næstved før og nu" på side 86 en artikel om Kvægtorvet m.m. Se online. Kvægproduktion

ophørte i 1974, og selskabet lukkede i 1976.

Der var to jernbanespor fra stationen. Se online-foto før og nu. Prøv evt. også Kak.dk-luftfoto år 1954.

Rangeruheldet i Næstved har også affødt en kommentar:

I Spor og Baner nr 31 er der en artikel om et rangeruheld i Næstved. Jeg kan ikke hjælpe med en længere forklaring på hvad der skete, men jeg kan fortælle, at billederne er taget af Aksel Weber Hansen (togbetjent, senere togfører), og at billederne i hans samling er dateret til 1962.

Jeg har for en del år siden fået lov til at affotografere de viste billeder, om det var af Aksel selv eller han søn Finn huskes ikke.

M.v.h. Niels Erik Jensen.

Tak til Jan Storm og Niels Erik Jensen for disse korrektioner.

Olaf Skov skriver:

På side 55 kan man finde en DB BR 143 på vej til Kiel. Det må være en aprilspøg, der er ikke eldrift Flensburg-Kiel. Remisen i Flensburg Weiche findes stadig og er ikke nedrevet. Den lukkede ca. 1934 som lokomotivremise, men efter krigen blev den benyttet til

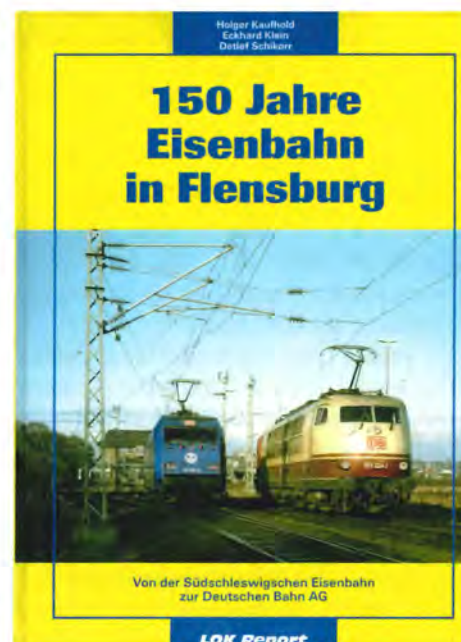


Der er flere bøger om Flensburg, dels denne....

istandsættelse af krigsskadede lokomotiver, og benyttelsen ophørte 1960. Bygninger med tag var jo en mangelvare. Eisenbahn Kurier har udgivet en glimrende bog om banerne i og omkring Flensburg.

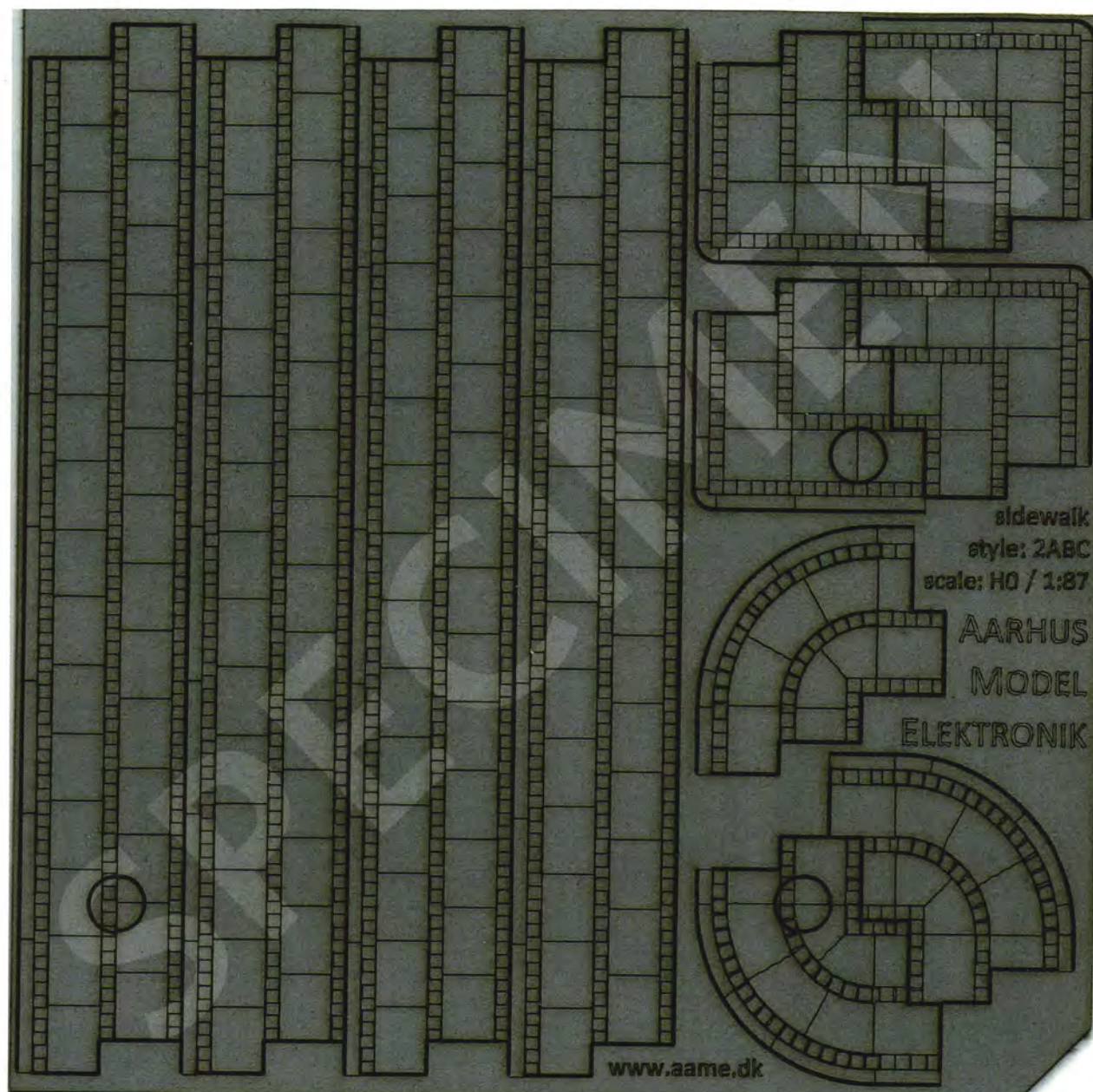
Svar:

Jeg må vist hellere kigge bedre efter - det er ikke hver dag, at en remise forsvinder! Tak til Olaf Skov for præciseringen.



... og dels denne.

Nyt fortov i H0



Det nye fortov. Det findes også til spor N.

Tekst og foto Flemming Søeborg

En af de ting, der ofte forsømmes på modeljernbaner, er ordentlige og korrekte, danske fortove. For det første er det møjsommeligt at indstreges fliser og brosten i de rette mønstre, for det andet er det meget lettere at bruge forhåndenværende materialer – forskellige plastplader med fliseprægning fra Faller, kibri eller Auhagen. Det er ikke nødvendigt længere – det århusianske firma Aarhus Model Elektronik har udsendt laserskårne plader med typisk, dansk fortovsprægning, det såkaldte københavnerfortov, som bruges overalt

i landet (betonfliser med rækker af små brosten imellem).

Materialet virker lidt som groft pap med et lag papir over, men hvad det helt nøjagtigt består af, ved jeg ikke.

En plade med fire rækker fortove à 135 mm med dobbelte fliser og dertil hørende buede og retvinklede hjørner koster kr. 45,-. Umiddelbart fandt jeg prisen i orden, trods alt, og jeg bestilte et par plader hos smt hobby i Skjern. Da pakken ankom, viste det sig, at hvert sæt indeholdt ikke bare én, men hele tre plader, og så er der virkelig noget for pengene!

Fortovene er markeret med huller til kloakdæksler, og disse medfølger også (12 stk. i alt). Disse er ligeledes laserskårne i brunligt materiale og behøver ikke at males. Fortovene ankom dagen før, at bladet skulle afleveres til trykning, så jeg nåede ikke at prøveanlægge et fortov, men der er god information på bagsiden af posen med fortove, så jeg ser frem til bro- og fliselægningsarbejdet i sommerens løb. Hele hovedgaden på mit lille anlæg mangler nemlig fortove.

Aarhus Model Elektronik. Danish Pavement 2 ABC. S.H0. 16-002.003. PTX.0018. Mål ca. 145 x 145 mm.

En viadukt



Pas på - lav og smal viadukt forude. Bemærk fodgængereren - han giver en fornemmelse af højde og bredde på viadukten.



Viadukten set fra den anden side (nord) med en Arriva-Lint i fuld fart mod Skive.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Rundt om i landet findes mange viadukter – de fleste ganske almindelige at se til, praktiske og enkle bygningsværker, der fører bane og vej ude af niveau forbi hinanden. På en tur i det vestjyske landskab passerede vi jernbanen Viborg-Skive, der lidt før Ravnstrup føres på en viadukt over bivejen mod Stoholm.

Terrænforholdene på stedet er ugünstige med nogle bakker lige før viadukten; tilmed løber der en lille bæk, Fiskbæk, på tværs af banen, så viadukten skulle altså føre over både vej og vandløb. Det har man løst på en måde, der er ret utraditionel i Dan-

mark, nemlig ved at vej og vandløb forløber parallelt under viadukten på mindst mulig plads med lodrette vægge af tilhuggede granitkvadre – smukt og fascinerende at se på, men samtidig til besvær for moderne trafikanter med kæmpestore køretøjer (lastvogne, traktorer, markredskaber).

Vejen under viadukten er så smal, at modkørende må holde tilbage, og der er naturligvis ikke noget fortovej eller cykelsti – blot en lille vendeplads for de køretøjer, der ikke kan komme igennem. Dette lille bygningsværk, som vel de færreste egentlig lægger mærke til, er såmænd også forsynet med en inskription med året for

opførelsen – 1908 – så viadukten må have afløst en endnu ældre konstruktion, idet jernbanen Viborg-Skive blev åbnet den 17. oktober 1864.

Banelinjen forløber på en dæmning med høj bevoksning på begge sider. Kun lige ved viadukten er der åbent, så man skal være vaks på aftrækkeren, hvis man vil have et billede med et forbigående tog – man kan på grund af bevoksningen ikke høre det, førend det er få meter fra viadukten. Jeg nåede kun at se IC3 og Arrivas Lint passere – om der kører andre tog (godstog) på strækningen, ved jeg ikke, men det er i hvert fald et fint, lille blikfang til en modeljernbane.



Støttemur på vandsiden.



- og støttemuren på landsiden.



Der er ikke meget plads at give væk af.



Støttemuren består af groft tilhugne granitkvadre med et smukt farvespil.



Årstallet for opførelsen er præget i betonen.



Afslutningsvis - også IC3 ses fare forbi i nogle få sekunder.



Detalje fra den anden side af støttemuren.

MODELJERNBANE TIL SALG



Baseret på Märklin H0-digital

Anlægget, der er af nyere dato, har størrelsen 200 x 120 cm + udhæng på 160 x 40 cm, indeholder et NOCH-anlæg og er opstillet på et bord med hjul og låseanordning. C-skiner og sporskifter er lagt over alt og huse, kirker, figurer, træer m.m. er inkluderet i prisen, samt mobile station til lokomotiver og flere hundrede sporskifter. (NB: Rullende materiel som lokomotiver og vogne er ikke inkluderet i prisen).

Anskaffelsespris ca. kr. 24.000,-
Min salgspris: kr. 8.000,-

Henvendelse:
Tlf. 41 26 79 35
E-mail: fritz-franz@mail.dk

TOMMERUP KNARREBORG KIVMOSE NÅRUP HOLTEGAARD GLAMSBJERG KOPPEBJERG FLEMLØSE HØED EBBERUP KÆRUM ASSENS

NEXT STOP

Vi venter DEM i
ASSENS
TAG TOGET

8. april - 17. december

Østergade 36, 5610 Assens
For åbningstider se www.museumvestfyn.dk

M
MUSEUM VESTFYN

Birra San Marco



Ølvognen fra Heris - uden alle detaljer monteret.



Foto af forbilledet. Slg. Birra San Marco.

Af Flemming Søeborg

Det er ikke en nyhed på markedet, denne italienske ølvogn fra epoke I, så langt fra – den udkom nemlig i 2012 fra Heris, men når jeg alligevel omtaler den her, skyldes det fascinationen af modellen og de detaljer, som modellerne i vore dage ofte er udstyret med.

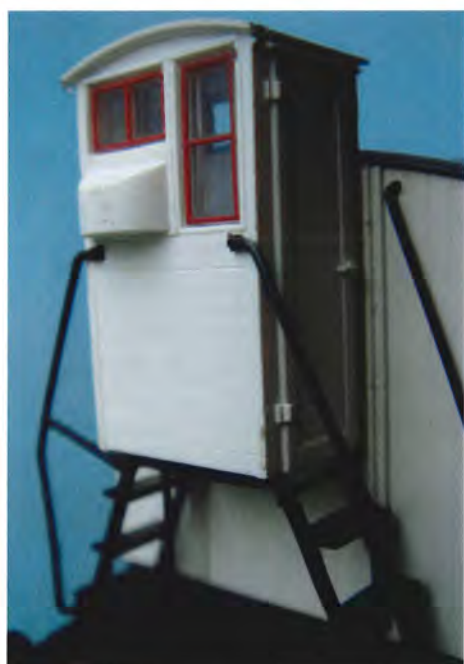
Læg f.eks. mærke til de små øskner på taget – det er ikke længe siden, at sådanne detaljer enten var udeladt eller blot blev markeret med en knop

eller knast i støbningen. Sådan er det ikke længere – findes det i virkeligheden, skal det også være på modellen.

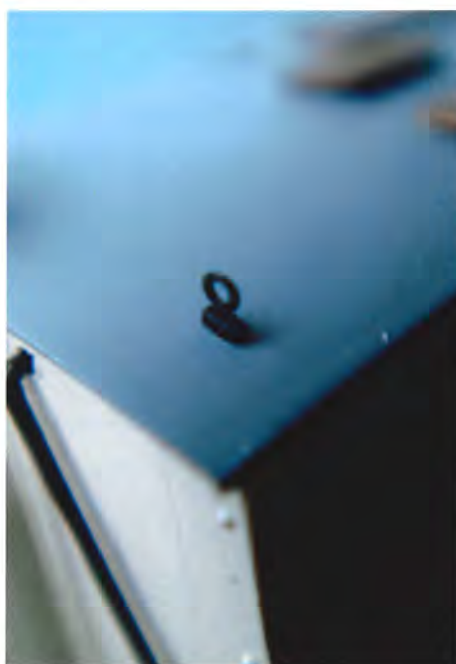
Jeg blev også fascineret af de lange, tynde håndbøjler, det asymmetriske bremserhus, de spinkle puffere, egerhjulene – og så naturligvis det flotte påtryk på siderne, der øjensynligt er helt korrekt. Dog mangler gavlstigen af en eller anden grund, men – man kan jo ikke få det hele! Bemærkelsesværdige er påskrifterne på tysk og italiensk – helt op til 1918 var den nordligste del af Italien underlagt det

østrig-ungarske kejserrige (Sydtyrol). I dag er området Italiens nordligste provins, Trentino-Alto Adige. Det gør så mindre, at jeg formodentlig aldrig bygger et italiensk epoke I-anlæg endside et diorama – jeg har det sådan, at der bare er nogle modeller, jeg må anskaffe. Mon andre har det lige sådan? Skade blot, at Heris er så svært at opdrive, og at de annoncerede nyheder i reglen først kommer på markedet efter flere år.

Heris art. nr. 50011. FS Birra San Marco-ølvogn. Epoke 1.



Det asymmetriske bremsehus - en dejlig detalje.



Meget fine, små øskner på taget - men til hvilket formål.



Reklame for Birra San Marco.

HELJAN MX / MY H0

HELJAN**NYHED****BEGRÆNSET OPLAG: KUN 72 STK AF HVER MODEL**

Vejl. udsalgspris pr. stk:

DKK 2.495,-

Forventet levering: 4. kvartal 2017



43433 DSB MX 1026 brun DC/lyd

43434 DSB MX 1026 brun AC/lyd

44533 DSB MY 1118 brun DC/lyd

44534 DSB MY 1118 brun AC/lyd



43423 DSB MX 1023 sort/rød DC/lyd

43424 DSB MX 1023 sort/rød AC/lyd



44523 DSB MY 1135 sort/rød DC/lyd

44524 DSB MY 1135 sort/rød AC/lyd