

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 34 · august 2017

DKK 120,-

KIELERVOGNEN KAN KØRE



- PÅ BESØG I FARUM MJK
- IC4 UNDER OPHUGNING
- "BJERGGEDEN" PÅ LISTEPOTER
- KAFFESLABBERAS I SPORVOGNEN
- NYE ØLVOGNE FRA HOBBY TRADE
- TUR TIL SCHLESWIG-SATRUP



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

BK 10.08.2017 – 11.10.2017
DKK 120,- SEK 150,- NOK 150,-

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00034

BK returage 41



Søndag den 10. september 2017
kl. 10.30 - 15.30
i Ådalshallen, Skørring
v/Hornslet, 8544 Mørke

Nu for 21. gang afholder vi STORE-byttedag. Vi modelbanefolk, mødes, snakker, bytte og handler. Find skuffen frem igen - du har den stump, en anden mangler - og han har den, du mangler.

I Skørring udstiller bl.a.:

DWA Hobby, Fredericia . Skilteskoven, Odense . Freja Modeltog, Silkeborg
Hobbykæden, Nørresundby . Vejlesen hobby, Vejle . Ebeltoft Antikvariat . SMT, Skjern .
Modelhøkeren, Hadsten . Wengo Modelbiler, Skive og flere brugthandlere.

Kørende anlæg: Djurs Modelbaneklub · Modelbane Europa · Fremomoduler Lystrup Station

Børn under 12 år i følge med voksne - gratis adgang.

Entré giver adgang til en meter flad bordplads, så længe plads haves.

På gensyn!

Djurs Modelbaneklub

Entré kr. 50,-



SMT Modeltog

Jægervej 9
DK 6900 Skjern
Denmark

Tlf. +45 97361012
kontakt@smtmodeltog.dk

www.smtmodeltog.dk



Foto Jonas Henriksen.

Mange har nok benyttet lejligheden til at rejse ud og se andre steder og seværdigheder her i sommer. Derfor "rejser" vi også meget i dette nummer af Spor og Baner – lige fra Farum over Roskilde til

Tyskland, Frankrig, Schweiz, Spanien, Portugal, Japan – men alligevel drejer det sig først og fremmest om Danmark og danske jernbaner.

Foråret bragte de gode nyheder med sig, at det lykkedes DSB at sælge 15 IC2-sæt til en endnu unavngiven køber. Mange har nok undret sig, for hvad kan en køber stille op med nogle tog, som ikke kan køre? Det kommer de dog nok til – med nye motorer, ny teknik og elektronik – og det er muligvis billigere end at købe nye tog, da de "gamle" IC2 jo allerede er typegodkendte til kørsel. Godkendelse af nyt materiel er såvel meget dyrt som belastet med meget dokumentationsarbejde. Så IC2 endte altså med at blive en – omend begrænset – succeshistorie. Nu mangler IC4 bare at opleve det samme.

Men OK, IC4 passer fint ind i det samfunds billede, vi er vant til at se hver dag – offentlige skandaler, distortion og ødelæggelse af samfundets sammenhængskraft. Vi havde engang et velfungerende

postvæsen, et anstændigt skattevæsen, et godt sundhedsvæsen, et samfund med statslige, amtslige og kommunale strukturer helt ud i "Udkantsdanmark" med lokalpoliti, offentlige myndigheder og nærdemokrati. Der var et DSB, som klarede såvel jernbanedrift som rutebiler, færgevæsen, godstransport, rejsebureauvirksomhed og mange andre tjenester, indtil vore politikere efter salamimetoden skar den ene luns efter den anden af DSB og af den øvrige "samfundskage".

Nu tales der om flaskehalsproblemer på motor- og landeveje. Ja, det er da klart – når man har slagtet godstrafik på skinner her i landet, tvinges alle jo til at benytte lastvogne, og lastvogne fylder, larmer og forurener meget. Det ved alle. 6.000 lastvogne kører hver dag over den dansk-tyske grænse – mange af dem kunne transporteres på bærevogne til et større antal knudepunkter/ kombi-terminaler i landet, hvorfra de så kunne køre distribuere godset lokalt. I dag er der kun fire kombi-terminaler i Danmark, heraf blot én vest for Lillebælt (og ingen nord for Taulov).

De lavthængende frugter

Det forlyder, at en herværende producent vil lave Mx-lokomotivet i ny og forbedret udgave. Fint, det er lige, hvad vi mangler – oven på de herlige og absolut nødvendige dobbeltudviklinger af BN-, HBIS-, GS-vogne og ME-lokomotiver blandt andet. Så mangler vi vist bare, at samme producent laver nye og helt korrekte My og N-maskiner, for de mangler da i dén grad også på marke-

det (ironi kan forekomme). Det, som undrer mig, er, at denne producent – eller en af de få, andre producenter, der er tilbage på det lille, danske marked – ikke forlængst har "plukket af de lavthængende frugter" – forstået som at lave modeller af de attraktive privatbanelokomotiver som "Rulleskøjten" eller "Marcipanbrødet" eller af prototypelyntoget IC5. Storseriemodeller af en typisk privatbanevogn med endeperonner mangler også – og mon ikke mange kunne ønske sig et MB-firevognslyntog? En gammel G-maskine ville også være langt mere universel og anvendelig på et dansk modeljernbaneanlæg end en Q-maskine – det er vel kun de færreste, som vil kunne benytte litra Q realistisk på udstrakte rangerbanegårde med dertil hørende "æselryg" (rangerbjerg) og lange vognstammer. Det turde dog være mere interessant og kreativt at fremstille ordentlige modeller af de nævnte forbilleder end at reduplikere allerede udsendte modeller – hvor mange mon har skiftet alle deres BN- eller HBIS-vogne ud, blot fordi der kom endnu en serie nye modeller?

Men bevares, det er jo frit for enhver producent at vælge, hvad vedkommende vil fremstille, ligesom der ikke er købetvang hos kunderne – markedet skal nok regulere sig selv. Jeg mener bare, at det er skønne, spildte kræfter, der udskyder de modeller, der vitterligt mangler på markedet, men – sådan er der jo så meget.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

Abonnér på:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 35 udkommer:

12. oktober 2017

Kontakt:

birgit@turn.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 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 reproklart annoncemateriale er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.400. Løssalgsspris 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
På besøg i Farum MJK	5-8
Tur til Schleswig-Satrup	9-11
Schleswig Kreisbahnhof	12
Tennisbane fra NOCH	12
Kielervognen kan køre	13-17
Erindringer 9	18-22
Bogen om Odin	23-24
Fire Märklin-generationer	25-28
Irma Kaffe - og sporvogne	29-30
På detektivarbejde	31
Sporvejen i Porto, Portugal	32-33
Tuborg eller Carlsberg - eller begge dele	34-35
Den rene Dynamit	36
En sprængfarlig vogn	37
Nye, danske modelbiler	38
"Bjerggeden" på listepoter	39-40
Moderne vogne fra Piko	42-43
Som et Schweizer-urværk	44-45
En marche - den brækkede næse	46
Eviva España	47
Rettelse	48
C3 på skinner	49
Brawa DDSF	50
Særlig klumme	51
En gulderod fra Roco	51
Med sporvogn til Atlanten	52-55
Sommer på museet	56
Nyt samarbejde i branchen	57
IC4 under ophugning	57
Stor modelbane i Japan	58-59

Forsidefoto: Kielervognen i H0. Foto SoB

DANMARKS STØRSTE **SAMLERTRÆF** FOR

GAMMELT LEGETØJ

TOG, BILER, DUKKER, BAMSER, FLY, SKIBE, FIGURER M.M.

FREDERICIAHALLEN

i den nye hal 4, JENS JESSENS VEJ 16, KØBENHAVN F

SØNDAG 3. SEPTEMBER & 3 DECEMBER

KL. 11.00 - 15.00 GRATIS ADGANG

3 x årligt, forår, efterår og jul i 2017

Arrangør tlf. 4028 4057, postboks 83, dk-2640 hede husene

På besøg i Farum MJK



Lygten med ældre materiel. bl. a. det specielle styrevognstog med diesellokomotivet imellem de to styrevogne

Tekst og fotos Finn Frøsig

Farum Modeljernbane Klub – 40 år

Inspireret af en gammel ven i Farum, som viste mig billeder fra et åbent klubarrangement i FMJK, tog jeg kontakt til klubbens formand Henning Hansen. Jeg fik lov til at besøge deres flotte anlæg en stille sommeraften, hvor aktiviteten var på lavt blus. Klubben er stiftet i 1976 og har til huse i Farum Kulturhus. Den har således bestået i mere end 40 år.

I 1976 besluttede en kreds af entusiastiske Farumborgere at bygge et modeljernbaneanlæg med temaet KSB – Københavns-Slangerup Banen – og tidsmæssigt i årene omkring 1930'erne, da banen var privat. Efter grundig planlægning blev anlægsarbejdet påbegyndt, første gang i 1977. Efter tre meget kraftige omlægninger, henholdsvis i 1981, 1986 og 1991, fik anlægget i 1996 sin nuværende form. Klubben fik på det tidspunkt en til-

trængt udvidelse af lokalerne, og det har givet plads til en helt ny DSB-del, der nu er under opbygning. En beretning fra denne del af klubbens anlæg bringes i en senere udgave af Spor og Baner.

Anlægget er i H0, digitalt Lenz 12 V. Skinnerne er overvejende Peco code 100. Anlægget er bygget op med de to endestationer København L. og Slangerup placeret på tunger, der rækker ud i lokalet, men den resterende del er placeret langs væggene. Selve anlægshøjden er flere steder mere end én meter over gulv. Det giver en fin betragtningsvinkel, så detaljerne kommer i øjenhøjde. At der så samtidig er god plads til service under anlægget, er bare en ekstra fordel. Ved hver station findes en sportavle til lokal betjening. Der er noget at se til på klubbens månedlige køreaften. Se i øvrigt den skematiske sporplan for hele anlægget.

KSB-strækningen er principielt

driftsklar, men som altid sker der løbende forbedringer og tilpasninger, bl.a. er man netop i gang med en udskiftning af de fleste sporskifter, som efterhånden var godt slidte. Der er lagt et stort arbejde i at fastholde tidsbilledet og skildre markante steder på strækningen, men det siger sig selv, at der ikke kunne blive plads til alle stationerne. Ud over de to endestationer er der fundet plads til Emdrup, Hareskov, Farum og Vassingrød. Der er lagt stor vægt på at skildre det oprindelige miljø. En overvejende del af bygningerne er skabt efter de originale bygningstegninger og udført på flotteste vis. Det samme gælder materiellet, hvor meget er håndbygget og fremtræder i den karakteristiske, grønne KSB-farve. Der er naturligvis nogle små damplokomotiver og en stribe to-akslede personvogne og godsvogne. Et af klenodierne er diesellokomotivet M 1 og de tilhørende to styrevogne. M 1 og M 2 var diesel-



Remiseanlæg og vognhal i nordenden af København L. Fra Tagensvejbroen i baggrunden fulgte jeg som dreng ofte med i trafikken



Emdrup trinbræt. Som formanden siger: "Vigespor på åben bane". Selve anlægsområdet er under beplantning m.m.



Hareskov station. Yndet udflugtsmål for københavnernes. Tillige var savværket en god kunde hos KSB



Solopgang over Fiskebækbroen, som fører banen over Møl-leåen mellem Farum Sø og Furesøen. Her fandtes engang omkring 1895 et amfibiefartøj, som med jernbanehjul under kølen og jernbaneskiner mellem søerne ved egen kraft be-vægede sig fra sø til sø.



Et yndet udlugtsmål i mere end 70 år. Man havde sit eget trinbræt »Furesø«. Stedet blev offer for Hillerødmotorvejen i 1969. Bygningerne på anlægget er baseret på de originale bygningstegning. De fleste er bygget af Henning Hansen (fmd.) og Torben Ellegaard. Fiskebæk er ligeledes bygget efter originaltegningerne af Jørgen Svendsen



Farum station med styrevognstoget. I tiden frem til nedlæg-gelsen af strækningen mellem Farum og Slangerup i 1954 blev togsættet indsat netop på denne del af banen.



Den smalsporede tipvognsrampe i Vassingrød, som leverede ler til teglbrænding. Det varede dog kun nogle få år. Udvin-dingen var for kostbar og tabte til konkurrenter. Smalspors-banen er under anlæg og er planlagt som et aktivt element på anlægget. Resterne af tipvognsrampen kan stadig ses fra landevejen ved Lyng.



Klubben har bygget en meget stor del af KSB-materiellet selv, men på det seneste også benyttet sig af ommaling af industri-modeller. Det er udfordringen og glæden ved at bygge til en privatbane. Her et lille udpluk. KSB C 26 og ex. Hobbytrade.



Slangerup station og den karakteristiske remisebygning.

lokomotiver, bygget af B&W i 1930. De var forsynet med styrelednings-system fra Siemens og kørte sammen med to stk. fire-akslede styrevogne som de første styrevognstog i Dan-mark. Den oprindelige stemning fra 1930'erne er gengivet på bedste vis. Strækningen har udgangspunkt i Kø-benhavn L. (Lygten). Her findes den karakteristiske stationsbygning, op-stillingsspor, vognhal og remisean-

læg. Langs med gaden Lygten lå der oprindelig både sten- og grushandel og trælasthandel, men disse er ude-ladt på anlægget. Fra KSB var der her forbindelse til DSB-strækningen ved Tagensvejbroen og Nørrebro Gods-banegård for udveksling af godsvog-ne, bl.a. sten og grus fra gravene ved Lyng og den modsatte vej til indu-strierne i Buddinge med flere. Fra Nørrebro fører strækningen fra

Lersøen op ad bakken bag Bisp-ebjerg Hospital og Grundtvigskirken til trinbrættet Emdrup. Næste stop er Hareskov Station. Her er mulighed for togkrydsninger. Desuden findes her Hareskov Savværk med eget si-despor. Herfra går det videre gennem den tætte skov mod Farum Station. Forinden passeres Fiskebækbroen og det navnkundige Fiskebæk Hotel. Det var et populært udflygtsmål og



Slangør station var endestationen i den anden ende. Strækningen Farum-Slangør blev nedlagt i 1954.



Et eksempel på de specielle vogne, som KSB havde – grønne passagervogne var ikke almindelige ellers herhjemme.



Efter at DSB havde overtaget KSB i 1948, blev det originale materiel ret hurtigt udskiftet med DSB's eget materiel, herunder MO-vogne. Hovedbygningen ved København L. findes endnu og anvendes til kulturelle formål.

havde i en periode sit eget trinbræt til de mange turister fra København. I Farum finder vi også det kendte Williams Hotel og får et strejf af hovedgaden huse.

Farum station er et centralt punkt på anlægget.

Der er plads til togkrydsninger med to perronspor, læssevej m.m. I virkeligheden var Farum også endestation for nogle af togene fra København.

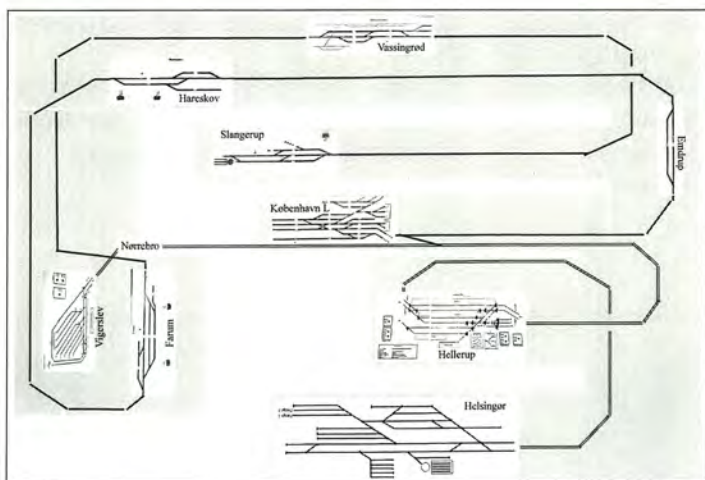
En af KSB's vigtigste indtægtskilder

var transport af sten og grus fra grusgravene omkring Lyng. På anlægget er det dog Vassingerød, der indtager pladsen.

Der blev der i en periode blev gravet ler til teglbrænding. Leret blev bragt til læssespor via en smalsporsbane, og fra en høj rampe kunne det tippes ned i KSB's vogne. Banestrækningen ender i Slangør med en del opstillingsspor og en noget speciel remisebygning. KSB-strækningen er som

nævnt ombygget flere gange gennem de 40 år, men har siden 1996 haft sin nuværende skikkelse.

KSB-historien, kort fortalt: KSB blev åbnet den 19. april 1906. Forud var gået tre år med anlægsarbejder. Banen skulle transportere latrin - i "Chokoladevogne" - ud til bønder og gartnere i banens opland. Man "slap" dog hurtigt for latrintransporterne. De blev i stedet sendt ud til de store gartnerier på Amager. En væsentlig



En skematisk sporplan. Anlægget er bygget op i tunger, så det er nemt at komme til fra alle sider. Samtidig har man valgt en stor anlægshøjde, hvor man virkelig kan få kig på de mange detaljer. Stationerne sporforløbet er hentet fra manøvrerpultene på anlægget.



Der arbejdes i klublokalet. I baggrunden er smalsporsbanen er under omlægning. Man fornemmer opbygningen i tunger og anlægshøjden, så man virkelig får tog i »øjnehøjde«



Der kørte naturligvis også damptog på KSB.



Et af KSB's små damplokomotiver med lille godstog.



Langs banen lå mange husmandssteder.



Opstillingssporene på København L. ude ved Tagensvej. Mange troede i øvrigt, at "København L." stod for "København Lokal", men det var altså gadenavnet Lygten, som stationen var opkaldt efter.



Det flotte Williams Hotel i Farum. Så småt er byen ved at vokse op rundt om jernbanen.

indtægtskilde var transport af grus og sten til de mange byggerier i København, særligt til de store baneanlæg inde i byen, den nye Hovedbanegård, Godsbanegården o.s.v. Banen blev også hurtigt populær som udflugtsbane til Hareskoven og de store søer; Furesøen og Farum Sø. Slangstrupbanen overgik til DSB pr. 1. april 1948. I 1954 blev strækningen mellem Farum og Slangstrup nedlagt. Strækningen København-Farum blev i 1977 omdannet til S-bane og fik tilslutning til S-banenettet ved Ryparken. Hvis "Midtbaneprojektet" – strækningen Helsingør-Hillerød-Slangstrup-Frederikssund-Ringsted-Næstved – var blevet fuldført, havde der sikkert åbnet sig helt nye muligheder for KSB

med en fælles station i Slangstrup, men sådan blev det som bekendt aldrig. Har du lyst til at læse mere om banen, så er P. Thomassens bog "KSB. Kjøbenhavn-Slangstrup Banen" fra 1980 en mulig kilde.

Om Farum Modeljernbane Klub

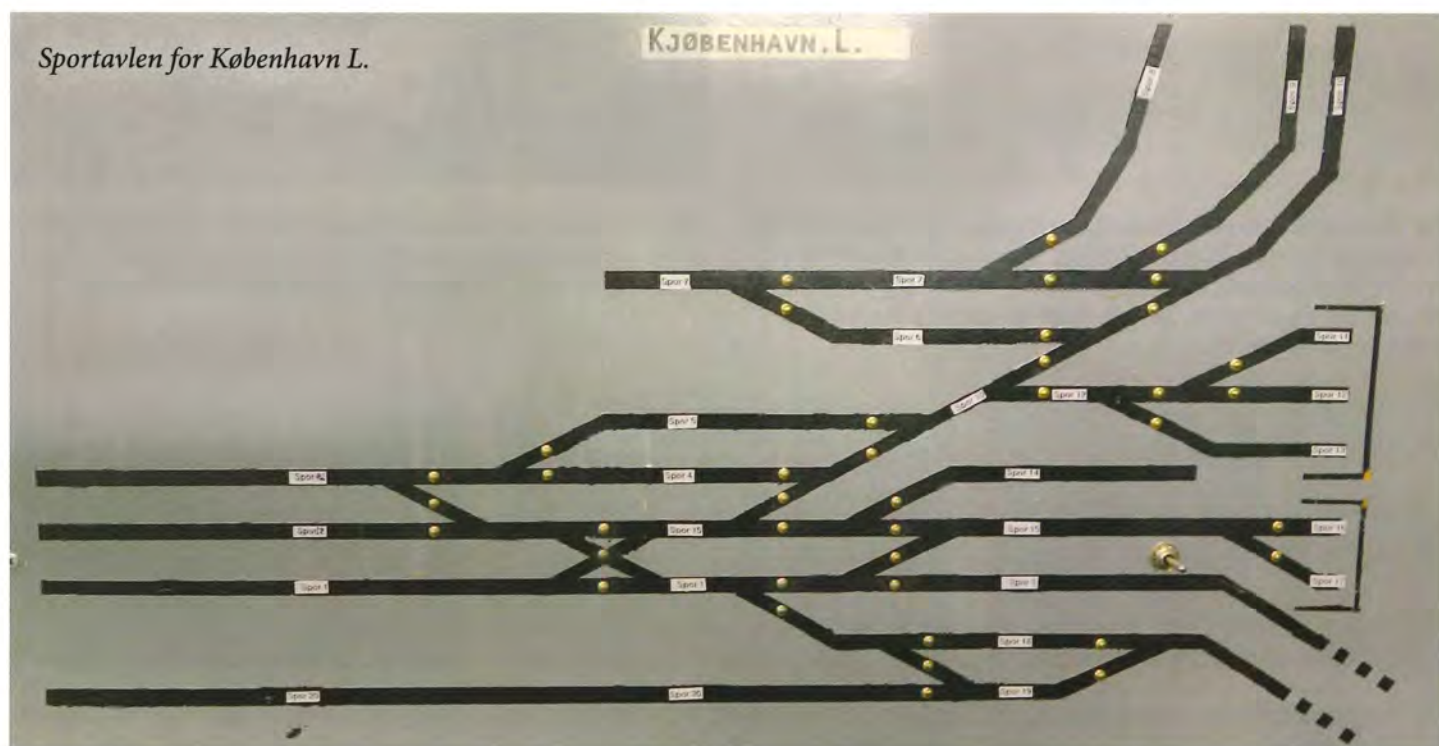
Klubben har p.t. ca. 20 medlemmer. Anlægget i størrelse 1:87, to-skinne jævnstrøm, 12 volt digitalsystem Lenz. Skinnemateriellet er overvejende PECO. Klubben har også et stort udstillingsanlæg, som blev vist frem ved bl.a. modeljernbanetræf i ind- og udland. Det er nu er sat i depot på grund af pladsmangel. Klubben er åben for alle med interesse i ovenstående.

Kontakt til formand: Henning Hansen
Telefon: 44 99 38 55 eller 40 76 38 55
website: www.fmjk1976.dk.

E-mail: helohan14@gmail.com

Der findes en Facebookgruppe og der udgives et klubblad: KSB Model Tidende fire-seks gange om året. Dette blad indeholder informationer om klubbens møder, udflugter, køreaf-tener, medlemmernes rejsebeskrivelser, artikler om KSB og meget andet med relation til jernbaner i ind- og udland. Det hele krydres med diverse fotos.

Omtale og billeder fra klubbens DSB-strækning bringes i en kommende udgave af Spor og Baner.



Tur til Schleswig-Satrup

Vores tog fra Danmark med MY som trækraft er ankommet til Schleswig. Det er nogle meget lave perroner på så stor en station. Der lå frostsne mange steder, men det var jo også vinter.



Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Medens jeg flere gange havde været på udflugter i Østtyskland med Dansk Jernbane-Klub (DJK), havde jeg aldrig været i Vesttyskland, skønt det var meget nemmere både med hensyn til færdsel og tilladelse til fotografering. Det skulle ændre sig, for et par af mine gode venner, der også var interesserede i jernbaner, kon-

taktede mig i begyndelsen af februar 1965.

Det viste sig, at en af strækningerne på Schleswiger Kreisbahn skulle indskrænkes, så der ikke mere skulle køre persontog. Det var strækningen fra Schleswig til Satrup, det gik ud over, og udflugten skulle foregå den 21. februar, da nedlæggelsen af persontrafikken skulle finde sted ugen

efter. Det var i sidste øjeblik, vi kom afsted.

Snoet linieføring

Jeg havde læst lidt på lektien og erfaret, at sidebanen til Satrup var åbnet i 1904 og havde en længde på 29,2 km. Hvis man så på et kort, blev man meget forundret over linjeføringen. Der var faktisk ikke nogen lige stykker. Det lignede to S-er, der var sat



Da vi kom til lokalbanegården, var det første, vi så og fotograferede, denne lille fine trolje nr. 3, der var meget velholdt.



Foran stationsbygningen holdt et mærkeligt tog, der bestod af to skinnebusbivogne og en ældre toakslet personvogn, alt i en meget fin stand. Det var et kraftigt spor, som lå på stationen, men det plejer heller ikke at være på det område, at tyskerne sparer.



Jeg blev så forelsket i personvogn nr. 8, at jeg måtte have et farvebillede også. Det var en køn vogn, der tilsyneladende var i daglig drift.

oven på hinanden. Måske var det for, at ingen landsbyer blev snydt for toget, men det bevirkede desværre, at det tog tid at køre banen igennem.

Det var svært at konkurrere med bilerne, og man kunne undre sig over, at persontrafikken først blev nedlagt i februar 1965.

Den 21. februar om morgenen mødtes Jørgen og denne histories forfatter på Odense Banegård, og vores tog afgik med gennemgående vogne sydpå kl. 7.45. I Kolding steg Ole på toget, og så var selskabet samlet, og snakken gik lystigt.

Kl. 10.04 var vi kommet til Padborg, hvor det var blevet så lyst, at vi kunne fotografere. Desværre var vejret meget mørkt, så billederne blev derefter. Jeg tog en del sort/hvide billeder

under indkørslen til Flensborg, men det var ikke noget at prale af. Da vi passerede maskindepotet, viste der sig flere dampfaner, så der var stadig damplokomotiver fyret op.

Vi ankom til Schleswig kl. 11.00, og der steg vi ud. Jeg havde håbet, at vi fik et tysk lokomotiv til at trække toget i Flensborg, men det var stadig den hjemlige MY, der formentlig kørte igennem til Hamborg.

Det var således første gang, jeg satte fødderne på vesttysk jord, så det var spændende. Vi skulle gå fra DB-stationen til Schleswig-Altstadt, så vi fik set det meste af byen. Blandt andet passerede vi Gottorp Slot, hvorfra Det Tredje Rige blev regeret kort tid inden kapitulationen.

Seværdigheder i Schleswig

Da vi ankom til Altstadt, var der nok at se på, idet der stod en del personvogne, som var i meget fin stand, ligesom en pakvogn så meget nymalet ud. Den har ganske givet været brugt til det daglige godstog fra Altstadt til Kappeln. Alle køretøjer var påmalet "Verkehrsbetriebe des Kreises Schleswig". Kort og godt. Man må indrømme, at danske privatbaner kan anderledes fatte sig i korthed.

Efter at have kigget på diverse jernbanevogne gik vi hen til Schleswig domkirke, som blev påbegyndt af danskerne men først blev færdig for få år siden. Vi blev enige om, at tyskerne ikke havde megen pietetsfølelse,

for der var bygget en masse moderne huse lige op ad kirken, så man havde svært ved at få nogle ordentlige billeder.

Da der skulle komme et tog fra begge endestationer, gik vi en lille tur op i byen for at modtage de to tog. Først kom en moderne skinnebus, T 5, fra Kappeln, og efter lidt ventetid kom et fantastisk køretøj, T 1, oppe fra Satrup. Vi fik et herligt billede, da motorvognen krydsede en brostensbelagt gade, medens en mand med et flag stoppede vejtrafikken.

Efter oplevelsen med ankomsten af de to motorvogne gik vi tilbage til stationen for at købe billetter. Da begge mine rejsekammerater talte flydende tysk, holdt jeg mig lidt i baggrunden og beundrede deres kunnen. Ole forsøgte at få rabat, da han var ansat ved DSB, men det lykkedes trods alt ikke. Trods mit realeksamenstysk lykkedes det mig at få en billet til DM 2,80, hvis man ellers kan kalde en lap for en billet.

Det viste sig, at det var den gamle T 1, der skulle køre tilbage til Satrup, så det så ud til at blive en spændende tur. T 1 var bygget i 1925 af LHW i Tyskland og leveret sammen med en tilsvarende motorvogn, der dog senere blev moderniseret. T 1 syntes at være den mest originale, og det gjorde jo ikke turen ringere. Et par enkelte, lignende motorvogne har kørt i Danmark.

Vi steg ombord og satte os til rette på de magelige træsæder og afven-



Den sølle 'billet'.



Vi foretog en udflugt til Schleswig Domkirke, som lå tæt på stationen. Vi måtte på en vis afstand for at få det hele med uden forstyrrende bebyggelse.



Kort efter skulle der komme tog fra Satrup, og vi var meget spændte på, hvad det var for et køretøj. Det var heldigvis T 1 fra 1925.

tede afgang. I min billedmappe fra dengang har jeg beskrevet turen, som følger: "Det blev en tur, som vi sent glemmer. Den lille mukkefik hoppede og dansede og raslede og rumlede henover de ujævne skinner. Jeg forsøgte at finde ud af, hvor mange gear, den havde, men det lykkedes ikke." Vi overlevede turen og ankom til Satrup, hvor der faldt ro over T 1. Vi tog lidt billeder af endestationen, og kort efter kom motorføreren ud fra stationen og startede motorvognen igen. Stille og roligt kørte T 1 i remise, så den var klar til næste dag.

Der havde tidligere gået baner i flere retninger, men vi måtte belave os på at gå til den nærmeste station, som var Sörup. Jørgen havde regnet ud, at der var 4 km, men der var nu 6 km til DB. Det var nu udmærket at få fast grund under fødderne i modsætning

til T 1's gyngende gulv. I Sörup købte vi billetter til Flensborg for DM 1,60 hver, og da vi var ankommet i god tid, kunne det lade sig gøre at indtage

en udmærket aftensmad på stationen i Flensborg.

Det var min første tur til Vesttyskland, men det blev ikke den sidste!



Vi skyndte os ned på stationen og fik et farvebillede af den gamle motorvogn, som skulle retur til Satrup.



T 1 er klar til at køre til Satrup, så vi kravler ombord.



"The end of the line". Så er T 1 kommet til Satrup, og vi må gå resten af vejen til Sörup.

Schleswig Kreisbahnhof



Schleswig Altstadt - den gamle Kreisbahnhof, kraftigt moderniseret, her i 2008.
Foto Flemming Søeborg.



Foran den gamle banegårdsbygning ligger en stump spor i et nydeligt haveanlæg - næsten for pænt.
Foto Flemming Søeborg.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hans Gerners herlige beretning om turen til Schleswig og Satrup fik mig til at tænke på, at jeg var forbi den forhenværende Kreisbahnhof i Schleswig i 2008. Bygningen var uigenkendelig – sammenlign med det tredje billede

med de tre bivoget i artiklen. Faktisk var den blevet meget nydelig at se på – den virkede indbydende, men desværre var restauranten ikke åben, da jeg kom forbi.

På muren stod stadig "Schleswig Altstadt", og hvad der var mere over-

raskende var, at den nye ejer havde anlagt ti-femten meter spor foran – godt nok med prydbuske og græsplæne, men man kunne dog sidde på en "perron" og kigge ned på sporet. Alle andre rester af den lille "Kreisbahn" var til gengæld væk fra byen, som dog stadig er et godt udflugtsmål.

Tennisbane fra NOCH

Tekst og fotos Flemming Søeborg

NOCH har sendt en tennisbane i H0 på markedet, komplet med bane, hegn, spillere, dommer, lidt udstyr og et klubhus.

Klubhuset skal samles af laserskårne kartonstykker. Samlingen er i og for sig let nok, men pasformen og udførelsen af delene kunne være bedre..

Banen består af karton med påklæbet tennisbane af selvklebende papir og er formindsket i forhold til en tennisbane i 1:87. En tennisbane måler 10,97 x 23,77 meter, hvilket i H0 giver 126 x 273,2 mm. Modellen måler kun 106 x

200 mm. Overfladen er glat, hvor en rigtig tennisbane er belagt med rødbrunt grus.

Der er trådhegn med store masker hele vejen rundt om banen. Spillerne og de to andre figurer er meget livagtige – der er mandskab til en "mixed double"-kamp (to herrer og to damer), en dommer i højsæde og en ungdommelig "boldhenter", en boldmaskine (?) samt en taske med en ketcher. Monteringen af tennisbanen går nemt for sig, og i løbet af en times tid er man klar til "mini-Wimbledon" eller "French Open".

NOCH art. nr. 65615 Tennisplads.



Den færdige tennisbane - kampen er i gang.

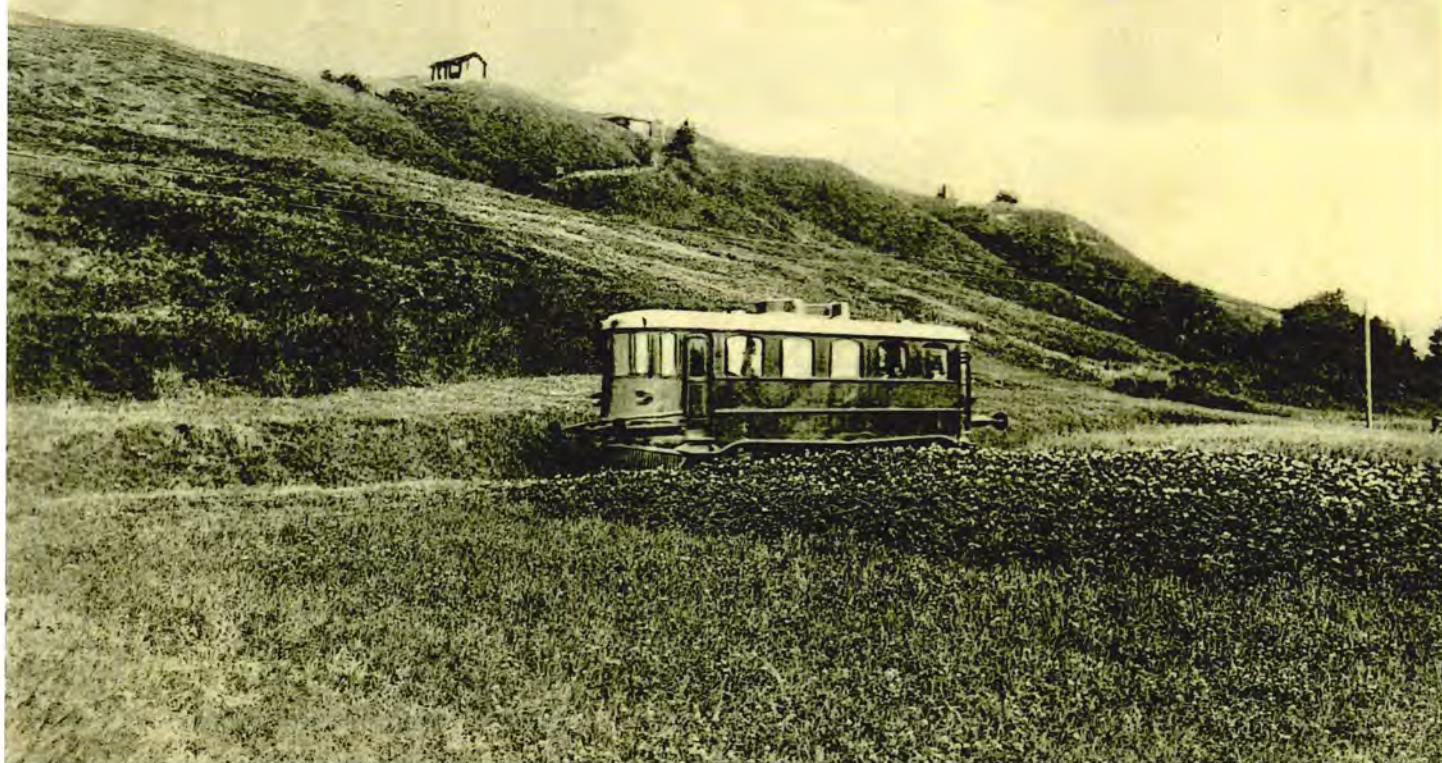


Spillerne er klar - den unge boldhenter ser spændt til.

Kielervognen kan køre

Frederikshavn: Motortoget langs Bakkerne.

Kielervogn FFJ M 1201 eller 1202 i det flotte landskab syd for Frederikshavn i 1920'erne. Postkort i Leif Bangs samling.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Foranlediget af en debat i vinters på www.jernbanen.dk om Paniers Kielervogne besluttede jeg mig for at prøvebygge et eksemplar. Valget faldt efter samråd med hr. Panier på modellen af Verden-Walsroder-vognen T 151 (art. nr. 1050/16). Byggesættet ankom efter et par ugers ventetid. I pausen læste jeg, hvad der var at finde om Kielervognene og prøvede at sætte mig ind i historien om disse "ulyksalige" vogne.

Efter at have gennemlæst byggevejledningen et par gange og taget notater undervejs følte jeg, at jeg nu var klar til denne udfordring. Jeg må med det samme vedgå, at det ikke er en nøjagtig model af FFJ- eller HLA/HH-vognene, for der er forskelle på Paniers byggesæt og de danske forbilleder, så det kan kun blive en forandret udgave. Forskellene ses f.eks. på tagudrustningen, men også på kofangerne, som de danske vogne havde, mens de tyske havde bagagebærere i hjørnerne. De danske buffere var også længere end de tyske, og endelig er der farvespørgsmålet, som vel

ikke er endeligt afklaret. Var de normalsporede, danske vogne ceriserøde, blågrå, banangule eller noget helt fjerde – og hvilke påskrifter havde de, hvilken typografi og hvilke farver, hvor sad de? Altså mange uafklarede spørgsmål inden jeg overhovedet kunne komme i gang.

Første punkt var derfor taget: På undersiden er markeret en masse punkter til boring, men efter hvad jeg kunne se på de danske billeder og tegninger, skulle der kun være to tagkølere, fire ventilatorer, et par andre "dimser" samt naturligvis lygter og fløjte på taget. Tagkølerne sad tættere på FFJ/HLA-vognene end på de tyske, så jeg måtte måle mig frem til deres placering – og bore huller cirka 60 mm fra enden. Bor nedefra for at undgå, at boret glider på tagfladen. De fire tagventilatorer var også placeret anderledes, men jeg accepterede den tyske placering – ellers blev målearbejdet for omfattende med fare for upræcise mål. I første omgang limede jeg kun de flade, små ventilatorer fast (med cyanolim), for der ville blive turbolens rundt om de større kølere ved den senere spray-

maling – og så var det bedre at montere dem til sidst.

Næste punkt – ja, jeg fulgte ikke byggevejledningen, for der er mange dele, der ikke skal bruges på den danske model – det var at montere



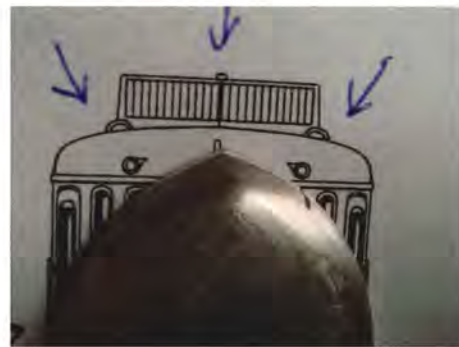
Hurra - her kommer jeg. Kielervognen er atter på banen. Hvem skulle have troet det efter alle de år.



Inden boring i taget markeres hullerne med angivelse af borttykkelse.



Førerpultene samles let med cyanolim.



Så skal der måles nøje op - brug en skalatro tegning og marker punkterne med en spritpen.

håndgreb, "rat" og greb på førerpultene. Her måtte jeg gætte mig frem til, hvad jeg skulle bruge, og da der manglede et greb, har jeg nok skønnet forkert – men her blev jeg så også bekræftet i, at Paniers byggesæt er – for at sige det pænt – noget for sig selv.

Da jeg nu var i gang, limede jeg pultene fast i de færdige fronter – det er netop på grund af disse færdige fronter, at jeg turde give mig i lag med dette byggeri, da fronterne førhen skulle samles del for del af hvidmetal – en håbløs opgave. Nu er de færdig-samlede med en hvidmetalunderdel og en ætset vinduesdel. Begge dele er tilspidsede, dog var den ene vinduesdel mere rund end spids, og det ses tydeligt på et af billederne. Med forsigtighed spidsede jeg fronten noget mere til over en stållineal. Også lygterne blev limet på plads – de passede uden videre i de forborede huller. Sæder blev forsøgt limet på undervognen, men ved kardanakslen ville de hindre bogiens udsving, så det

blev kun til få siddepladser – det er en vogn for stående passagerer. De to apparatkasser blev også limet fast på undervognen.

Boring mit Gefühl

Herefter fandt jeg borholderen og mine mindste bor frem. Desværre kunne borholderen ikke håndtere bor mindre end Ø 0,7 mm, så det måtte jeg affinde mig med. Jeg borede huller i vognsiderne til håndtag og håndbøjler. Det værste forestod nu. I taget skal der være fire små slutlanterner, og de sidder midt i rundingen på et punkt, der runder i mindst to niveauer. Selvom det er problematisk, er der hverken kørnerprik eller angivelse af, hvor man skal sætte boret. Det er bare at prøve sig frem, halvvejs i blinde. Velkommen til 1970'erne!

Nå, jeg lagde taget oven på en 1:87-tegning af Kielervognen, og med en spids spritpen kunne jeg markere nogenlunde i det vandrette plan, hvor boret skulle "gå ind". Om jeg så kunne ramme det vertikale

plan nøjagtigt samme sted fire gange, ja, det måtte jeg håbe på. Nu er det sin sag at bore parallelt med tagsiden ind i en stærkt sinuskrummet og glat flade med et 0,7 mm bor, men med håndholdt stædighed gik det nogenlunde, og da først der var hul et par millimeter ind, skiftede jeg til 1,2 mm bor og borede rask videre. Herefter savede jeg de fire lanterner af messing-støbegodset, pressede dem ind, og fæstnede dem med cyanolim. Nu sidder de fast for evigheden. En dreven modelbygger ville nok her have monteret SMD-dioder, men da jeg kun kører modeltog i dagtimer, er lys ikke nødvendigt. Kielervognene kørte kun til 1938, og dengang brugte man ikke lys om dagen.

Næste, krævende opgave var at bore huller til hornpibe og til kobling på den krumme, spidsede front. Det gik smertefrit, mærkeligt nok. Og så var det tid til at samle vognkassen.

Solid som en kampvogn

Vognkassen skal samles som et rek-



Operationen lykkedes - nu skal lanterne monteres.



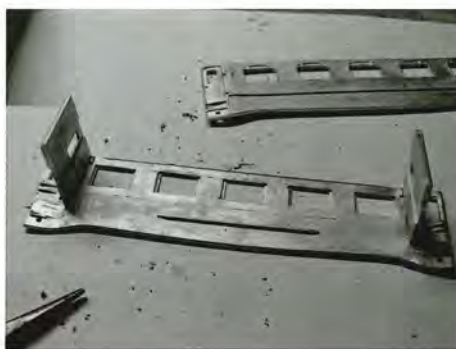
Fronterne med lanterner, buffere og førerpulte - klare til montering. Den venstre buer stadig en del, hvor den skal spidse til, men disse fronter er altafgørende for modellen.



Bogierammen passer nøjagtigt til bogien, men er alligevel problematisk og endte med at blive kasseret. Tappen på rammen er til koblingskrogen - nok lidt underdimensioneret.



Provisorisk opstilling med fronter, tag og undervogn. Alligevel kunne prøvekørslen foretages med held.



Vognkassen samles som et retvinklet hus - her skal endevæggene justeres en del. Der er taget hensyn til, at ruderne næsten kan ligge i plan med vognkassen.



Prøvekørsel, nu med det meste af vognkassen samlet - en rystende oplevelse, men det gik nogenlunde.

tangel med sider og indvendige vægge. Nogle vil nok prøve at lodde, men da det er hvidmetal, vil væggenesikert hurtigt smelte. Jeg limede dem først med cyanolim, dernæst brugte jeg R/C Modellers Craft Glue, men efter en nats hærkning var væggene ret "eftergivende", og mere cyanolim nyttede ikke rigtigt. Dernæst prøvede jeg med smeltelim fra en limpistol, men det fyldte for meget i sammenføjningerne, og så måtte jeg fjerne det igen. Mere cyanolim på, og nu synes det at holde. Man kan nok bedre bruge epoxy eller araldit, og det vil jeg forstærke samlingerne med.

Nu kunne jeg prøvesamle fronter og vognkasse, men de svagt tilspidsede ender på vognsiden gabte for meget i forhold til fronterne. Da siderne jo er lavet af hvidmetal, var det nemt at bøje dem ved at presse siderne mod bordet - og da de var presset få millimeter indad, passede det hele næsten spaltefrit sammen, også ved løs montering på undervognen. Disse dele skal dog ikke limes sammen nu, for

så kan man ikke anbringe dem på undervognen - meningen er, at fronterne skal skrues fast nedefra og derved holde vognkassen på plads. Vi får se, om dét lykkes!

Problemer på lager

Foreløbig har jeg holdt mig til det nemme, det overskuelige. Nu drejede det sig om undervognen. Jeg har set den nye udgave af Kielervognen omtalt som "dekoder-egnet", så det var endnu et salgsargument over for mig. Det dekoderegnete bestod i, at der var to ledninger fra strømoptaget til motoren, som man så kunne forbinde med en dekoder. Javel - så er ALLE modeljernbanelokomotiver dekoderegnete - man skal bare lave arbejdet selv. Et NEM-snitsted havde været at fortrække. Dekoderen skal nok placeres under vognbunden, hvor der er plads - men ingen afdækning. Nå, dét punkt sprang jeg let og elegant over, og i stedet afprøvede jeg den køreklare undervogn analogt. Den består af chassis, to bogier, motor med kardantræk til den

ene bogie, strømoptag på fire aksler, og det var så det - bortset fra, at der reelt kun var strømoptag på to aksler. Med en spids pincet fik jeg dog bøjet de spinkle kobberstrimler, således at alle aksler kunne optage strøm. Kørslen uden overdel var udmærket, lavt gearret, men med en del støj.

Bogierne skal have beklædning i form af sideblænder samt koblingsholdere. Byggevejledningen er så spartansk med oplysninger, at den i dansk oversættelse blot siger, at man skal lime blænder og koblingsholdere fast, og det var så det! Suk! Jeg savede blænderne af messingstøbegods ud og limede den ene på prøvebasis sammen med cyanolim og bagefter R/C Modellers Craft Glue. Når det hele er tørt, skal rammen monteres på bogien, som har udsparinger til de to små plader - den ene har en tap til koblingen og skal vende fremad. Nå, det kunne akkurat lige lade sig gøre at montere rammen - der er højst en afstand på et stykke papir mellem blænde og hjulskive, så jeg frygtede



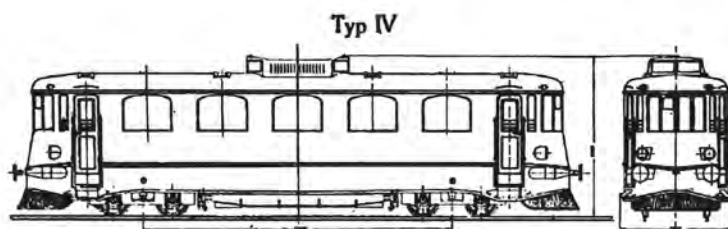
'Slagskibet' ligner nu en Kielervogn, selvom delene blot er monteret løst.



I fronterne skal der bores huller til horn og koblinger, hvilket går hurtigt.



Og så er vi klar til en jomfrukørsel gennem det forårsfriske landskab - på denne side er litreringen hvid.



Den normalsporede Kielervogn FFJ M 1201. Slg SoB.jpg



Fabriksskilt fra DWK.

for klemning eller endnu værre: kortslutning! Da jeg satte undervognen med vognkasse på sporet, kørte vognen til min store forundring

Den støjede og rumlede, på lige strækning fedtede hjulene inden igangsætning, i hjertestykker blev den holdende med motoren i gang, men den kunne ved øget acceleration komme fri igen. På sin vis illustrerer Kielervognen således meget godt, hvad nogle af jernbanens foregangsmænd tænkte omkring år 1800, nemlig at lokomotiver med jernhjul ikke ville kunne trække noget på jernskinner, men blot fedte rundt. På grund af den enorme vægt (over 360 gram) er der til gengæld overhovedet ingen problemer med strømtilførsel til modellen, men trækraften er ringe, og stigninger kan den slet ikke klare – jo, det er en rigtig Kielervogn i model! At trækraften er ubetydelig, gør på den anden side ikke noget, for det er håbløst at montere den medfølgende kobling på kræet – skørterne rager nemlig for langt ned for koblingsstangen, og i praksis kørte Kielervognene oftest solo. Der er dog vedlagt skalakoblinger i metalstøbegods, men de er umulige at samle (for undertegnede). Jeg monterede i stedet færdige, fungerende skalakoblinger fra Jouef – og det ser fint ud. De virker faktisk også, således at en let vogn med A-koblinger uden videre kan kobles bag på Kielervognen.

Den anden bogieafdækning kunne jeg ikke montere, som den skulle, så i stedet må jeg lave en indvendig afstandsholder til blænderne. Herved kan de også rykkes ½ mm længere ud, således at de ikke klemmer på hjulene – men til gengæld skal man så passe på, at de ikke støder på vognkassen og dermed ikke kan dreje. Suk endnu en gang – det må vente til bedre tider! Det havde været nemmere at bygge vognen i smalsporsudgave. Vognkasserne til smalspor var nemlig ens fra

DWK. I øvrigt behøver man nok slet ikke blænderne, da skørterne rager temmelig langt ned og næsten skjuler hjulene. Det lever jeg med foreløbig. Det minder lidt om min barndoms Märklin-lokomotiver, som ofte måtte have fjernet forløberne for ikke at afspore....

Restarbejder

Tilbage resterede stadigvæk farvesætningen og detaljeringen. Fast stod det, at Haderslev Amts Jernbaners vogne var creme/røde, men da de var smalsporede, er de uden interesse her. FFJ's vogne siges at have været ceriserøde (mørkerøde, vel hen mod bordeaux), mens HLA/HH's vogne skule have været blågrå. Det er lidt vagt, og endvidere skulle en vogn i kort tid have været malet lys gul. Jeg valgte den mørkerøde, men her kom så næste spørgsmål: Hvilken farve, hvilken typografi havde vognene – og hvor mange påskrifter var der. På et eller to af de få, overleverede billeder kan man ane konturerne af en baneforkortelse med blokskrift, og det vil jeg holde mig til – udført med guldbogstaver på den ene side, hvide på den anden. Så kan jeg senere måske finde ud af, hvad der er korrekt. Farven

(RAL 3005) er nøjagtigt den samme, som Heljan har brugt til AHJ-skinnebussen, så mon ikke den er rigtig? AHJ-litreringen på skinnebussen er gul, så måske skulle Kielervogne også have gule påskrifter? Indretningen skal have brune lædersæder, lakerede trævægge, formodentlig gråt gulv og hvidt loft, mens førerpulten skal være sort med messingfarvede håndtag og håndhjul. Håndbøjlerne er indtil videre messinggule, bufferne sorte, mens lygtehus og andre detaljer på vognkassen er mørkerøde. Parabollerne er malet med en sølvpen, og bagefter anbragte jeg en dråbe hvid lim, der – efter tørring – skal illudere glas. Indtil videre har jeg ikke monteret horn på taget, da jeg ganske enkelt ikke ved, hvordan hornet så ud – og de medfølgende virker for store til de danske udgaver.

Som de sidste dele monterede jeg præcist tilskårne "vinduesglas" i rammerne på sider (13,0 x 8,45 mm) og fronter (usikre mål), hvilket betød meget for vognens livagtige udseende, og med lidt ærefrygt satte jeg atter Kielervognen på skinnerne – og den kørte. Desværre er den analog, så den kan ikke køre med resten af materi-



Ved sjældne lejligheder trak Kielervognen en bivogn - her er det FFJ C 72, der er på slæb.

ellet i daglig drift, men oprindelsen fornægter sig ikke: Kielervognene var og blev datidens IC4, og sådan bliver modellens skæbne også – på linie med Heljans P-maskine, som også blot står i et hjørne og henfalder i stille bøn.

Facit

Konklusionen er, at det er et fascinerende byggesæt, og glæden ved at se denne legendariske motorvogn langsomt tage form er stor; arbejdet med den er ikke uoverkommeligt, men på den anden side fordrer det stor – ind imellem MEGET STOR – tålmodighed, fingerfærdighed, nøjagtigt værktøj og overblik. Omvendt må man være forberedt på det værste, på skuffelser, på uventede ud-

fordringer, inden man når så vidt, at man har et færdigt, køreklart køretøj. Og når først Kielervognen er anbragt på skinnerne, skal den helst forblive der – den har det ikke godt uden for sit rette element! Jeg har indtil videre ladet overdelen samt taget være løse, mens kun fronterne er skruet fast. Regn med en god, uforstyrret weekend til at bygge modellen plus tørretid til maling.

Samtidig må man dog erkende, at modellen som byggesæt tilhører en anden generation; i dag ville man gribe sagen ganske anderledes an: Overdelen ville enten være lavet af sprøjtet kunststof eller nok snarere af resin eller 3-D-tryk, mens undervognen ville have centermotor, træk på

alle aksler og være forberedt til dekoder med NEM-stik. Ydermere ville man i dag nok også tage hensyn til belysning og benytte fjedrende buffere, mens en koblingskulisse sagtens kunne undværes. Så byg Kielervognen, hvis du har tid og lyst og ikke kan lade være, eller brug kræfterne på noget bedre.

Panier art. nr. 1050/16 Verden-Walsroder Eisenbahn nr. T 151 DWK 38. Byggesæt inkl. køreklar undervogn. Pris ca. 2.500,- kr.

Jørgen Røn, Skilteskoven, har udarbejdet og leveret påskrifterne efter mit oplæg.



Normalsporet Kielervogn, enten FFJ M 1201 eller 1202, undervejs i Bangsbo Bakker syd for Frederikshavn. Postkort i Leif Bangs samling.



Og så tøffer Kielervognen ud af billedet.



AHJ-Skinnebusbivogn og FFJ-Kielervogn - samme farve, så mon ikke jeg har ramt rigtigt.



Litreringen er guldfarvet på den anden side. Måske havde den en helt tredje farve - hvem ved, En enkelt passager har povet sig med - måske klarer toget hele vejen til Frederikshavn.

Erindringer 9

Allan Testrup ved skrivebordet under bisættelsen af Kong Frederik IX. i januar 1972 - bemærk de hvide handsker. Privatfoto.



Fortalt af Allan Testrup

Roskilde 1972-1978

Lige efter nytår blev Kong Frederik IX. indlagt på Københavns Kommunehospital. Hvor alvorligt det var, vidste vi ikke, men den 14. januar 1972 blev der tillyst et særtog fra Gedser til København G. med bårevognen. Vi i kommandoposten blev så klar over, at det var alvorligt. Samme dag døde kongen. Det betød lige pludseligt meget arbejde for mange i DSB. Der var tradition for, at kongens bære blev befordret med tog til bisættelsen i Roskilde Domkirke. Også på Roskilde station blev der travlt især for stationsforstander Rasmussen og overkontrollør Orluf, men også for andre DSB-instanser i Roskilde. Bisættelsen skulle finde sted den 24. Kongetoget med båren skulle trækkes af to E-maskiner. Der blev lavet en "drejebog" for Roskilde station, hvor der næsten minut for minut blev beskrevet, hvor og hvem der skulle tage sig af de mange forhold mht afspærring, vejledning af passagerer m m. Kongetoget skulle komme i spor 1 og standse meget præcist, for at båren kunne bæres ud

uden at give problemer med de søjler, der bærer perrontaget, og lige ud for den røde løber og lige ud for døren ind til forhallen. Umiddelbart før kongetoget kom toget med følget i spor 2. Gæsterne i følgetoget skulle befordres i busser til Domkirken. De kongelige fra kongetoget, der ikke gik i følget bag båren, skulle med taxaer, der holdt klar til at køre ind på perron 1, når båren var kommet ind i forhallen. Der var store sikkerhedsforanstaltninger pga. visse personer i følget, som kunne være terrormål. Alle indenfor afspærringen skulle have en tilladelse til at være der og vise den frem til politiet. Den dag var jeg "adjutant" (stik-i-rend dreng) for otktl Orluf og skulle tage imod diverse meldinger fra personalet, når en opgave var udført. Alt uniformeret personale bar hvide handsker og sørgebånd. Da båren og alle gæsterne var væk og på vej til Domkirken, skulle togene gøres i stand, og lokomotiverne vendes og tilkobles i den anden ende. Og efter højtidligheden i domkirken kom de kongelige og følget retur til stationen, der igen var spærret af. Det var en arbejdsdag, der var helt usædvanlig. Det blev så hverdag igen,

og jeg skiftede mellem de forskellige arbejdsopgaver, kreds- og hovedbestyrelsesarbejdet, uddannelse nye kontormedarbejdere m m.

Udlandstur

Den 1. juni blev Jørgen Falskov, der var på billetkontoret, udnævnt til trafikkontrollør i DSB Rejsebureau London, og jeg skulle som stationsafløser nu "gå i den tur". Udlandsturen var allerede startet, og netop i 1972 indførte de fleste europæiske baner InterRail-kortet, der var en jubilæumsgave til unge mennesker til en billig pris. Det gav et voldsomt pres på rejser til udlandet. Jeg var "fortrinvis trafikmand" og ikke helt vild med turen på billetkontoret, selvom jeg godt kunne lide kundeekspedition. Turen gik fra kl. 10.00-12.00 og 14.00-19.00 mandag til lørdag. Jeg mistede indtægt fra natpenge m m. Men jeg gik til opgaven, så godt jeg kunne, og efterhånden vænnede jeg mig til arbejdet og arbejdstiden. Og så hjalp det lidt, at jeg stadig kunne tage vagter i kommandoposten på mistede fridage. Efter sommerperioden sluttede udlandsturen, og jeg gik nu i den normale trafikassistenttur



Kong Frederik IX.s båretog undervejs fra København til Roskilde den 24. januar 1972 - desværre er billedet underbelyst. Foto Lars Skjærris.

fra kl. 12.30-19.30 men med to morgenvagter, hvor jeg afløste billetkassierer Krylbo og en kontorassistent af 1. grad. På grund af mangel på indøvet personale i kommandoposten og FC havde jeg stadig perioder, hvor jeg var der.

Stationsforstander Rasmussen så vi ikke meget til i Roskilde. Han var en af de medarbejdere, der blev udtaget til kursus for kommende driftsområdechefer i 1972. Planerne for område-drift, der skulle træde i kraft i foråret 1973, var i fuld gang. Det betød også meget arbejde i Jernbaneforeningen. Tillidsmænd skulle uddannes til at forhandle med de nye chefer i driftsområderne, og mange medlemmer var meget usikre på de nye tider med nye stillinger og bortfald af mange stillinger, både fra stationsforstandere og godsekspeditører og til trafikassistenten. Det betød mange møder og kurser m m. Også i Roskilde var vi spændte på, hvad det ville betyde for os. Fjernstyringscentralen blev stadig udvidet både med Nordvestbanen og stationer på Vestbanen. Nye medarbejdere kom til, nogle tvangsforflyttede fra andre stationer og nogle søgte selv til Roskilde, som de forventede ville være en "sikker" station i fremtiden.

Jeg fortsatte i min tur på billetkontoret, men havde stadig vagter i kommandoposten og FC, da afløserne kunne afløse mig på billetkontoret uden indøvelse. Jeg aflastede også overtrafikkontrolløren med især tjenestelisterne for kontorpersonalet.

Flytning og områdedrift

Det blev nu 1973. Privat i januar flyttede vi i hus, en dejlig lejlighed på en

mindre lukket sidevej ikke langt fra stationen, men alligevel ikke op til banen. Den 1. april begyndte områdedriften. Områdechef i Roskilde blev U. Amelung, der kom fra Nyborg. Driftsområde Roskilde bestod af stationerne i Roskilde Amt, bortset fra S-togs-stationerne på Køge Bugt-banen. Til hjælp for områdechefen blev i Roskilde udnævnt tre funktionsledere, for personale og økonomi (fla/ø) K.A. Sterlø, for passagerer (flp) K.A. Jensen og for trafik (flt) J.J.V. Jørgensen. Godsområdet blev varetaget af godsterminal Ringsted. Til assistance i driftsområdet var en assistent. Der skete hen ad vejen nogle ændringer på billetkontoret og godsekspeditionen. Der blev oprettet en trafikassistenttur til ledelse af godsekspeditionen, som samtidig skulle varetage tjenestefordelingen for plads- og pakhuspersonalet. På billetkontoret skete der ikke umiddelbare ændringer.

Som delegeret deltog jeg i Jernbaneforeningens delegeretmøde. Jeg blev genvalgt til kredsbestyrelsen, men ikke til hovedbestyrelsen. Det betød mindre fravær fra Roskilde station. Da de fleste medlemmer af 1. kreds var tjenestegørende i FC/Kmp og Køge, fratrådte jeg som gruppeformand, men fortsatte som medlem af gruppebestyrelsen og næstformand. Den 1. maj begyndte udlandsturen igen. Og da Interrail i 1972 havde været en stor succes, fortsatte det i 1973. Og det gav et utroligt pres på udlandsekspeditionerne. Normalt skulle de udstedes i Rejsebureau Holbæk, men vi fik dem blanke i bundter på 25 stk. og sørgede selv for at udfylde dem med navn og dato m m.

Håndskrevne billetter.

Billet Plb edb.

Björkliden 1980.

Stud-kort.



Tofarvet HTJ-skinnebus Sm 18 i Holbæk den 7. maj 1961. Foto KEJ.

I løbet af sommeren blev jeg rigtig glad for arbejdet med at arrangere rejser til udlandet. Der var travlt, og ofte kom jeg først hjem efter et par timers overarbejde. Pladsbestilling til og fra udlandet var langsom og foregik pr. fjernskriver eller telefon via international pladsbestilling i København, og pladsbilletter og billetter skulle håndskrives. Nogle billetter blev bestilt i Rbu Holbæk, men en del udstedte jeg selv. Udover togbilletter tog jeg også mod bestillinger til færger og skibe til udlandet og Bornholm. Disse bestillinger blev sendt til Rbu Holbæk, der så foretog reserveringer og udstedte billetter, der blev sendt til Roskilde station. Også DSBs weekendture (senere Fridagsferie) til byer i Europa var populære, og der var mange bestillinger på disse rejser. Jeg havde aldrig problemer med at få betaling for overarbejde, og min kone tog det også pænt og sagde, "at min varme mad som regel var tunsalat og koldskål" om sommeren. Da sommeren var overstået, skete der nogle ændringer i billetkontorets tjenestefordeling. Der blev etableret to assistent(P)-stillinger på skift ved skranken. P står for passagerekspedition. Og så blev der oprettet en trafikassistent-stilling til mig, der blev kaldt "rejsebureauaturen". Den skulle beskæftige sig med rejser til udlandet, grupperejser, rejsebureauforretninger (private færger og skibe, pakkerjser, flybilletter m m.). Samtidig skulle jeg stå for undervisningen af

nye medarbejdere i driftsområdet samt udføre diverse specialopgaver for driftsområdet. En af disse opgaver var "Trafiktælling Øst", hvor jeg skulle tilrettelægge og lede tællingen i hele driftsområdet. I et trafikdøgn skulle alle passagerer ved start af rejsen have udleveret et "tællekort" og aflevere det ved afslutning af rejsen. Det blev ført skemaer på timebasis over afrejsende og ankomne passagerer på hver enkelt station. Det krævede "tælleposter" ved alle perroner m m. Det krævede en del personale, og vi antog en del studerende og andre samt brugte en del DSB-medarbejdere på overarbejde og mistede fridage. Jeg kunne godt lide denne logistik-opgave og få det til at fungere, men uden indsats fra alle, der var med, var det ikke gået så fint. Det foregik i november måned, så der blev sørget for godt med kaffe og mulighed for pauser, hvor man kunne komme ind i varmen.

Tjenestetiden i rejsebureauaturen var fra kl. 9.30-17.00 mandag til fredag. Jeg indgik dog i weekendvagter hver anden weekend. Det passede mig fint, da jeg så fik nogle hverdagsfridage. Privat passede det også fint. Jeg kunne bringe vores datter i vuggestuen og senere børnehaven i roligt tempo. Min kone havde fået job på Roskilde Universitetets bibliotek på halv tid og var med til at opbygge biblioteket. Så kunne hun hente hende om eftermiddagen.

Rejsebureauet

Jeg begyndte nu at opbygge "Rejsebureauafdelingen" og skaffe kunder sammen med funktionsleder P. Jeg fik instruktionsmateriale fra Rejsebureaudivisionen, som normalt ikke fandtes på stationerne. Vi fik også nogle lokal-tariffer, så vi kunne udstede togbilletter lokalt i de enkelte lande. I de år, hvor Volmer Sørensen var leder af Revykøbing (i Nykøbing F.), arrangerede DSB Rejsebureau Amager dansetog til revyen, og vi solgte en hel del billetter til disse ture. Ved generalprøven blev arrangeret en tur med toget for personale, der var aktive i dette salg. Det nød min kone og jeg godt af i nogle år. Jeg fik et ganske godt samarbejde med Rbu Amager om disse ture. Samtidig planlagde jeg også undervisningen af både nye medarbejdere på billetkontoret og stationer i driftsområdet. Også oplæring af langtidsledige, som blev ansat til assistance var en del af opgaven. De skulle kun være i DSB i en begrænset periode og assistere med telefonekspedition, men flere af dem blev efter opholdet ansat i faste stillinger og fortsatte i DSB i mange år. Pga. mangel på indøvet personale i kommandoposten og FC havde jeg stadig ture der. Jeg kunne godt lide arbejdet der, især som FC-leder. Jeg syntes, at det stadig var spændende at styre toggangen på den stærkt trafikerede strækning fra Vigerslev til Ringsted. Det gav også mulighed for at få oplært afløsere (Assistent P) i rejsebureauaturen.

HT etableres

Gennem arbejdet i KFUM-spejderne blev jeg formand for Børne- og Ungdomsforeningernes Samråd i Roskilde og valgt til Fritidsnævnet og senere Folkeoplysningsudvalget i Roskilde Kommune. Det gav mig gode kontakter til de andre spejderkorps og FDF og DUI. Det kom også mit arbejde på billetkontoret til gode. Jeg arrangerede mange grupperejser med til både ind- og udland for spejderne. Roskilde kommune havde fire nordiske venskabsbyer, som hvert år på skift holdt en konference for politikere og andre medlemmer på fritidsområdet samtidig med ungdomsstævner for sportsfolk, spejdere og andre ungdomsforeninger. Det foregik i Tønsberg i Norge, Joensuu i Finland og Linköping i Sverige, hvor jeg havde opgaven at arrangere tog/skibsrejserne for flere af deltagerne.



OHJ Marcipanbrød med blandetog august 1963. Foto Leif Bang.



OHJ 46 med stort passagertog i Nykøbing Sj. 1979 - et flot og iøjnefaldende tog. Foto Leif Bang.



Mo 1961 samt en anden, ukendt Mo med danske og svenske vogne på Kystbanen den 31. august 1975. Foto KEJ.



Turen på Inlandsbanan foregik i et specielt tog fra SJ. Foto Allan Testrup.



Undervejs på Inlandsbanan kunne man strække benene under ophold på stationerne. Foto Allan Testrup.

Til Isafjord i Island kørte der desværre ikke tog, så her brugte kommunen et rejsebureau i byen.

I forbindelsen med etablering af Hovedstadsområdets Trafikelskab (HT) i april 1974 skete der store ændringer i takstsystemet i området, og vi skulle lære at udstede zonebillet, klippekort og NETkort o m a. Ændringerne skete i etaper i løbet af 1970'erne. I 1973 blev også indført en ny kortart "skolekort"/kort til uddannelsessøgende. For Roskilde Amt skulle vi på Roskilde station udstede kortene centralt og sende til udlevering på stationer i amtet. Det var et stort arbejde, og jeg blev sat til at lede dette arbejde. Kortene blev udstedt efter ansøgninger fra eleverne, der var godkendt af amtet. Afregning med amtet blev foretaget af driftsområdet.

I 1974 fik vi også en helt ny køreplan med Intercitytog og faste minuttal på regionaltogene. Midt i 1970'erne deltog jeg som den første medarbejder fra en station på en rejsebureaustudietur til Amsterdam for at se Fridagsferiehotellerne. Der var blandt deltagerne lidt utilfredshed, da jeg "optog en plads" for rejsebureau medarbejdere. Det forstummede dog, da

det viste sig, at jeg var en af dem på turen, der solgte flest weekendture/fridagsferier. Og denne tur blev efterfulgt af flere studieture til Paris, Berlin, Hamburg, Stockholm og München. Jeg var også på studietur med D.F.D.S. til Norge, hvor vi kiggede på hoteller i Gudbrandsdalen. Jeg havde gavn af disse studieture, det gjorde det nemmere at informere kunderne om hotellerne og andre forhold.

Også en enkelt tur alene til Sverige blev det til. Jeg rejste med Inlandsbanan, der stadig var trafikeret af SJ nord for Mora, men truet af lukning, og jeg ville gerne opleve denne bane og landskabet, den kørte igennem.

Da DSB indførte efteruddannelse i sikkerhed for stationsbestyreruddannede, deltog og bestod jeg første gang. Det betød, at jeg stadig kunne tage vagter i kmp og FC som stationsbestyrer og FC-leder. Men jeg blev ikke indkaldt igen, da jeg efterhånden havde mistet rutinen, og FC Roskilde var udvidet med flere stationer. Samtidig kom den første medarbejder med den nye uddannelse (assistent S) Niels-Erik Hansen til tjeneste i kommandoposten. Det gav anledning til lidt utilfredshed, og han måtte kun være telegrafvagt og ikke

stationsbestyrer eller FC-leder. Flere S-assistenten fulgte efter Niels-Erik, og efterhånden fik de også vagter som stationsbestyrer og FC-leder. Jeg blev flere gange under større uregelmæssigheder i trafikken sendt ud i kommandoposten for at foretage højtalerudkald. Fra billetkontoret vidste jeg jo, hvad kunderne ønskede at få information om.

I 1977 købte vi et sommerhus nær Nykøbing Sj. Da vi ikke havde bil, gav det mulighed for at køre med Ods-herredsbanens forskellige materieltyper, såvel skinnebusser, Y-tog og lokomotivtrukne tog.

Spændende udfordringer

Jeg passede stadig min udlandsafdeling i billetkontoret, og omsætningen steg år for år. Især om sommeren var der meget travlt, det var blevet populært at rejse med tog ud i Europa. Vi fik mange "faste" kunder. Jeg havde god hjælp fra mine kollegaer på billetkontoret. Billetkasserer Krylbo og jeg havde et godt samarbejde og god fordeling af opgaverne med regnskab, undervisning og ledelse.

Jeg fik gennem årene en hel del faste kunder, både private og mindre virksomheder, og efterhånden kendte jeg



TEE 'Merkur' trukket af Mx 1009 passerer her Tåstrup station den 2. august 1974 - et af de mindste TEE-løb overhovedet. Foto KEJ.



Et noget længere TEE-tog, trukket af Mz 1444, passerer her Rødovre S-station den 26. maj 1974. Foto KEJ.

kundernes rejseønsker og rejsemønstre. Mange skulle på de samme togrejser år efter år sommer og vinter. En kunde havde to børn, der hvert år skulle ned til deres far i Toscana, nogle skulle hvert år på ferie det samme sted eller på familiebesøg. Omsætningen på togrejser til udlandet og de andre rejsebureauforretninger steg år efter år, og DSB Roskilde station fik et ry for at være et godt sted at handle rejser. Jeg var ikke alene om dette, gode kollegaer gjorde også en indsats for at få "forretningen" til at fungere. En dag oplevede min faste afløser Ella Isen, at en kunde ønskede en rejse til Irland for sig selv og sine børn, hvor de skulle rundt med hestevogn, og "vi kan, når hesten kan". Ella fik sammen med rejsebureau Holbæk arrangeret hele rejsen med tog og færge og leje af hestevogn m m, og det blev en ret dyr ferierejse. Efter rejsen kom kunden og sagde tak til Ella for et godt arrangement. Det gav jo lyst til fortsætte med sådanne opgaver. Selv havde jeg nogle kunder, der skulle til Verona og opleve opera, og vi klarede både togrejse, hotelophold og billetter til operaen. Og stadig var der mange unge, der skulle på Interrail rundt i Europa, det var nemme kunder, der kun ønskede pladsbillet til rejsen fra Danmark, resten af turen var "ud i det blå". Togrejser til Sverige og Norge var også meget populære for både ældre og unge, der ville opleve disse lande, især naturen, som jeg selv var utrolig begejstret for. Her var de specielle Nordiske Rundtursbilletter til forskellige rundture yderst populære. Sidst i 1970'erne blev der også indført Transalpino-billetter, der var særlige billige billetter for unge under 26 år, der kun skulle rejse en bestemt rejse fra A til B og derfor ikke havde be-

hov for InterRail. Ja, der var mange muligheder, og det var vigtigt, at vi fandt lige den billet, kunden havde brug for med de rabatter, som kunne udnyttes.

Snekaoset 1978-79

I slutningen af december 1978 blev Danmark ramt af et voldsomt snevejr, som næsten stoppede togtrafikken helt eller delvis. Især syd for Næstved, hvor tog kørte fast og sneede inde, men også strækningerne rundt om Roskilde blev ramt med mange aflysninger. Nogle tog blev erstattet af busser, så længe der kunne køres på landevejene. Det varede i flere dage, og Nytårsaftensdag stoppede trafikken næsten helt. Jeg fik en assistancetur i kommandoposten nytårsaftensdag. Først på eftermiddagen ringede min kone og fortalte, at fyret var gået i stå. Jeg fik lov til lige at smutte hjem og fik heldigvis fyret i gang igen med hjælp fra min

spejdervæn Harry. Roskilde var dækket af sne, og udkørsel blev frarådet, og over højtaleren frarådede vi passagererne at rejse ud, da vi ikke vidste, hvor længe der kørte tog. Nogle medarbejdere kunne ikke komme på arbejde, enkelte fra omegnen kom på ski. Sneen væltede ned, og stormvejet skabte store driver, det var den værste snestorm i Danmark i flere år. Nytårsaften skulle vi have været hjemme, men den blev holdt hos Harry, hvis gæster havde sendt afbud. Og nytårsdag måtte jeg møde til assistance i kommandoposten kl. 6.00. Det blev et nytår, man ikke glemmer, og det varede en uge inden trafikken blev nogenlunde normal.

Ved en fejl blev billederne fra Kong Frederik IX. bisættelse i 1972 bragt i sidste nummer af bladet, men de hører faktisk til denne artikel. Vi beklager fejlen, som skyldtes travlhed.



Vinteren 1978-79 medførte kolossale sneproblemer. Her afgår My 1102 i februar 1979 fra Aarhus H. uden helt så meget sne, som der var på Øerne. Foto Asger Christiansen.

Bogen om Odin



'Jylland', som står i Københavns Blikkenslager- og VVS-Laug i Glostrup. Foto SoB.



Poul Thestrup ved modellen af 'Jylland', en model meget lig 'Odin', bygget i 1860 af blikkenslagersvend Lauritz Larsen. Foto SoB.

Danmarks første lokomotiv Odin blev leveret fra England i 1846, men holdt som de fleste tidlige lokomotiver ikke længe. Dr. phil. Poul Thestrup, som er forhenværende leder af Danmarks Jernbanemuseum, har nu skrevet historien om Odin.

Den nye, store bog handler imidlertid ikke bare om den serie lokomotiver - med Odin som det første - som Sjællandske Jernbaneselskab fik leveret i 1846-47.

Først og fremmest er lokomotiverne sat ind i den generelle teknologiudvikling frem til 1850. Derfor handler den største del af bogen om andet end Danmarks første lokomotiv.

Undervejs går turen ikke bare til England, men også til USA og Centraleuropa for at forstå udviklingen. Normalt beskrives jernbanernes udbredelse over det europæiske konti-

nent som en ensidig teknologispredning fra England. Her vises, at der hurtigt på begge sider af Atlanten opstod andre opfattelser end den engelske af, hvordan lokomotiver skulle konstrueres.

I langt de fleste lande begynder anlægget af jernbaner med, at man bestiller lokomotiver af de engelske standardtyper, men efter ganske få år ønsker man helt andre lokomotiver end dem, der normalt leveres til det engelske marked. Det er første gang at der foreligger en samlet fremstilling af denne udvikling på dansk.

Derefter beskæftiger bogen sig med teknologioverførselen til den danske stat, der på dette tidspunkt også omfattede Slesvig og Holsten, hvor den første jernbane åbnes. I selve kongeriget forsøger man dog også at komme med.

Det beskrives, hvordan en lille gruppe mænd i København, med meget begrænset viden, efter adskillige års famlende forsøg og med et ikke til-



Forsiden af Odin-bogen.



Detaljer på den håndbyggede 1-10 model.



'Odin' er på vej ind i remisen på Danmarks Jernbanemuseum, skubbet af en Køf-traktor. Foto SoB.



Replikaen af 'Odin' var fra den 19. marts 2014 udstillet i Odense, men er nu tilbage i Roskilde. Foto SoB.



H0-modellen af 'Odin' - Poul Thestrup påpeger i sin bog nogle unøjagtigheder ved eftertidens modeller af 'Odin'.

strækkeligt gennemarbejdet projekt, pludselig får mulighed for at skabe Sjællandske Jernbaneselskab, da en international konjunktur-bevægelse gør det muligt at sælge også danske jernbaneaktier. Resultatet bliver et selskab med store indbyggede svagheder, hvilket medfører, at Sjællandske Jernbaneselskab for sent bestiller lokomotiver. Typen, der bestilles i England, er noget af det mest moderne på daværende tidspunkt, men inden lokomotiverne leveres, stilles der i England alvorlige spørgsmål ved dens funktionalitet. Samtidig har leverandøren indgået kontrakter om levering af langt flere lokomotiver, end fabrikken kan producere til de lovede tidspunkter, og Sjællandske Jernbaneselskab ender med at få langt mere traditionelle lokomotiver end de bestilte. Baggrunden for beslutningerne både i København og i England undersøges, og det vurderes, om Sjællandske Jernbaneselskabs ledelse havde mulighed for at hand-

le anderledes. Bogen slutter med en gennemgang af de danske lokomotivindkøb frem til ca. 1870, idet det er i denne periode, at den internationale lokomotivteknologiudvikling frem til 1850 også når Danmark. Foruden en omfattende litteratur bygger bogen på arkivstudier i Danmark, England og Tyskland. Således lyder det i presmeddelelsen om Poul Thestrups nye bog. Specielt afsnittet om Odin afslører mange, nye enkeltheder om spekulationerne bag indkøbet og fabrikkens dispositioner – og ikke mindst om, hvorfor resultatet blev, som det blev. Blandt andet er der illustration af, hvordan Odin skulle have set ud i følge bestillingen sammenholdt med, hvad der blev leveret fra fabrikken.

Bogen indeholder særdeles mange billeder og tegninger af samtidige lokomotiver, og hvis man er interesseret i at vide mere om baggrunden for de første lokomotiver i Danmark, er dette bogen. Det er et særdeles grun-

digt og videnskabeligt funderet værk, hvor alle aspekter ved lokomotivan-schaffelsen undersøges nøje.

Thestrup, Poul: Odin Danmarks første lokomotiv og dets placering i teknologiudviklingen. banebøger 2017. 218 sider, indbundet. ISBN 987-87-91434-48-8.



'The Odin Project' - bog med de tekniske tegninger til replikaen, udgivet af Danmarks Jernbanemuseum.

Fire Märklin-generationer



Märklins 'Rungenwagen'

Af Rasmus Wiuff

I midten af 1930'erne var der skarp konkurrence mellem de to store tyske modeljernbaneproducenter Trix og Märklin. Hvem ville komme først med en funktionsdygtig modeljernbane i størrelse 00. Det er den størrelse, vi i dag kalder H0 (halvnul), idet den er ca. halvt så stor som 0 (1:87 kontra 1:45).

Hidtil havde størrelse 0 og 1 domineret, og disse størrelser blev dengang regnet for de rigtige modeltog. Men de relativt store modeller var dyre, og skinneudlæggene fyldte meget. Allerede i 1922 havde det førende Nürnbergmærke Bing derfor markedsført en urværksbane med 16,5 mm skinner, hvilket svarer til målestoksforholdet 1:87. Et par år senere supplerede Bing denne "træk-op-bane" med et elektrisk modeltog. Så kom verdenskrisen i 1929, Bing kæmpede, men forgæves, og i 1932 gik det hæderkronede firma konkurs.

Inden konkursen havde ledende medarbejdere forladt firmaet, bl.a. Stephan Bing, søn af den ene af firmaets grundlæggere. Medarbejderne tog idéer med over til Trix, et andet stort legetøjsfirma i Nürnberg. Märklin fra outsiderbyen Göppingen måtte have hørt om alt dette, for de tog kampen op og satte turbo på udviklingsarbejdet.

Det var alligevel Trix, som kom først,

for på forårsmessen 1935 i Leipzig kunne de præsentere deres første "Tischbahn", altså bordbane. Märklin havde kun nogle demonstrationsmodeller i størrelse 00 med på forårsmessen, men allerede på efterårsmessen samme år kunne Märklin præsentere et overbevisende udvalg med to lokomotiver, to personvogne i flere varianter og fire godsvogne samt skinner og sporskifter.

I begyndelsen var Trix markedsledende. Men Stephan Bing var jøde, hvilket tvang ham til at emigrere til Storbritannien i 1937. Her forsøgte man sig med en ny begyndelse, til dels i samarbejde med Trix. Krigen satte en stopper for alt dette. Det kan i parentes bemærkes, at i Storbritannien anvender man stadig betegnelsen 00, hvilket dækker over tog i størrelse 1:76 på 16,5 mm skinner. Altså et ikke helt korrekt målestoksforhold.

For Märklin gik det efterhånden kun fremad, dog med en midlertidig afbrydelse under Anden Verdenskrig. Efter krigen blev Märklin det førende modeljernbanemærke, og i dag er Trix – som nok alle læsere af dette blad ved – en del af Märklin.

Hvis man vil følge 00/H0 modellerens udvikling fra 1930'erne til i dag, er det spændende og ganske relevant at se på udviklingen hos markedslederen Märklin. Det vil jeg så gøre i denne artikel ved at følge udviklingen af en bestemt godsvognstype, nemlig

den fire-akslede åbne bogievogn med sidestøtter, den vogntype som på tysk også kaldes Rungenwagen (Rungen = sidestøtter) og på dansk kaldtes tømmervogn, i dag blot fire-akslet fladvogn med sidestøtter uden sidevægge. Typen er på dansk også blevet kaldt sidestøttevogn, skinnevogn, kæpskinnevogn eller kælevogn.

Når jeg har valgt denne vogntype, skyldes det, at den klassiske fire-akslede bogiefladvogn næsten uden afbrydelse er produceret af Märklin i 80 år. Naturligvis ikke den samme vogn, hverken med hensyn til forbillede eller model, men alligevel med en meget stor kontinuitet og ensartethed, som næppe ses blandt andre godsvognstyper. En væsentlig årsag til denne unikke position er, at fire-akslede godsvogne var sjældne i 1930'erne, både i model og i forbillede, mens de er dag er helt dominerende. Ved at vælge en fire-akslet model fra 1930'erne kan vi altså følge udviklingen helt frem til i dag – og sandsynligvis mange år fremover.

Märklin har i tidens løb produceret flere forskellige fire-akslede fladvogne med sidestøtter (Rungenwagen) og i de senere år også seks-akslede vogne af denne slags. Fire udgaver er dog særlig interessante, idet de repræsenterer en kontinuerlig udvikling både af forbillederne og af deres efterligninger. Det skal med det samme nævnes, at det for de to tidligste



MÄRKLIN

Udsnit
af et stort Anlæg Spor 00
(udstillet paa Messen
i Leipzig 1939)

Kun fire år efter præsentationen af Märklins første 00-modelbane kunne firmaet i 1939 fremvise dette imponerende anlæg på Messen i Leipzig. De to bagerste vogne i godstoget i midten af anlægget er de i denne artikel omtalte 4-akslede fladvogne af første generation. Foto fra Märklins danske 1939-katalog.

modeller er vanskeligt at fastlægge det eksakte forbillede. På baggrund af søgning i diverse kilder og lidt modeljernbanearkæologi vover jeg dog at komme med nogle bud.

Litra SS, Märklin nr. 392

Märklins første fire-akslede fladvogn med sidestøtter blev præsenteret i 1937 som katalognummer 392. I de tyske kataloger hed den Rungenwagen, mens den på dansk blev kaldt tømmervogn, se fotoet af det danske 1939 katalog. Vognen har litra SS uden underlitrering.

Betegnelsen SS har intet at gøre med den samtidige nazi-forbryderorganisation. Hos Deutsche Reichsbahn stod S oprindeligt for Schienenwagen (skinnevogn), og dobbeltbogstav betød dobbelt så mange aksler eller flere end normalt – altså fire eller flere aksler. Faktisk havde man hos Deutsche Reichsbahn også litra R, som oprindeligt stod netop for Rungenwagen, men denne litrering omfattede kun fire-akslede vogne.

Min vogn er helt igennem af metal, mest sortlakeret blik. Hjulene er vistnok af zink. Vognen har i begge sider seks faste, sortlakerede sidestøt-

ter med løse øskner (ståltrådsringe) i toppen. Gennem disse kan godset fastgøres med kæder eller wirer, eller man kan spænde en beskyttende presenning ud. De løstsiddende ringe giver modellen liv, især når den kører. I den ene ende er der en bremseplatform med et lille brunt bremsehus af blik. Man kan med god vilje genkende forbilledet med det lille glughul med skydeskodde foran, så bremsen kan lukke af mod kulden. Endvidere kan man se "bulen", hvor bremsehåndtaget kunne køre rundt. Efterligningen af bogierne er ret dårlig, man fornemmer hverken fjedre eller bremses, kun lidt presset blik. Vognens katalognummer 392 og litra SS står tydeligt på vognen i påstemplet sølvskrift. Derudover står der D.R.G., en forkortelse for Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, hvilket de tyske statsbaner hed i perioden 1924-37. Herefter hed de blot Deutsche Reichsbahn. På den ene side står der endvidere Märklin, på den anden Made in Germany. Herudover er der ingen tekst, kun en markering af køreseddelholderen og lidt streger. Märklins Rungenwagen 392 fik en omtumlet tilværelse, ikke mindst pga. krigen. Den blev produceret fra

1937 og frem til 1942, hvor Märklins produktionsapparat var blevet helt omstillet til krigsrelateret produktion. I Märklins sidste katalog fra 1940, som viste en reduceret udgave af 1939 udbuddet, undskyldte man de opståede leveringsvanskeligheder. Til slut skrev Märklin: Wir bitten für diesen vorübergehenden Zustand Verständnis zu haben. (Vi beder om forståelse for denne forbigående tilstand). Det skulle vise sig at være noget af en underdrivelse.

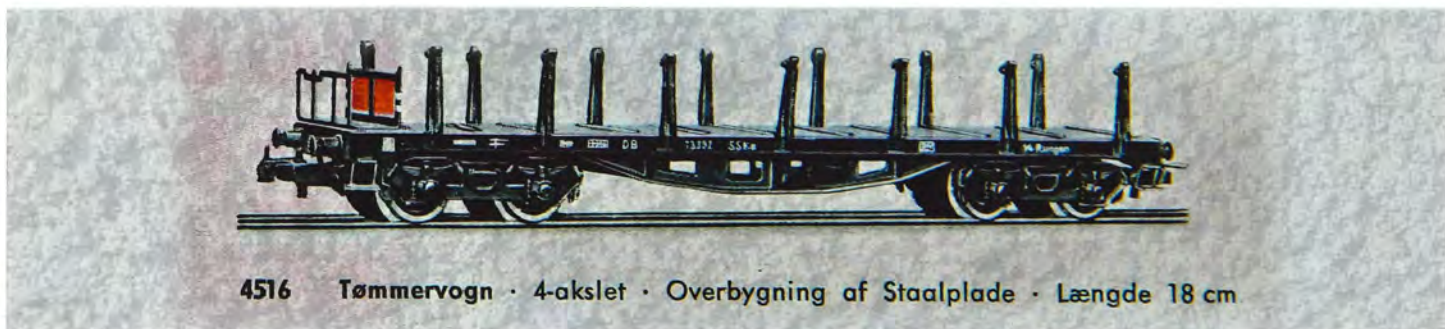
Allerede kort efter krigen genoptog Märklin i 1945 produktionen af 392. Den fortsatte frem til 1950, vognen blev altså produceret i sammenlagt 12 år.

Når man skal fastlægge, hvornår en konkret vogn er produceret, er især Koll's Preiskatalog /1/ uundværligt. Her kan man finde oplysninger om de forskellige års særheder. Som alle andre, tidlige Märklinvogne havde også 392 i de første år klokobling. I 1939 begyndte Märklin at erstatte klokoblingen med bøjlekoblingen, den koblingstype, som siden har gået sin sejrsgang.

Rungenwagen 392 fik sin første bøjlekobling i 1940. Blot i denne vogns korte produktionstid var der tre ud-



Märklins tømmervogn, som den tager sig ud i 2017. Stadig en flot og markant vogn. Bremsehuset og det relativt spinkle sprængværk er karakteristiske for denne vogn.



Anden generation af Märklins tømmervogn, foto fra Märklins 1957 katalog. Bemærk, at man stadig anvender gammeldags retskrivning, selvom man siden 1948 skulle skrive navneord med små forbogstaver og å med bolle a og ikke aa.



Model 392C, som den ser ud i 2017. Vognen understøttes af to langsgående såkaldte fiskebugsbjælker.

gaver af bøjlekoblingen! I 1946 blev vognen en overgang bruneret uden påskrifter og i 1948 fik den amerikanske bogier. Alt dette peger på, at min vogn er produceret i 1940, 1941, 1942 eller 1945. De ret "flade" bogiesider kunne tyde på, at værktøjet har været godt slidt – altså at vognen er produceret sidst i perioden, sandsynligvis i 1945. Nærmere kan jeg ikke komme det.

Det er imponerende at en mere end 70 år gammel modeljernbanevogn stadig uden de store problemer kan kobles sammen med helt nye vogne, samt – med lidt bumpende besvær – køre på nutidens skinner. Hjulflangerne er nemlig noget højere end nutidens, hvilket giver urolig kørsel over svellerne – men så rasler de 16

ringe vellystigt. Vognen giver stadig et godt indtryk – faktisk en rigtig flot vogn på afstand.

Forbilledet

Når man skal fastlægge forbilledet til 392 kommer man på lidt af en detektivopgave. Her er Stefan Carstens bøger om tyske godsvogne uundværlige, jeg har især benyttet bind 6 og 8. Betegnelsen SS stod aldrig alene. Antallet af sidestøtter og det karakteristiske sprængværk under vognen indskrænker dog mulighederne til to typer af SS Köln, nemlig de senere SS 08 og SS 15 under DB. Det er mest sandsynligt, at Märklin har haft sidstnævnte som forbillede, da den med ca. 5.450 eksemplarer var den mest byggede skinnevogn før krigen.

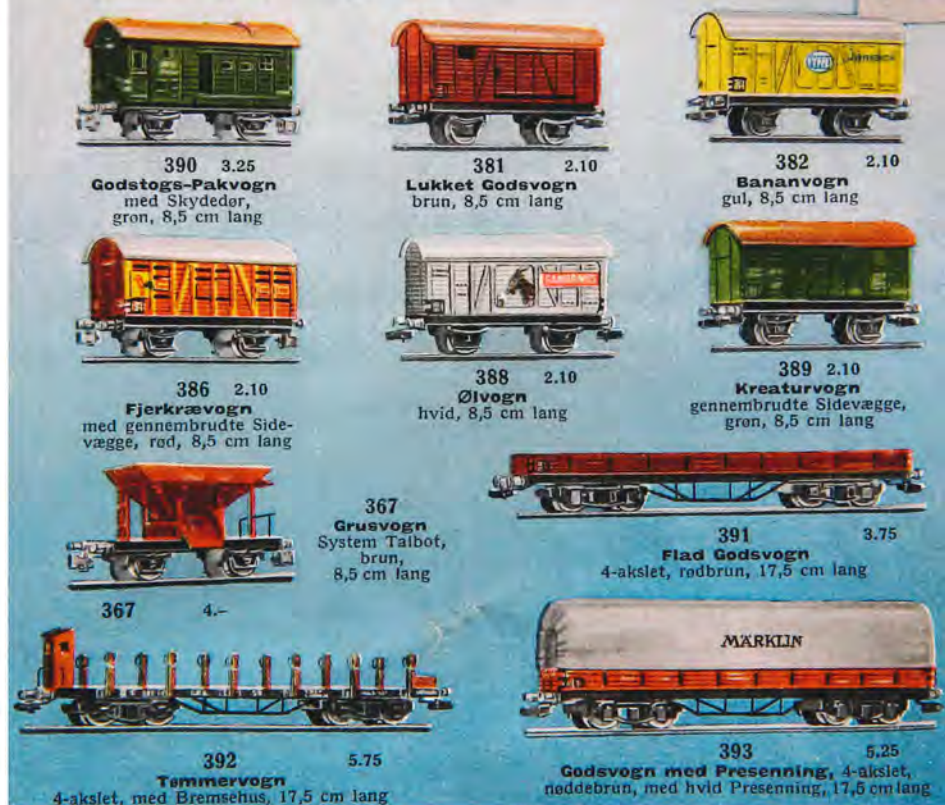
Vognene blev bygget i 1910-25, mest i årene lige efter Første Verdenskrig. De skulle erstatte de mange vogne, som var blevet ødelagt under krigen, og de skulle afleveres som krigsskadeserstatning til sejrsmagterne. Produktionen skulle også give beskæftigelse i de mange fabrikker, som tidligere havde produceret våben. Sprængværket kunne efterspændes, hvis vognen sank lidt, eller det kunne sågar gives lidt forspænding, så vognen uden last krummede sig lidt op ("krummede ryg"). Det var en robust vogn, hvis sidste eksemplar først blev udrangeret i 1977.

Litra SSka, Märklin 392C, senere Märklin 4516

Efter et par års pause sendte Märklin

Godsvogne Spor 00

00



Udsnit af det danske Märklinskatalog, årgang 1939. Tømmervognen kostede dengang 5,75 kr.

i 1953 igen en fire-akslet Rungenwagen på markedet. Denne vogn kendes nok af mange af dette blads ældre læsere, da den var på markedet i 18 år helt frem til og med 1970.

Vognen minder en del om forgænger, men den er uden bremsehus. Der er dog stadig en bremseplatform med en grov markering af håndsvinget til bremsen. Til gengæld er bogierne nu blevet meget flotte og detaljerede, helt fremstillet i plast. Der er 14 mod før 12 sidestøtter, og de er slankere og med mindre – men stadig løse, funktionsdygtige – øskner.

Hvis man skalerer op, så svarer den ydre ringdiameter på 392 vognen til ca. 50 cm og på 392C til ca. 25 cm. En forbedring i den rigtige, realistiske retning, men stadig en urealistisk stor diameter!

Der er kommet lidt flere påskrifter, men nu er de ikke med sølvmalning, det er "overføringsbilleder", som gulfarves med tiden. På vognen står: DB, 13 392, SSKo (eller a i stedet for o), Riv, 16 Rungen.

Det tætteste jeg kan fastlægge min modelvogns fødselsår ud fra referencer m.m. er fra 1958 til 1970, baseret

på bogiernes fastgørelse med springringe.

Forbilledet

Men til gengæld burde den detaljerede litrering og nummerering vel være nok til at fastlægge forbilledet præcist? Men ak, SSKo 13 392 har så vidt jeg kan bedømme aldrig eksisteret. Men der er nu næppe tvivl om, hvilken vogn Märklin har haft som forbillede. Igen er det undervognen, som afslører herkomsten. I stedet for et sprængværk har vognen to langsgående bærebjælker med en svag overhøjde. De kaldes efter deres karakteristiske tykke form på tysk for "Fischbauchträger", altså fiskebugsbjælker. Flere SS-vogne har haft denne type undervogn, men kun én type har haft de tydelige næsten rektangulære (materialebesparende) åbninger i bjælken, nemlig SSlm 25, senere Rp 670. Der blev kun bygget 325 af denne vogntype i årene 1928 – 1931. Sidste indsatsår var 1974.

Modellens litrering SSKo står for: SS fire-akslet skinnevogn, k kort (kürzer als 15 m) og o bl.a. at gelænderet på bremseplatformen kunne lægges ned – så man kunne køre med biler og bæltekøretøjer fra vogn til vogn.

For litra SSlm betyder l lang (18 m ladelængde) og m lasteevne mere end 35 t.

Opskaleret er lastelængden på Märklins vogn ca. 14 m, altså svarende til dens påskrift k. Der har faktisk også eksisteret en SS-vogn med nummeret 13 392, men i serien SSlma 44. Disse vogne blev der bygget mere end 3.000 af i årene 1934-44. Og de havde også fiskebug som Märklins vogn. Men åbningerne i de langsgående bjælker var forskellige fra de tilsvarende i Märklins model. Underlitraet a betyder også, at gelænderet på bremseplatformen kunne lægges ned. Så om der står o eller a betyder næsten det samme.

Jeg tror, at Märklin har opfundet sin egen fiktive, korte udgave (SSko) af den virkelige, lange vogn SSlm. Korte vogne er mere praktiske på en modelbane. Og vognnummeret 13 392 er en lille leg, en lille pudsighed. Katalognummeret 392 stammede fra den første generation vogne i 30'erne, hvor alle vogne havde tre cifre begyndende med 3. 392 passede imidlertid med virkelige vogne, blot man skrev 13 foran. Og sådan blev en medarbejder hos Märklin årsag til mine hovedbrud mange år senere. Tror jeg nok...

(fortsættes)



Forsiden af Märklins danske 1939-katalog. Det var en direkte oversat udgave af det tilsvarende tyske katalog. Forsidetegningen hører ikke til blandt Märklins bedste.

Irma Kaffe – og sporvogne



Irma-vognen som linie 16 på Enghave Plads, september 1957. Herren med slips yderst til venstre er Leif Bang. Foto John Lundgren.



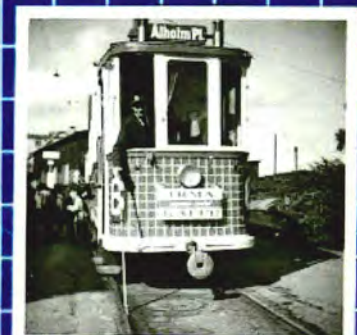
Vogn 39 var den første, ommalede vogn i totalreklame, her som linie 1 på Christiansborg Slotsplads i 1957. Foto Jan Walter.

Af Flemming Søeborg

Det er længe siden – så længe, at de færreste i dag erindrer det; men der var en gang – eller faktisk hele to gange – hvor Københavns gader blev frekventeret af en kaffesporvogn, malet i Irma Kaffes blå/hvide farver, mens kaffeduft brente sig i hele vognen. Flere af datidens kend-

te skuespillere deltog – blandt andre Malene Schwarz og Dirch Passer, sidstnævnte endda i sporvejsuniform. Det var et eksempel på effektiv markedsføring tillige med, at det var et af de første forsøg med totalreklamer på et offentligt transportmiddel. Når det netop drejede sig om kaffen og ikke noget andet nydelses- eller ernæringsmiddel, skal det nok ses i

skyggen af de mange år med kafferationering både før, under og efter Anden Verdenskrig. Danskerne tørstede efter rigtig, god kaffe, ikke erstatnings- eller tilsætningsprodukter, så selvom det sikkert har været en bekostelig affære for Irma at lave denne kampagne, kunne det givetvis betale sig – og den dag i dag er Irma Kaffe blandt de bedste på markedet..



IRMA KAFFE

Brasiliansk Højlands-kaffe



Irma Kaffe-collage af Erik V. Pedersen.



I 1957 kørte Kaffesporvognen også på linie 2, der her holder ved stoppestedet på Slotsholmen. Foto Jan Walter.



Også linie 6 fik besøg af Kaffesporvognen, her på den stille Ole Nielsens Vej i Ryparken. Foto Jan Walter.



I 1967 var det atter tid til at lave en ny Kaffesporvogn. Den holder klar til at køre ud fra Sundby Remise som linie 2 og 5. Foto Leif Bang.



Inde i vognen fik passagererne sig en god kop kaffe og givetvis også en snak på turen. Foto Torben Liebst.



Kaffesporvognen faldt godt ind i gadebilledet, trods det noget aparte udseende. Her ses den på Nørreport i 1967. Foto Leif Bang.



Bivogn nr. 1381 blev også ommalet i Irma-farver i 1967, men var aldrig i drift i denne bemaling. Foto Torben Liebst.

Den første Irma Kaffesporvogn kom på gaderne i 1957, altså for 60 år siden. Det var vogn 39, der kørte på forskellige linier – det blev i øvrigt vist på store skilte på hjørnet af Vesterbros Passage/Hammerichsgade (hvor SAS-hotellet ligger i dag), hvilken linie vognen ville kunne træffes på den pågældende dag – det var før sms'ernes tid! Denne kampagne var øjensynligt en succes, for ti år senere i maj-juni 1967, kørte en solo-motorvogn (nr. 257) i Irma-farverne byen rundt, mens der blev serveret kaffe og holdt slabberas undervejs. Som det ses af interiørbilledet, var det et populært indslag. Om Irmas velkendte reklamefigur "Fru Nyt-i-mad" deltog i kørslerne, vides dog ikke. Vognene har været indsat på linierne 1, 2, 5, 6 og 16. Irma malede i øvrigt også en bivogn (nr. 1381) i firmafarverne, men denne kom aldrig i drift med passagerer.

De to vogne blev efterfølgende købt af Irma og opstillet på firmagrunden på Korsdalsvej i Rødovre – det var her, det arkitektonisk flotte "Kaffetårn" også stod. Vognene skulle bruges af

personalet som opholdsrum. Efter at have stået udendørs i en årrække var vognene meget medtaget af vejr og vind, og i 1980 overtog Sporvejshistorisk Selskab de to vogne og transporterede dem til Skjoldenæsholm.

Hvad der skal ske med de to vogne, er vist ikke helt afklaret, men måske skulle SHS renovere dem og bevare dem i Irma-bemaling?



Vogntoget hos Irma på Korsdalsvej med Kaffetårnet under bygning. Foto Torben Liebst.

På detektivarbejde



DSB K 521 + K 5xx, men hverken sted, årstal eller fotografens navn er kendt. Samling Leif Bang.

I sidste nummer af bladet bragte jeg nogle billeder, hvor oplysningerne var mangelfulde. Poul Wilhelmsen har denne kommentar til et af billederne:

I Spor og Baner (nr. 33) er der et spændende foto på side 44. Det drejer sig billedet fra perronen på Flensborg banegård (Prøveaftryk Negativ 11161). Man ser to skilte med Aalborg (normal skrift) og Pattburg (med fraktur). Det viser, at man nok ikke accepterede grænsedragningen i 1920. I mellemkrigstiden var der spændinger i grænselandet. Aalborg har altid været dansk, så derfor ingen problemer med skriften. I Tyskland brugte man fraktur til 1945, så derfor skulle der selvfølgelig stå Pattburg, der som bekendt var tysk til 1920, hvor byen fik navnet Paddeborg senere ændret til Padborg. Desuden brugte man det tyske navn for byen, det er også tankevækkende. Jeg ved godt, at man i Flensborg bruger tyske navne for danske stednavne også i dag. Således kører bybus linje 1 til Krusau (DK), som der står på skiltene, men der er nok ikke samme bagtanke med det.

Med venlig hilsen
Poul Wilhelmsen

Tak til Poul Wilhelmsen for kommentaren.

Her kommer en række nye billeder, hvor der ligeledes mangler datering, stedangivelse samt fotografens navn. Det ville være dejligt, hvis læserne kunne bidrage med oplysninger. Det store billede viser to K-maskiner i forspand. Den forreste er K 521, mens der ikke er oplysninger om den anden maskine – og ej heller her er der andre data. Lygtestillingen og vaccumslangerne foran viser, at det er et "førkrigs-billede" samt, at der er tale om et særtog. K 521 blev bygget i 1896 og var i hvert fald 1904-08 stationeret i 2. kreds. Maskinen meldes udrangeret allerede i 1938, men blev muligvis atter taget i brug under Besættelsen. For de tre små billeder er der tale om Hs-maskiner – dette lille rangerlokomotiv, der stod for rangeringen på mange DSB-stationer gennem flere årtier. De første Hs-maskiner kom i drift i 1873 for Det sjællandske Jernbaneselskab med navne som "Hugin" og "Munin", men de fik senere numre (62-70, 82-84, 94-96 og 377). Det første billede viser en gammel sjællænder med "bolschedåse" på kedelryggen, men hvilken maskine er der tale om – og hvor er billedet taget?



En gammel, sjællandsk Hs-maskine ved en remise, men hvor er den henne? Her ses "bolschedåsen" på kedlen tydeligt. Samling JSN.



DSB Hs 394 ved vandtårn. Billedet har Nr. 7109 anført på bagsiden. Samling JSN.

Det andet og tredje billede viser de senere udgaver af Hs'erne, nr. 394 og 398, der stammede fra serien Hs 378-422. Disse maskiner blev bygget fra 1894-1902 af flere, forskellige fabrikker, og nr. 415 er bevaret i køreklar tilstand på Danmarks Jernbanemuseum. Den 31. marts 1959 var Hs 394 rangermaskine i Haderslev, mens Hs 398 var hjemmehørende i Struer. Hs 394 holder bestemt ikke i Haderslev på billedet – men hvor så? Den 6. juni 1960 blev Hs 394 transporteret væk fra Haderslev af MT 158, i følge Mogens Duus' bog "Perle".

Nr. 394 blev ophugget i 1972, mens nr. 398 led samme skæbne i 1964.



DSB Hs 398 med mandskab, ukendt sted og år. Samling JSN.

Spurvejen i Porto, Portugal

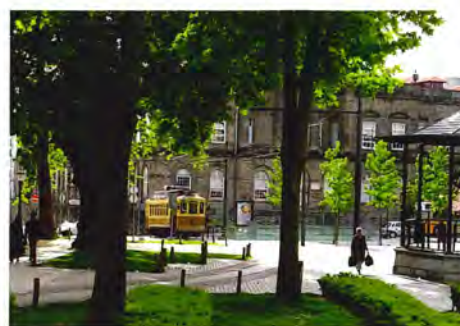
Tekst og fotos Erik V. Pedersen

Hvor begynder og hvor slutter man sin lille udflugt med den lokale sporvognslinie. Ja, det kommer jo f.eks. meget an på, hvor man tilfældigvis bor i forhold til sporvognslinien, og hvordan man kommer dertil. I den portugisiske by Porto (Oporto) kom jeg til remisen med linie 1, havnelinien, der løber ca. 4 km langs "strandkanten" (bredden) af floden Rio Douro. Denne linie 1 er der vist ikke så meget at skrive om, udover at den - efter ugedagen eller tidspunktet på ugedagen - i vore dage trafikeres af to-tre to-akslede, solokørende motorvogne af samme type, som også trafikerer de to andre linier. Byens remise/sporvognsmuseum - der også er hjemsted for de to andre linier - ligger stort set midt på linie 1.



Jeg kender ikke højden over havet her, men det er ikke mange hundrede stræknings-meter, siden vi var nede ved vandet. Rua Restauracao. Tænk, at man har "råd" til at lade en sådan ruin henligge således. Hvilket luksushotel kunne der ikke blive ud af disse mure (og "lidt til").

Nå, sporvognen "gnaver" sig videre opad mod en større åben plads ved gaden Praça de Parada Leitaão.



Linie 18. Campo dos Martires da Patria./Praça de Parada Leitaão.



STCP nr. 131. Alameda Basilio Teles. I baggrunden floden Rio Douro.



Mon ikke sporet engang var ret, men så skulle der laves et stoppested ??? Rua Restauracao.

De to andre linier er så - ikke linie 2 og 3 - men linie 18 og 22! Linie 18 udgår fra et stoppested på linie 1, næsten lige overfor remisen, men i modsætning til linie 1's lange, vandrette linieføring drejer linie 18 straks væk fra "strandvejen" og begynder sin opstigning mod de højereliggende dele af byen, flere steder med stigninger, der kan tage vejret fra enhver cyklist - hvis han da ikke er mountainbiker.

Allerede efter ca. 4-500 meter er man oppe i en ganske pæn højde med en flot udsigt over dele af havneområdet. Desværre ikke altid den pæneste udsigt (det kunne det være), idet de nedre områder ser noget forsømt ud. Det er ikke alene håndværkertilbud, men snarere entreprenørtilbud.



En kraftig, nedsænkkelig, "søjle" forhindrer uønsket bilkørsel ind på det lille, parklignende område, som sporvognene gennemkører på det sidste lille stykke vej mod endestationen. Det er inde på dette område, de to linier 18 og 22 har den "nydeligste" sporforbindelse med hinanden, men kun benytter ved dagens remisekørsler. Campo dos Martires da Patria.



STCP nr. 131. Praça de Parada Leitaão. ^---v



... om lidt kommer der en linie 22 i sporet til højre.

Her standser sporvognen så, ca. 1,4 km fra endestationen, og vognstyren gør passagererne bekendt med, at sporvognen ikke kører længere. Alle skal stige ud/forlade vognen, og man kan køre videre (fortsætte) med den sporvogn, der holder lige ved siden af - mod ny billet forstås!

Her ved siden af holder så ganske rigtigt en anden vogn, linie 22, der kører passagererne videre op i byen til denne linies endestation ca. 1,1 km længere fremme/oppe. Alt i alt en afstand på ca. 2 km i luftlinie for begge ruter tilsammen, men til gengæld blot ca. 50-60 m over vandoverfladen i floden.



Passagerudveksling. -- STCP nr. 131, på linie 22 og nr. 216 på linie 18. Praca de Parada Leitao.

Man kan så undre sig, hvorfor linien(-erne) således et "bidt over" på midten. Desværre er mine kundskaber i portugisisk lige så ringe som vognstyrernes kundskaber i dansk (og engelsk), så det blev ikke til megen samtale og slet ikke til en forklaring på dette problem.

Selv kunne jeg forestille mig, at det har noget at gøre med, at el-motorerne bliver for varme ved denne - omend korte - så kraftige stigning på én samlet tur.

Derfor trænger de måske til et kølende ophold midtvejs og en "nem" nedkørsel, inden vognen igen skal op af den samme stigning. Det samme gælder naturligvis vognen på den øvre del af strækningen, og vognene havde da også tilsyneladende pæne, lange ophold inden nedkørsel og fornyet opkørsel.



Rua 31 de Janeiro. Som så ofte er der en bil på sporet, og chaufføren er væk.

Måske kunne der være noget køre-

planmæssigt. I det mindste de ture jeg var med på - på den øvre del - blev flere gange pr. tur afbrudt af biler, der bare var standset eller lettere parkeret i sporarealet. Her må sporvognene så først lade klokken lyde og så standse, indtil det passer chaufføren(-erne) at dukke op og flytte deres biler, og det går ofte ikke for stærkt. Fem gange - lige efter hinanden - skete det f. eks. på én nedfart. Det kan måske give nogle mindre forsinkelser, som måske ved delingen kan holdes til den enkelte linie, alt efter om den anden linie afventer eller bare kører når tiden er inde?



STCP nr. 131. Rua 31 de Janeiro. Her er det ved at være slut - toppen er næsten nået ...



Her er vogn 131 på vej ned igen mod endestationen.



Rua Possas Manuel. Linie 22. Som det vist fremgår, er der tale om ganske pæne fald (her) og stigninger den modsatte vej.



STCP nr. 131. Praca Batalha. Linie 22.

Vel oppe på det flade område - de ca. 50-60 m over floden - er der kun ca. et par hundrede meter til linie 22's endestation ved Rua Augusto Rosa/Batalha.



STCP nr. 218. Stangen er vendt, og 218 er klar til at køre nedad igen. Rua Augusto Rosa. Linie 22.

Herfra kan man så tage sporvognen ned igen, eller man kunne også gå - næsten - lige over på den anden side af gaden og tage den stedlige "elevador" ned til "strandvejen" langs floden. Det må man -efter min mening - ikke snyde sig selv for, men man SKAL ABSOLUT begynde "nedstigningen" her oppe fra. Bemærk, at man i Portugal kalder dem "elevador", og det må de vel have deres grunde til - rigtige elevatorer er det jo ikke (kabelbaner). Turen med denne "elevador" vil blive beskrevet i et kommende nummer.

Red. anm. Fra vor kontakt i Lissabon (producenten af Amaré-lis-modelsporvognene) lyder svaret på de delte linier 18/22, at det nok blot er et salgstrick for at få så mange penge i kassen som muligt fra turisterne - og derfor opkræves der særskilt betaling for hver tur. Turister er altid godt "malkekælv" - det er ligesom på sporvejen i Sóller på Mallorca, hvor en enkeltbillet for de fire kilometers kørsel til Puerto de Sóller koster 35,- kr - uden omstigningsmulighed! I det hele taget er kollektiv trafik særdeles dyr i vore dage - således måtte jeg for nyligt betale 24,- kr. for blot en to-stoppesteders tur på linie 9 A i Glostrup.

Tuborg eller Carlsberg – eller begge dele



Et par nye repræsentanter for en ædel vogntype -ølvojnene.



Tuborgvognen har ligaturen TF i gavlen.



Så sent som den 15. juni 1962 kunne ZB 99584 ses i den gamle Tuborg-bemaling som her på læssevejen i Hellerup. Foto HBDS.



Lange rækker af ældre Carlsberg-vogne på Station HOF med ZA 99516 i forgrunden. Samling SoB.

Af Flemming Søeborg

I takt med, at ølmarkedet er blevet finere og finere igennem mange år med et utal af nye bryggerier, er der også fremstillet masser af klassiske ølvogne. hobby trade har netop udsendt en ny serie af laserskårne trævogne. Denne gang er det et par ølvogne fra Tuborg og Carlsberg. Der er ikke tale om ommalinger af den serie, der kom i vinters, for de nye vogne er lidt længere og har ikke bremseplatforme.

Den ene er en Carlsbergvogn, ZA 99539 med rødt firmanavn. Vognen er bygget af Scandia 1940. Det er lidt uvant at se Carlsberg i rødt, men det er korrekt nok – bryggeriet ændrede flere gange udseendet på deres vogne, og det røde skrifttræk blev benyttet i denne form fra begyndelsen af 1940'erne til sidst i 1950'erne. Vognen har revisionsdato den 13/3-40 med påskriftsfelt til højre. Desværre virker typografien med vognnummeret forkert, idet det er en "anonym"

skrifttype uden seriffer, og det stemmer vist ikke. Der skulle have været læst bedre "korrektur" inden udgivelsen.

Målene på undervognen stemmer til gengæld overens med forbilledet, og håndbøjlerne er forudmonteret og lakeret i vognkassens farve (og dermed næsten usynlige). Trinene er faststøbt og virker robuste, og bufferne er fjedrende. Der er vedlagt koblinger og bremseslanger.



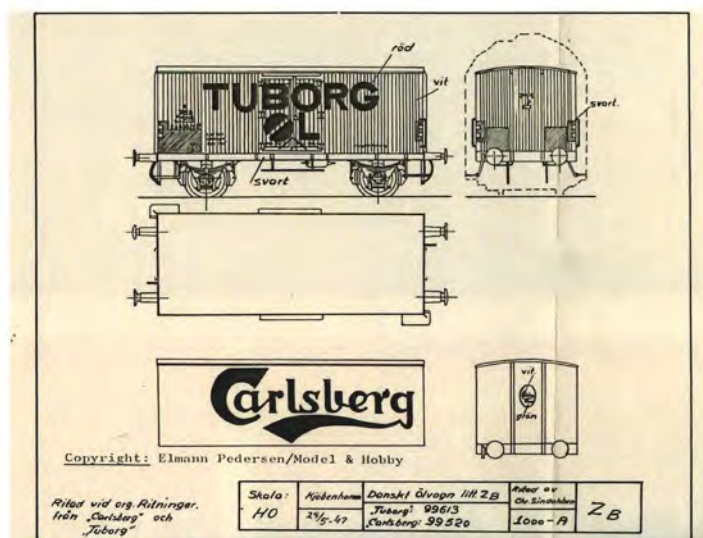
En Carlsbergvogn i et andet udseende, end vi er vant til.



Her er vist brugt en lidt for moderne typografi til vognummeret.



Typografien nederst på dørene er heller ikke helt efter bogen.



Tegning af ZB 99613 - en søstervogn til den nye model. Tegningen stammer fra forretningen Model & Hobby. Arkiv SoB.

Finish'en på vognkassen er fin – rillestrukturen er overbevisende, påtrykket dækkende og præcist, og man fornemmer tydeligt træstrukturen, uden at den virker overdrevet.

Der har ved de tidligere modeller været fremsat kritik af, at dørrammerne lignede plastic, men de er faktisk også lavet af træ. Misforståelsen skyldtes en afvigende farve og struktur. Dørlukkemekanismen er til gengæld stadig lidt for grov.

Kommer der ikke snart en Tuborg...

... og jo, der er kommet en ny Tuborgvogn, ZB 99611. Den er baseret på samme type som Carlsberg-vognen,

men er revideret den 3/3-56. Påskriften er udført i den ældre stil med TUBORG ØL i rødt på hvid vognkasse, og her er rammen rundt om dørene desværre stadig mere kridhvid end resten af vognkassen – og det er det, der får den til at virke plasticagtig.

Ellers er vognen identisk med Carlsbergvognen.

Hvor Carlsbergvognen mest må henregnes til sen epoke II, kan Tuborgvognen bruges godt ind i epoke III, idet der stadig kørte en del vogne rundt med denne dekoration i 1962. Se i øvrigt også siden med rettelser.

hobby trade art. nr. 36012 Carlsberg ZA 99539

hobby trade art. nr. 36013 Tuborgvogn ZB 99611



Vi slutter med et stemningsbillede fra pladslæsningen i Hellerup med Ardel 102 og adskillige Tuborgvogne med gammelt udseende, juli 1961. Foto HBDS.

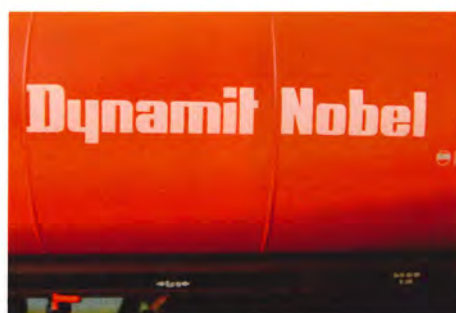
Det rene Dynamit



*Sprængfarlig ladning - eller
harmløse kemikalier.*



*Lille billede. Påskriften antyder i hvert
fald, at vognen kan være eksplosiv.*



Ingen tvivl om ejerskabet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I vore tider skal man nok vare sig for at flirte lidt for meget med sprængfarlige emner så som dynamit og andet djævelskab, men dynamit har jo – ud over at kunne bruges destruktivt – også nyttig anvendelse ved større anlægsarbejder, specielt i bjergegne. Kuriøst nok måtte man også bruge sprængstoffer, da den gamle Svane-mølleviadukt i 1966-67 skulle fjernes til fordel for den nuværende viadukt over jernbanen – murværket var ganske enkelt særdeles solidt bygget i 1890'erne.

Nå, det var et sidespring – anlednin-

gen var den nye model af en Dynamitvogn fra Brawa. Det er en typisk, tykmavet Uerdingen-tankvogn, fire-akslet, som fandtes i utallige eksemplarer ved især DB. Den nye model er dekoreret som en tankvogn fra Dynamit Nobel og er opsigtsvækkende i den røde farve med hvid firmapåskrift. Vognen har øjensynligt kørt i midten af 1960'erne med denne bemaling – 1965 var hundrede års jubilæum for grundlæggelsen af opfinderen Alfred Nobels dynamit-fabrik i Krümmel ved Hamborg, hvilket står diskret på tankens sider.

Om vognen har haft et reelt forbillede eller ej, har det ikke været muligt

at opklare – Brawa har ikke be- eller afkræftet min forespørgsel, men derfor behøver man jo ikke at afvise den. Den har formodentlig blot transporteret kemikalier som kiselgur (en slemmet jordart, der kan blandes med nitroglycerin) og lignende rundt på skinnerne.

Brawa art. nr. 48914 DB 546 048 Dynamit Nobel-tankvogn.



Bremseplatform med diverse detaljer.

En sprængfarlig vogn

Tri-angs eksploderende vogn med drabelig raket
- katalogbillede fra 1963. Arkiv SoB.



Af Flemming Søeborg

Den nye Dynamit-vogn fra Brawa fik mig til at tænke på, at modeljernbaneindustrien faktisk allerede for over 50 år siden var ude med en "sprængfarlig" vogn. Det var det britiske firma Tri-ang, der lavede "an exploding car" R. 249 i skala 1:76 (spor 00).

Vognen var udadtil en almindelig, lukket godsvogn (US-type) med bogier. Vognen var rød og dekoreret med adskillige advarsler om, at den

kunne eksplodere - og det kunne den! Senere udgaver viste en brun udgave.

Tri-ang lavede også modeltog med missiler og raketter, der kunne affyres og rettes mod "den eksplosive vogn", som - når den blev ramt - vitterligt eksploderede, eller rettere faldt fra hinanden. Sider og tag var blot klipset sammen, og så var det jo nemt at få vognen til at eksplodere. Det franske firma Hornby-ACHO havde den også i programmet i 1965-66 sammen med raketaffyringsvog-

nen under navnet "Wagon Explosif", i øvrigt med samme artikelnummer.

Det var dengang, legen var analog, og ingen havde skrupler over at blande "krudt og kugler" med modeltog; dog skal det rettelig siges, at affyringen af små missiler og raketter (med knaldhætter) blev forbudt få år senere, da de kunne forvolde stor skade, hvis man ramte et øje. Mærkeligt så, at fyrværkeri - som faktisk er langt farligere end dette relativt uskyldige legetøj - stadig er tilladt.

Modeltogs-Messen
16. September 2017 Kl 10.00-15.30
Arena Syd - Idrætsvej 3 6580 Vamdrup

Modeltog / Modelbiler / Modeltilbehør
Standtilmeldning - Se www.modeltogs-messen.dk
Entre 25,- Kr
(Børn under 12 år Gratis)

Nye, danske modelbiler



De to nye Folkevogns-Rugbrød fra NSM.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nordic Scale Models er tilsyneladende ustandselig, når det drejer sig om at lave nye, danske modelbiler. De seneste to er atter varianter over VW T1-typen, denne gang såvel pick-up-modellen som den lukkede type.

Det rigtige "Rugbrød" er en grøn vogn fra Prima frugt- og grønthand-

leren i Hørsholm. Modellen er forsynet med omfattende påtryk på alle sider, og det har været en markant "reklamesøjle", da den var i brug.

Den anden model er mere velkendt blandt samlere – det er en model af en anden modelbil, nemlig den meget efterspurgte "pre"-vaskepulverbil fra Tekno.

Den nye model er en perfekt for-

mindskelse af "pre"-modellen, og den er ligeledes forsynet med flerfarvet påtryk hele vejen rundt – også på taget. Der medfølger dog ingen minipakke med vaskepulver, sådan som Tekno-modellen havde. "pre"-vaskepulveret var mindre kendt end de samtidige mærker som Valo, Rinso, Surf og Persil.

NSM art. nr. 10022 VW T1 Prima

NSM art. nr. 10023 VW T1 pre



Prima-frugt- og grønthandlervogn fra Hørsholm.



'Vask med pre - en to tre' var det simple mundheld, der dog ikke reddede vaskepulveret fra at forsvinde fra markedet.

"Bjerggeden" på listepoter



En tysk klassiker med stil.



Meget spinkle pantografer - de er vist ikke set finere på en industrimodel.



Flotte detaljer på undervognen med markering af de specielle hjulskiver.



Inden demontering skal trinene forsigtigt fjernes....

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ellokomotiverne E 04 blev specielt bygget til kørsel på strækninger uden stigninger i det centrale og østlige Tyskland fra 1933-36. Det havde vist sig, at tre trækkende aksler var nok til et eksprestogslokomotiv, og et af lokomotiverne nåede en topfart på 151,1 km/t. AEG byggede 23 af disse lokomotiver til DRG. Seks af dem overlevede Anden Verdenskrig i vest, hvor de mest kørte i München og omegn. Senere kom de til Osnabrück, hvor de blev kaldt "Bjerggeden", da de stadig skulle revideres i München. I DDR blev 13 af de resterende maskiner overført til Sovjetunionen, hvor forsøg på omsporing af lokomotiver-

ne blev opgivet, og i 1952 blev de ombyttet til DR mod en levering af 335 nybyggede passagervogne. Ved DR blev E 04 (BR 204) udrangeret i 1976, mens det sidste E 04 (BR 104) ved DB blev udrangeret i 1982. Fire maskiner er bevaret (E 04 01, 07, 11 og 20).

"Bjerggeden" på listepoter

Piko har nu lavet en model af dette lokomotiv, der er påfaldende med akselstillingen 1'Co1'. Lokomotivet har to tætsiddende drivaksler i den ene ende, blot en enkelt i den anden, samt en løbeaksel for og bag, hvilket var en videreudvikling af Krauss-Helmholz-undervognen. Den midterste drivaksel er sideforskydelig, hvorved lokomotivet har udmærkede kurve-

egenskaber. Der er strømoftag fra alle aksler, og en enkelt drivaksel er udstyret med hæfteringe. Der er ingen problemer med strømløse hjertestykker – lokomotivet kører som en drøm gennem prøvesporene. Det er forberedt til PluX22-dekoder.

Teknikken er som antydnet helt i orden, og hvad udførelsen af overdelen, undervognen og detaljerne angår, er der tale om en utroligt flot model – her får jeg faktisk lyst til at bruge løs af superlativerne, men jeg vil nøjes med at sige, at det er et af de flotteste storserielokomotiver, jeg har set i H0. De faste detaljer på overdelen er præcise og skarpkantede, hvor de skal være det, der er masser af for-



En glad elektrofører - men denne gang ikke hr. Wilfer fra Piko....



E 04 tager sig godt ud fra alle vinkler.



Desværre er plastmaterialet til håndbøjlerne meget skrøbeligt.



Museumslokomotivet E 04 20 ses her ved depotet München-Friedmann i 1979. Foto C. Asmus.



Den 24. april 1977 var BR 104 019 (ex. E 04 19) på tur med Rheingold-vogne og holder her i Koblenz. Foto Jungles.

udmonterede detaljer, blandt andet antydende aggregater bag ruderne i maskinrummet og et stort antal af håndbøjler. Taget er en pryd for sig med meget spinkle pantografer – der alligevel er meget holdbare – og også undervognen overbeviser med masser af fine detaljer. Endvidere er der en mængde yderligere detaljer til valgfri montering.

Er der da intet at udsætte på modellen? Jo, når man skal demontere overdelen, skal de fire trin med håndbøjler fjernes. Det er nemt nok, men gør man det ikke med yderste forsigtighed, risikerer man, at håndbøjlerne ganske enkelt knækker – de er støbt i

et tåbeligt, letknækkende plastmateriale – underligt, når "alle" efterhånden ved, at disse tynde sager netop skal være lavet af holdbart materiale. Det lykkedes mig på ganske kort tid at knække hele fire håndbøjler under arbejdet med at løsne/fastgøre overdelen, så dér kan Piko blive bedre. Helt godt ville det være, hvis håndbøjlerne sad fast på overdelen – men hver enkelt konstruktør af modeltog har sin måde at løse sådanne problemer på – og det er ikke altid den første løsning, der er den bedste. Til gengæld er brugsanvisningen særdeles udførlig med gode tegninger.

Konklusion: Et særdeles godt og vel-

kørende lokomotiv med en overvældende detaljerigdom.

Piko art. nr. 51007 DB E 04 19 ellokomotiv, epoke III.



Et hurtigtog på vej med E 04 og rejsegodsvogn.

HOBBY Danmarks største hobbymesse 2017 for alle aldre MESSE

ARENA MIDT · KJELLERUP

LØRDAG 30. SEPTEMBER KL. 10-16

SØNDAG 1. OKTOBER KL. 10-15

**Voksen
50,-**

**Billetten gælder
til begge dage**

**Børn op til 14 år
iflg. med voksen
Gratis**

**Masser af nyheder for
både børn og voksne!**

Mange forskellige stande med modeltog, modelfly,
RC biler, RC trucks, droner og helikoptere,
racerbaner, byggesæt, traktorer m.m.
- Kort sagt noget for hele familien!

*På gensyn til to festlige dage i
Kjellerup mellem Viborg og Silkeborg
- kort afstand til hele motorvejsnettet*



Moderne vogne fra Piko



To Avmz-vogne under ind- eller udrangering fra færgen 'Karl Carstens' i Puttgarden omkring 1980. Postkort i Olaf Hermansens samling.

Tekst og fotos Flemming Sæborg

Piko har nu udsendt deres versioner af de moderne 1. classes vogne li- tra Apmz og Avmz. Den første er en storrumsvogn i tidens noget bizarre stil, mens den anden er en mere di- skret indrettet kupévogn.

Bemalingen såvel som påtrykket er

ulasteligt, og selvom vognene er me- get glatte og uden mange detaljer, virker de meget overbevisende. Ru- derne er let tonede og ligger i plan med vognsiderne. De eneste løsde- le ud over koblingerne er udslåede trin – vognene er nemlig fra "føds- len" udstyret med opslåede trin som for et tog i fart, en fin, lille detalje. Vognløbsskiltene viser IC 588 Mün-

chen-Hamburg Altona. Revisionsåret er 1982.

Desværre er indretningen temmelig kedelig med ensfarvede sæderækker/ kupéer og skillevægge, og det er lavet bedre hos andre producenter. Da der er tale om ægte nyheder fra Piko, kan det tænkes, at der senere kommer an- dre udgaver, herunder måske "tilba-



De to nye vogne fra Piko - storrums- og kupévogne til 1. klasse.



Påskrifterne er som sædvanligt fuld- stændigt tydelige.



IC 585-løbet München-Hamburg - en klassiker blandt de store eksprestog i Tyskland.



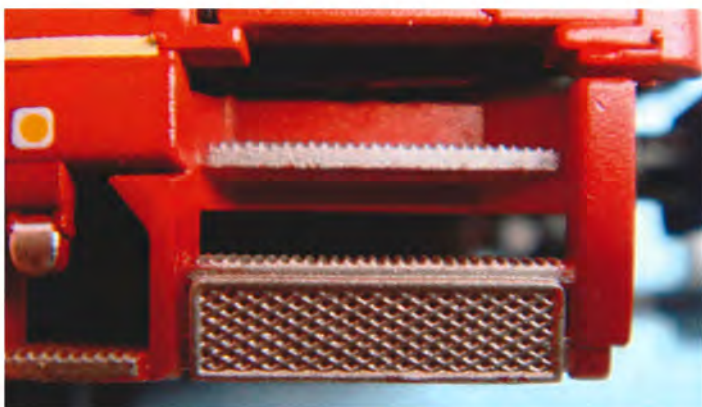
Dm-rejsegodsvognen fylder godt op i billedet.



Avmz-vognen i fuld figur i 1982. Foto DB.



Adgang forbudt for rejsende fra Tyskland, England, Frankrig og Italien - og for alle andre passagerer.



Trinene er klappet op, men de kan udskiftes med nedklappede trin.



Ret trist indretning i storrumsvognen - ensfarvede sæder og gulve.

gedaterede" TEE-udgaver, men kan man leve med de lidt misvisende revisionsangivelser og togløbsskilte, kan de bruges til at illudere det danske TEE-tog, der kørte mellem 1974-78.

Den sidste vogn er den grønne rejsegodsvogn Dm902, som engang var et helt almindeligt indslag i ekspres-togene. Vognen er bygget over UIC-

X-læsten, dvs. generationen før de ovennævnte typer. Dm-vognen er ganske enkel og "neutral" uden nævneværdige fortrin - man kunne måske have ønsket sig, at de store rulleporte kunne åbnes, men dén form for legeværdi har de færreste modeller i dag - og derfor betyder det heller ikke noget, om denne lange vogn har indretning eller ej, da man stort set

intet kan se gennem de relativt små og fåtallige ruder. Nuvel, det er en vogntype, som hørte til de fleste eksprestog førhen, og som sådan er den uomgængelig på et tysk/internationalt epoke III-IV anlæg.

Piko art. nr. 59660 DB Avmz
Piko art. nr. 59661 DB Apmz
Piko art. nr. 59642 Dm902



Den meget tidstypiske 1970'er farvesammensætning i Apmz-vognen. Mon der har været særlig meget ro i storrumsvognen. Foto DB.



Selvom påskriften er lidt gnidret, kan det ses, at vognen er godkendt til kørsel i Danmark.



Sparsom indretning - togførerakupé og toilet, men andet kan man heller ikke ane udefra.

Som et schweizer-urværk



Stilfuld, elegant, en meget smuk model - det er De 4-4.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Præcist efter planen udsendte Roco i juli den nye udgave af den schweiziske gods-motorvogn De 4/4 1668, nu i mørkerød udgave. Når jeg ikke omtaler den som en nyhed, skyldes det, at motorvognen var på markedet for 15-20 år siden (i grøn udgave). Motorvognen ligner et lokomotiv, men kaldes "Gepäcktriebwagen" på tysk, altså nærmest en rejsegods-motorvogn. Vi har vist ikke noget lignende herhjemme, hvor en Mo nok kommer nærmest - men der er ikke passagerafdeling i De 4/4. I øvrigt blev disse vogne bygget allerede i 1927-28 med betegnelsen Fe 18 501-18 525, men i 1966 fik de en komplet ny, bordeauxrød vognkasse af stål og blev herefter benævnt De 4/4 nr. 1661-1685. Mange opfattede dem som helt nye lokomotiver, hvad de jo bestemt ikke var.

Nå, det var "viel Geschrei und wenig Wolle", som man siger, så lad os komme til sagen. De 4/4 er en utro-

ligt smuk model, som hverken virker bedaget eller som et genoplæg af en ældre model. Overdelen har en halvmat finish, og der er en del detaljer monteret - men endnu flere ligger i en vedlagt pose. De få påtryk er præcise, og her kan man notere sig en afgørende forskel til den tidligere model, som viste en epoke III-udgave, hvor "SBB", "CFF" og "FFS" stod med bogstaver i relief.

På denne version, som er fra epoke IV-V (revisionsdato 16/1-78), er disse ejendomsmærker blot påtrykt, således som de blev med tiden. Midt på siden er der et sølvfarvet rullejalousi til bagageindlæsning.

De gule håndbøjler er af fast, hård tråd, der ikke knækker, på taget er der en enkelt pantograf, en strømledning, nogle aggregater samt en fløjte, alt sammen i fin udførelse. Undervognen er lige så gennearbejdet med mange detaljer, og bag bogiesiderne kan man se egerhjulene. På fronterne

er de buede ruders flot gengivet, der er dør til overgang med døre og bøjler til resten af toget.

De tre lanterner viser tre tændte lys fremad, ét gult lys bagud - det er eller var typisk, schweizisk lygteføring. Indvendigt viser modellen, at den ikke er fuldstændigt moderniseret, idet NEM-snitstedet er til en otte-bens dekoder. Det er udmærket, der er plads nok til en stor dekoder og alle dens ledninger, og personligt finder jeg disse ældre dekodere nemmere at montere end de moderne med uhyrligt mange ben og meget små dimensioner. Der er træk på alle fire aksler, hæfteringe på to hjul, og kørslen er fin og jævn med en del motorstøj - passende til denne type af trækraft, så man behøver ikke et lydmodul. En flot model, som nok kan tiltale flere end dem, der kører med schweiziske modeltog.

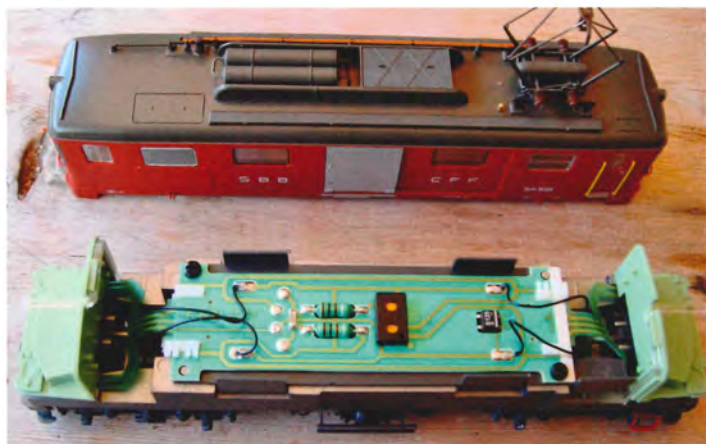
Roco art. nr. 72656 SBB De 4/4 1668.



Et lille lokalgodstog på en lavlandsstrækning.



Fine detaljer på taget med en meget spinkel pantograf.



Indvendigt afslører motorvogne, at det er en ældre sag med ottebens stik til dekoder.



Nærbillede af fronten med overgangsbøjler osv. - og naturligvis med en typisk K3-godsvogn fra SBB.



Overbevisende front med mange detaljer, men der skal monteres en del flere.

NY, STOR BOG OM FÆRGER I DANMARK af Flemming Søeborg

**Bogen udkommer til
efteråret 2017!**



 GYLDENDAL

En marche – den brækkede næse



En sværvægter buldrer gennem landskabet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Man kan sige meget om formgivningen på fransk materiel, specielt fra 1960'erne, men kedeligt var materialet ikke – tværtimod, det var særdeles opsigtsvækkende og "fremtidsvisende". Det gjaldt såvel diesel- som elektriske lokomotiver, hvor formgivningen var dynamisk, strømliniet og aggressiv med spændende farvesætning – mest udpræget i diesellokomotivet CC 72000 og ellokomotiverne CC 6500 og 40100.

Roco har nu udsendt CC 72000. Modellen har alle trækkene fra forbillede, og det er især den nedadskrående front (nez cassé, "brækket næse") og den pilformede sidedekoration, man lægger mærke til – det er et lokomotiv, der VIL frem. Overdelen har den specielle, lyseblå grundfarve med hvide og mørkere partier; sideruderne i førerrummet er grøntonet glas – ret specielt, men givetvis virksomt mod sollys. Frontruderne er dog glasklare.

Modellen er solidt konstrueret med

centermotor, kardantræk på seks aksler, lysskift og imponerende trækraft. Vægten er 546 gram, der er hæfteringe på to hjul, og modellen er forberedt til dekoder. Når man tager overdelen af, kan man se holderen til en motor til drev af ventilatorerne, men i den analoge version er der intet drev her – som man kunne se i sidste nummer, er sådan en motor monteret i den langt billigere Jouef-model af lillebroderen BB 67000. Gitrene over ventilatorerne er ellers af fint, ætset metal. Der er diodelysskift i to lanterner for/bag. Hverken i analog eller digital drift kunne jeg få lys i den tredje lanterne eller i førerrummet, selvom printpladen er udrustet med elektronikken til det. Den tredje frontlanterne blev indbygget til eventuelle kørsler i Tyskland.

CC 72000 opfylder dog på de fleste punkter mine ønsker. Der er vedlagt mange løsele til montering, og kører man fransk modeltog epoke III-IV – eller blot er en ynder af flotte og spændende maskiner – er dette et godt valg. De 92 maskiner, der blev bygget mellem 1967-74, var de stær-

keste diesellokomotiver i Frankrig med 2.250 kW. Tophastigheden var 160 km/t. De blev udrangeret i 2013, bortset fra en håndfuld, der blev eksporteret til Marokko. Én maskine CC 72039 er bevaret ved museet i Mulhouse. På modelbanen kan de nu få en længere karriere.

Roco art. nr. SNCF CC 72000.



Et eksprestog trukket af en CC 72000-maskine i fuld fart i 1985. Foto SNCF.

Eviva España

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Spansk modeltog har mest været kendt som modeller fra Electrotren, Ibertren, Mabarr, Sudexpress (portugisisk) og tillempede modeller fra Roco og ganske få andre fabrikker, men der er endnu et firma, K*Train, der fremstiller spanske modeller. Spor og baner har kigget nærmere på et par af firmaets H0-modeller.

Den lille tankvogn kunne jeg ikke stå for. Den findes i flere varianter, så jeg valgte én, der var designet til at transportere alkohol – og i den egenskab er den jo både universel og kunne tænkes at have passeret landegrænsen. Den tilhørte firmaet "Ebro de la Azucares y Alcoholes E.C.A.Y.A." Vognen er relativt simpelt detaljeret med blot en enkelt lejder på den ene side. Påtrykkene på tanken er fine og tydelige, og vognen frembyder et nydeligt skue med spinkelt rækværk på bremseplatformen, tynde slutsignalholdere, bremseklodser ved hjulenes køreflader, gennembrudt undervogn og træfarvede gangbrædder.

Der er god vægt i den lille vogn, der har KK-kulisser og firkantede buffer, som sidder lidt længere ude, end vi er vant til – men det skyldes hensynet til det spanske bredspor. I øvrigt er der ingen støbekant på tanken, der er holdt i mat, sølvfarvet udseende – kort sagt en fin og vel udført model.

Lys i lygterne

Den anden vogn var en lukket godsvogn med et lidt ejendommeligt udseende. Den er grå, den har bremseplatform, jalousier på siden, en hel del profiljern til at holde vognkassen sammen, kraftig krydsarmering i gavlene og bremseplatform – med indbyggede lanterner. På bufferplanken sidder endnu en lanterne. Det originale litra er eller var Glms/Gkklmns.

To af lanterne sidder på hver sin side af rækværket på bremseplatformen, den sidste og største lanterne sidder nede på bufferplanken. Alle lanterner lyser med fast lys, når der er strøm på sporet, såvel analogt som digitalt. Vognen er dog ret let, så lyset flimrede

ved kørsel, indtil jeg lagde en jernklods ned i vognkassen. Det hjalp.

Et ungt firma

Men hvem er eller hvad er så K*Train? Det er grundlagt i år 2000 og fremstiller udelukkende modeller af spanske forbilleder. Der er cirka ti grundmodeller i H0, som fordeler sig på 64 åbne og lukkede modeller af nyere og ældre typer samt tre modeller af tankvogne, herunder en bogietype. Flere af modellerne kan fås med slutlanterner, men firmaet fremstiller ikke lokomotivmodeller.

K*Train fremstiller også en håndfuld N-modeller (14 i alt), der alle synes at være bygget over den samme undervogn med åbne og lukkede typer, allesammen med kort akselafstand.. Firmaets hjemmeside er ikke ret oplysende, men man kan dog i det mindste se udvalget på www.ktrain.es.

K*Train art. nr. 0703-I Lukket godsvogn "TE" m. slutlanterner, epoke IV
K*Train art. nr. 0712-G Alkohol-tankvogn, epoke IV



Alkohol fra Spanien i denne lille tankvogn.



Den lukkede godsvogn er ret markant med bremseplatform med fastmonterede lanterner.

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

NEXT STOP

Vi venter DEM i
ASSENS
TAG TOGET

Østergade 36, 5610 Assens

8. april - 17. december

For åbningstider se www.museumvestjylland.dk

M
MUSEUM VESTJYLLAND

Rettelse:



Carlsbergvogne på Nørrebro. Det kunne se ud som om, at vognen ikke har gavljern, men perspektivet kan snyde øjet. Arkiv TomMy Jørgensen.

I nummer 33 blev hobby trades nye, små trævogne omtalt. Det affødte denne kommentar fra Jan Hager – desværre nåede den ikke med i sidste nummer:

Til redaktionerne af LOKOMOTIVET og SPOR OG BANER

I er nogle kønne anmeldere!

Under omtalen af hobby trades nye modeller af mælke-, gær- og ølvogne er det ikke bemærket, at de lodrette gavljern mangler! Gavlene er meget bare at se på. Det forhold sammen med de klodsede dørmarkeringer og lukketøjet gør vognene ret uinteressante for mig, selv om de rammer lige i "min periode".

Det skal retfærdigvis siges, at min vurdering bygger på billeder - jeg har ikke haft vognene i hånden, men fotografier af forbillederne viser da disse gavljern tydeligt nok.

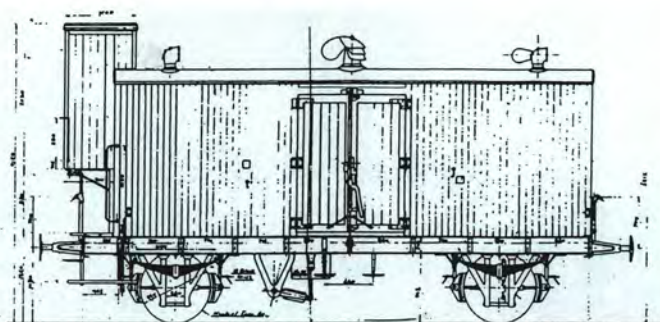
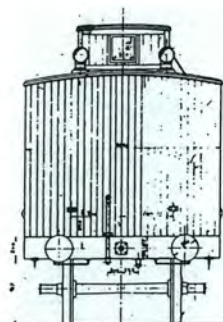
**Venlig hilsen
Jan Hager**

Svar: Tak til Jan for kritikken. For god ordens skyld har jeg spurgt Karsten Pedersen fra hobby trade om de manglende gavljern, og han svarer, at vognene ganske enkelt ikke havde gavljern oprindeligt – de blev først

monteret i begyndelsen af 1950'erne, muligvis fordi DSB på det tidspunkt var begyndt at bruge dieseltrækraft ved rangeringen, og det derved gik hårdere for sig, så vognene måtte forstærkes.

Jeg har søgt efter dokumentation, men det er svært at finde et billede, hvor man kan se, at der ikke var gavljern oprindeligt – til gengæld er her en tegning af ZB 99704, hvor gavljernene ikke er tegnet med. Vognen dannede forbillede for D.D.S.F.-vognen fra hobby trade.

Man kan forholdsvis let selv montere gavljern, men da vognen har revisionsdato i 1952, er det nok rigtigt, at den er fremstillet uden gavljern.



Tegning af ZB 99704 uden gavljern. Den venstre tagventilator mangler vist noget på tegningen..

IM-vognen fra hobby trade er revideret i 1956, Carlsbergvognen i 1959, så de skulle måske have haft gavljern. Personligt finder jeg det værre, at hverken de flotte messingbogstaver eller emailleskiltene er fremstillet som separat monterede dele, så hvis man vil have en helt korrekt model af D.D.S.F.-vognen, er der ingen vej udenom en del arbejde, man må udføre selv. I øvrigt pynter det gevaldigt, hvis man skifter pladehjulene ud med eger- eller stjernehjul.

Dørmarkeringerne er i øvrigt lavet af træ ligesom vognsiderne og ikke af plastic, som jeg nævnte. Det ændrer dog ikke ved, at de på nogle af modellerne virker alt for iøjnefaldende og skal patineres.

C3 på skinner



SNCF C3 - en flot kupévogn til de frankofile modeljernbanekørere.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa har udsendt en fransk kupévogn, litra B6tf. Typen benævnes også C3, men den har intet med den populære, franske bilmodel C3 at gøre.

Det er en gammel, prøjsisk type fra 1883/84, som formodentlig endte i Frankrig efter Første Verdenskrig – en masse materiel skiftede i 1919 ejer som et led i fredsaftalen fra Versailles.

Det er en treakslet kupévogn med

seks kupéer, to toiletter, højtstående bremsehus og tagrytter, så der er lidt af hvert på den fine model. Bemalningen er mørkegrøn med gule litereringer.

Midterakslen er sideforskydelig, således at vognen ingen problemer har ved kurvekørsel.

Påtrykkene er flotte på såvel vognkasse som undervogn, og der er så mange detaljer, at det er en fornøjelse bare at betragte vognen.

Alle detaljer – og der er mange – er

monteret på fabrikken, så det er bare om at sætte vognen på sporet og køre løs. Ud over denne model har Brawa udsendt et par kupévogne uden bremsehus, således at man kan oprangere et nydeligt, ældre kupévognstog. De er også udgivet som originale, prøjsiske kupévogne.

I et kommende nummer vi vi se på det passende lokomotiv dertil, T 5 Nord, også fra Brawa.

Brawa art. nr. 45484 SNCF C3 kupévogn, epoke III



Finisen er perfekt - velkommen ombord.



Højtstående bremsehus med masser af detaljer.

Brawa DDSF



Ny spritvogn i spor N fra Brawa. Foto Rolf Brems.



Såvel litreringspladen.....



...som hjemstavnspladen er med på den lille model, men de røde bånd er ikke helt skarpe i kanten.

Tekst og fotos Rolf Brems

Spritzkørsel har i mange år været forbudt og socialt uacceptabelt, men ikke desto mindre medvirker Brawa med deres seneste danske nyhed til slige sager. Nå, spøg til side, men sandt er det at spor N-kørerne beriges med en fin epoke III tankvogn fra D.D.S.F., altså fra De Danske Spritfabrikker, som havde fabrikker bl.a. i Ålborg. Vognen er én ud af fire, som D.D.S.F. købte i 1954. Længden over buffer var 8.800 mm, og beholderen kunne rumme 20.000 liter. Modellens mål er meget lig med forbilledets, omsat til skala 1:160.

Tankvognen er naturligvis taget ud af Brawas tyske program, men forbilledet er også en ren tysker, da vognene blev efterladt af den tyske værnemagt efter krigen.

Den grå beholderfarve med de rød-

malede tøndebånd ser korrekte ud, dog er de brede tøndebånd noget uldne i kanten, men alle påskrifterne står skarpe og læselige.

Modellen vejer 12 gram, hvilket er et par gram mere end nogle af de tilsvarende modeller, jeg har, og den ruller godt på sine stålhjul.

Brawa har vedlagt lidt information på engelsk og tysk om modellens forbillede. Vogntypen blev udviklet i 1930'erne som en letvægtsvogn med svejsede tanke og fik i forhold til en tidligere generation forlænget akselafstanden fra 4 til 4,5 m. Typen blev bygget af forskellige vognfabrikker op til 1943 i et antal på mere end 10.000 stk. og blev brugt til transport af alle former for olie, og under krigen bl.a. til brændstof til den tyske ubådsflåde.

Mange vogne gik tabt under krigen, og mange var spredt rundt om i det

krigshærgede Europa. En del af disse vogne blev inddraget og konfiskeret af de nationale jernbaneselskaber som krigserstatning, så det var en vogntype, som var almindelig på det europæiske jernbanenet.

Spritfabrikkerne havde, da vognparken var på sit højeste i 1970'erne, en lille snes vogne, som benyttedes bl.a. mellem Ålborg og København. De sidste vogne kørte til 1990. I 2014 var det slut med D.D.S.F. i Danmark, fabrikationen af aqua vitae, "livets vand" flyttede til Norge, hvilket vel ikke er noget at skåle for..!

Det er en rigtig fin vogn og et godt initiativ fra Brawa, som de for øvrigt følger op i 2017 med tankvogne fra Caltex og J.A.F.

Brawa art. nr 67512 DSB ZE 503 611 D.D.S.F.-vogn.



Tankvognen er meget lille i den store fabriksgård. Bemærk det flotte påtryk. Foto Rolf Brems.



Rangering med Køf og spritvogn i fabriksgården. Foto Rolf Brems.



Diverse D.D.S.F.-vogne, bl.a. Brawas forbillede ZE 503 611. Den anden vogn i rækken mangler litreringspladen. Samling Tommy Jørgensen.

Særlig klumme:



Spritfabrikkernes anlæg i Ålborg omkring 1966.

Ingen spritkørsel uden en fabrik. Spiritfabrikkerne var flittige brugere af jernbanen.

Der skulle råvarer og emballage ind i lukkede godsvogne, akvavit og melasse

ud i beholdervogne.

Affaldsprodukter og senere også kartoffelchips blev afsendt i lukkede godsvogne. Det var også D.D.S.F., som benyttede de lukkede, gråmalede gærvogne. Hvis man overvejer at bygge

spritfabrikken på sit anlæg, finder man nogle fine facader fra fabrikken i Ålborg på Peter Knaps hjemmeside. Man kan vælge at lave den som en kulisser eller som hele bygninger:

<http://www.solvangprivatbane.dk/PDF/ddsf.pdf>

Jeg benytter mig altid af en professionel printerbutik, her bruger man lysægt farver og papir, der øger holdbarheden.

Som kulisser kan man nøjes med 80 gram papir, men skal man påklæbe det på pap, kan man vælge f.eks. 160 gram i tykkelse.

Brug altid spaylim eller card glue, som fås i specialbutikker.

Er man ikke fortrolig med en computer for at op- eller nedskalere, kan man vælge at få det printet i den størrelse, der nu passer.

Det kræver som regel nogle forsøg. Som kulisser må baggrunden hellere være mindre i størrelsesforholdet end større.

En gulerod fra Roco



Mon Eaos kørte med gulerødder - farven kunne tyde på det.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har atter udsendt et oplag af Eaos-vognen, der øjensynlig må være ret populær.

Denne gang har Roco så valgt at levere modellen i en meget lys, orange farve, der ligner RAL 2001, som muligvis var korrekt, da vognene var nye, men

i deres korte karriere ved DSB var de bulede, rustne, ret mørke og blev med tiden pletmalede og alt andet end rene, skønne og nymalede.

Roco-modellen har de korrekte påskrifter og ser som sådan rigtig ud, men hvorfor firmaet har valgt denne grelle, lyse gulerodsfarve til det nye oplag, fatter jeg ikke. Det er som om,



Påskrifterne er der intet at udsætte på.

at Roco i år totalt har mistet interessen for det danske marked og lader alle mulige fejl slippe igennem – tænk bare på vinterens håbløse HFHJ-model.

Jeg vil ikke spille flere ord på denne model – men en grundig tilsvining kan muligvis gøre modellen mere realistisk.

Roco art. nr. 76721 DSB Eaos epoke V

Med sporvogn til Atlanten



Den antikke sporvogn til havet holder ved endestationen i Sintra. Den hvide bygning bagved er sporvejens hovedkontor.



Ingen kan være i tvivl om, hvor de står på - blot et af mange eksempler på den smukke brolægning, man finder overalt i Portugal.



Endestationen Praia das Macas i linjens tidlige år. Postkort, samling SoB.

Tekst og fotos Flemming Søborg

Rundt om i verden findes relikter af fordums transportmidler – sporveje og jernbaner, der forlængst har overlevet sig selv, men som stadig eksisterer, nærmest på trods af og imod alle odds. En sådan linie er den lille sporvej Sintra-Atlântico i Portugal – en af de sidste, landlege sporveje, der bedst er kendt fra Tyskland som "Überland-Strassenbahn" (Üstra) eller fra Belgien og Frankrig, hvor der var talrige sådanne baner (Vicinal-baner).

Sintra-Atlântico linien på ca. 13 km blev åbnet i to tempi i 1904 og forbandt den kongelige residensby Sintra med Atlanterhavet ved Praia das Maças, i øvrigt tæt ved Vesteuropas vestligste punkt. En lokal forretningsmand forlængede for egen regning linien til landsbyen Azenhas do Mar, to kilometer længere mod nord. Denne strækning åbnede den 31. januar 1930.

Materiellet bestod af 13 åbne og lukkede, to-akslede vogne – allesammen med meget kort akselafstand (1.980

mm), da kurverne er ret skrappe på strækningen, som i øvrigt forløber i siden af landevejen. Højdeforskellen mellem liniens to endestationer er 200 meter. Linien har aldrig haft forbindelse med andre sporveje, men i Sintra havde sporvognen stoppested lige uden for banegården. Sporet fortsatte herfra til selve byen.

I 1953 blev trafikken reduceret til sommerkørsel, og strækningen til Azenhas do Mar blev lukket den 1. november 1954. I 1955 blev ruten afkortet til banegården i Sintra, da biltrafikken allerede da var ved at kvæle byen. Derefter gik det ned ad bakke for den lille sporvej. En ny ejer ville nedlægge den helt i 1960'erne, men byrådet i Sintra forhindrede det. Strækningen fra banegården til Nomes de Carvalho i det nordlige Sintra blev dog nedlagt den 15. september 1974. Nellikerevolutionen i Portugal i 1974 betød store omvæltninger i samfundet. Mellem 1975-79 var driften totalt indstillet pga. dårlig økonomi, mange strejker og nye ejere. Under pausen i driften væltede et træ ned over køretråden, og en kilometer

køretråd blev stjålet, så udsigterne var ikke lyse for sporvejen.

Mange hotelejere krævede sporvejen genåbnet, hvilket skete i 1980 – men kun de tre km mellem Banzão, hvor der var en understation og en remise, og Praia das Maças. Vognene 1, 3, 9 og 10 blev benyttet på denne strækning. Passagerer blev fragtet i busser til og fra sporvejen. I de følgende år blev resten af strækningen til Ribeira kun benyttet af arbejdstog, men i 1994-95 blev denne strækning renoveret og atter taget i brug. Siden er strækningen atter forlænget til Sintras nordlige del, men der er ønske om, at linien igen bliver forlænget til banegården, hvilket vil være en meget stor fordel for trafikken og tiltrække endnu flere turister.

En hengemt sporvogn

Så langt, så godt. Linien skulle altså stadig eksistere – det var, hvad vi fik ud af lekturen, inden turen gik til Lissabon. Da vi kom til Sintra og havde fået nok af turister, tivolitog, souvenirsælgere og stegende hede, ville vi se og køre med sporvognen.



Postkort fra den gamle del af Sintra med vogn 3 i gul bemaling, mens sporvognen stadig kørte helt ind i byen.



Vogn 7 i næsten original tilstand - åben vogn, lyseblå med rød-hvide læsejl, fotograferet i 1960'erne. Samling SoB.

Vi kunne ikke finde den og gik ind på turistkontoret, hvor et par unge kvinder residerede. Vi fik udleveret en køreplan, men de kunne ikke fortælle os, hvor vi kunne finde sporvognen! Nå, vi gik rundt i byen efter et gammelt kort, men der var intet at se af sporene – alt var fjernet på de 60 år, der var gået, siden sporvognen kørte i byen.

Til sidst fik vi spurgt en færdselsbetjent, der viste vej hen til stedet, hvorfra sporvognen afgik. Det var nogle hundrede meter gennem den nyere del af Sintra, hvor turisterne ikke kommer – og hvor der mærkeligt nok heller ikke var skilte, der viste vej (gå ad Av. Heliodoro Salgado hen til vej N247). Lige i kanten en rundkørslen holdt den så – den lille, rød/hvide sporvogn, der skulle køre til Atlântico – meget idyllisk under skyggefulde træer med "Sintra" og "Atlântico" skrevet med sorte sten i den hvide brolægning. I øvrigt blev byens navn ved åbningen i 1904 skrevet "Cintra".

Der var ikke en sjæl at se, vognen var helt tom og åben, men der var lys i den – og på køreplanen stod, at sidste afgang var kl. 17.00. Vi satte os ind, der kom en tysk familie, som gjorde os selskab, men kl. 17.00 var der stadig ikke sket noget. Fem minutter senere kom så vognstyren og konduktøren – et par unge fyre i T-shirt og cowboybukser, og så kørte vi. Sporvejens kontor ligger lige ved endestationen.

Det rumlede og skramlede, vognen

rumsterede meget fra side til side, i kurverne peb det gevaldigt, og selv om sporet lå fint, mærkedes det ikke på vognen – den skramlede af sted. Skinnerne var heller ikke svejset sammen, så for hvert skinnestød gav det yderligere et ryk i vognen. Efter få minutter passerede vi Ribeira med remisen og det første omløbsspor. Remisen ligger desværre højt over strækningsspor, således at vi kun kunne se taget – men i følge konduktøren havde sporvejen tre lukkede og tre åbne motorvogne – de sidste var lakeret i rød, gul og blå farve. Denne dag var der dog kun vores vogn (nr. 3) i drift. Der er i øvrigt fire spor i remisen.

Turen fortsatte langs landevejen; at der overhovedet stadig kørte en sporvogn, forvirrede mange bilister, hvor ungerne hang ud ad vinduerne og kiggede undrende på den oldsag, der skramlede af sted. Cirka midtvejs skiftede sporet til at ligge i den modsatte vejbane. Det skete ude i Ingenmandsland, hvor der alligevel var lysregulering. Herfra begynder så den mere strabadserende tur, idet der er en masse private indkørsler og biveje, der krydser sporet – og det betyder konstant kimen med klokken, opbremsning og acceleration igen. Her følger også en række små bysamfund med vigespor og stoppesteder – men da det som sagt er en decideret turistlinie, står ingen på eller af her – og i øvrigt tager den parallelt løbende rutebil eventuelle lokale passagerer.

Der var også andre hindringer end de utallige småveje og indkørsler, for

et sted var nogle håndværkere i gang med at pudse en mur lige op ad sporet. De havde anbragt stiger, stilladser, værktøj, spande og andet midt på sporet, så vi måtte vente, til de havde ryddet sporet. Det samme skete i øvrigt på hjemturen, men vi skal lige videre mod endestationen.

I Banzão er der mere bymæssigt, og her ligger liniens anden remise – en lille, enkeltsporet bygning, hvor man kunne køre gennem gavlen til firmaet Adega Salreu, der afsendte vin med sporvognen i tidernes morgen. Sporet ligger der stadig. Remisen kunne rumme fire vogne, men jeg kunne blot skimte en enkelt derinde. Foran remisen er der omløbs- og stikspor, og brolægningen er så raffineret, at de underliggende sveller er markeret med sorte sten i den ellers lyse brolægning – flot og fantasifuldt. I øvrigt er portugiserne mestre i at lave smukke brolægninger i fantastiske mønstre – og den eneste souvenir, vi



Cirka midtvejs skifter sporet til den modsatte vejside, hvilket sker med behørig lysregulering – som bilisterne dog respekterer.



Et af stoppestederne undervejs - det eneste, hvor der var tilbygget læskur, men ingen stod på eller af. Bemærk brolægningen.



Remise og omløbsspor i Banzão med flotte mønstre af sveller i brolægningen..



Ved vejs ende - et kig ud ad ruden med Atlanterhavet i baggrunden. Desværre var der ikke tid til at gå ned til vandet.

bragte med hjem fra Sintra (og Portugal), var en lille, typisk brosten be-
malet med fronten af en sporvogn.
Herfra fortsatte turen ud til Praia
das Maças, Æblestranden, hvor spor-
vognen ender uden for byen ved en
tillukket, lille ventesal, en større be-
tonbygning og en forsømt kiosk med
toilet.

Der er cirka hundrede meter ned til
havet – men efter fem minutter skulle
dagens sidste sporvogn returnere til
Sintra, så det blev kun lige til en visit
i kiosken efter vand og så tilbage til
stoppestedet.

Igen skramlede og ramlede spor-
vognen, og i Banzão var det ved at
gå galt, da vognen skulle krydse ve-
jen i et lysreguleret kryds. Sporvog-
ne har altid nydt forkørselsret, også
her, men det syntes bilisterne at have
glemt, og det havde nær kostet dem
et par buler.

Nuvel, der skete intet, blot måtte vi
atfer holde og vente på håndværkerne
ved murarbejdet, og efter 45 minutter
nåede vi tilbage til Sintra, en dejlig
oplevelse rigere. Men hvorfor byen
ikke vil være sin sporvej kendt og
vise vej dertil, når man nu har ofret
så meget på at renovere strækningen,
det får stå hen i det uvisse.

Ønsker man den, trods officielle løf-
ter om det modsatte, alligevel hen
hvor peberet gror? Det vil være utro-
ligt trist – så skal du til Portugal/Lis-
sabon, må du ikke snyde dig for en
tur med denne pragtfulde sporvogn.
Et godt råd er at undersøge hjemme-
fra, om og hvornår sporvognen kører.

Billetprisen er 3 Euro den ene vej, 2
Euro for returbilletten pro persona.

Sporvejen har denne e-mail-adresse:
electricodesintra@cm-sintra.pt eller
dtur@cm-sintra.pt. Mærkeligt nok
har firmaet øjensynligt ingen hjem-
meside.

Materiellet

Materiellet ved Sintra-sporvejen er
lige som ved Sóllers sporvej på den
ene side meget ensartet, men på den
anden side lidt svært at få rede på.
Der er (eller var) syv motorvogne og
seks bivogne.

Desværre så jeg kun vogn 3 på tu-
ren. Alle motorvogne benytter trol-
leystang, og køretrådsophænget blev
fornyset ved renoveringen.

Sporvidden er 1.000 mm. Remisen i
Rebeira er en åben trækonstruktion.
Der er ca. 22 sporskifter i alt mod
de cirka 30, der var, da banen havde



Sporplanen Sintra-Atlantico med alle spor gennem årene. Tegning fra The Tramways of Portugal.

dens længste udstrækning 1930-54. Motor- og bivognene stammer alle fra banens åbning i 1904. Vogn 1 (rød), 6 (rød) og 7 (gul, førhen lyseblå) er originale, åbne motorvogne med tværbænke og tagrytter

Vogn 2, 4 og 5 (røde) er motorvogne med seks fag vinduer og tøndetag; ombygget i 1947-48 af håndværkere fra Lissabons sporveje til det nuværende udseende (som serie 700-vogne fra Lissabon)

Vogn 3 (rød) er lukket femfagsvogn med tagrytter, ikke ombygget.

Vogn 8, 10, 15 – lukkede bivogne

Vogn 9, 11, 14 – åbne bivogne



Vogn 1 ved endestationen ved Atlantico 1980, parat til retur-kørsel. Foto Allen.



Nøjagtigt samme sted og situation som på forrige billede, men her med vogn 3, juni 2017.



Vogn 1 med bivogn på vej hen mod banegården gennem den nye del af Sintra cirka 1970.



Den pompøse og velholdte banegård i Sintra - i dag uden sporvogne, men med timinutters drift med hurtige regionaltog ind til Lissabon.



Konduktøren er ved at lægge trolleystangen på køretråden inden retur-kørsel til Sintra. Den originale, lille ventesal skimtes til venstre.



Den lille remise i Banzao, der udgjorde endestationen for den forkortede linie ca. 1980-95.



Sporvognen holdt klar til kørsen - interiøret var meget identisk med Lissabon-sporvognene.



Magelige sæder, hvor ryglænene kan vippes frem eller tilbage.

Sommer på museet

Undervejs passerer toget Lillebæltsbroen og den nye børnelegeplads med indbygget rutschebane fra skorstenen på E 975.



Den nye, flotte My afgår fra 'Københavns Hovedbanegård' en miniature.



Toget runder Aarup stationsby og vender snuden hjem med en tur gennem færgeren 'Dronning Ingrid'.



Og så slår toget et smut ind gennem Holstebro remise.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Danmarks Jernbanemuseum har fået nyt materiel til den daglige kørsel på minibanen. Det drejer sig om flotte, specialbyggede modeller af My-lokomotivet med en stribe vinrøde Cc-bogie vogne og MA-lyntoget. My-lokomotivet er udstyret med lydgenerator og kraftigt horn, der bruges flittigt, når toget passerer gennem de forskellige indretninger – Lillebæltsbroen, Holstebro remise, færgeren "Dronning Ingrid" eller blot, når toget runder en af kurverne på banen.

Som det ses af denne lille kavalkade, er der stor søgning til toget, der virker langt mere realistisk med de lukkede passagervogne i stedet for de "kørende bjælker", der hidtil har udgjort passagermateriellet.

Også den nye børnelegeplads benyttes

flittigt, og området med "gods" tjener som siddepladser. Inden døre er der sket lidt omrokering, idet "færgevognen" litra CAE 1275 er rangeret udenfor, mens S-togsmotorvognen har overtaget dens plads. Om det er en permanent omrokering, må vi nok afvente og se – men CAE-vognen kan i hvert fald ikke umiddelbart anvendes i udflugtstog, da næsten hele indret er optaget af den interessante færgeudstilling med enkelte modeller og udstyr fra færgerne.

Husk, at museet den 26. august arrangerer kørsel med K 563 Odense-Aarup og i efterårsferien har omfattende veteranogskørsel Odense-Tommerup St. Sæt allerede nu også kryds i kalenderen for kørslen med S-maskinen den 5. november til minde om Danmarks første, vellykkede jernbanesabotage ved Espergærde.



My 1101 er for mange det smukkeste lokomotiv overhovedet - også i model.



Den kombinerede passager- og rejsegodsvogn CAE 1275 havde i mange år færgeudstilling, men den er nu 'sat uden for døren'.

Nyt samarbejde i branchen



To af de velkendte forhandlere i Jylland har nu indgået et samarbejde fra den 1. august 2017. Det er SMT-Mo-

deltog i Skjern og Lekbo Handel i Tranbjerg. Samarbejdet medfører blandt andet, at Finn Lekbo fremover også vil forhandle Märklins produkter. Der kommer et link på Lekbos hjemmeside til SMT.Modeltogs webshop, således at man kan se og bestille varerne på denne måde. Den følgende lørdag vil man så kunne

afhente varerne i Tranbjerg.

På længere sigt forventer de to forhandlere at kunne supplere hinanden, da de har forskelligt sortiment i forretningerne. Martin Sørensen tilføjer, at det ikke er usandsynligt, at de finder på at producere nogle ting sammen, mens Team Felix dog fortsætter i eget regi, i følge Finn Lekbo.

Det tager dog noget tid, inden det hele er på plads, men der afholdes det kendte sommer-salg den 19.-20. august med gode tilbud hos Finn.

IC4 under ophugning

Af Flemming Søeborg

Så er IC4 omsider ved at blive udrangeret og ophugget – hvis bare det var så vel. Det er i første omgang kun fem stykker, der er tale om, samt seks IC2. Asger Christensen var på pletten ved Bombardier i Randers, da klippemaskinen tog fat med en kraft på 1.100 tons om de første IC4-tog. Inden skrotningen blev brugbare reservedele fjernet, og stumperne køres til et nyligt opdateret sorteringsanlæg hos STENA i Grenaa.

Danmarks Jernbanemuseum har i tide sikret sig et eksemplar af de lidt heroiske IC2 (MP 5701-FP 6701), som vel de færreste overhovedet nåede at se i drift – og endnu færre fik kørt med. Det betyder jo absolut ikke, at disse tog skal forbigås som en (uønsket) parentes i danmarkshistorien, de spiller en rolle – så liden den end var – og fortæller på deres egne, sorgmodige måde om et kapitel, hvor jernbanerne i Danmark blev misrøgtet som så mange andre, offentlige institutioner.

Tænk fremad og kig bagud

IC2 (og IC4) fortjener at blive mindet for eftertiden, hvor upopulære de end var. Jeg har selv kun kørt et par gange i IC4, og det var bestemt ingen nydelse – toget rystede og lar-

mede, selvom det holdt stille, og da det kørte, blæste en iskold vind gennem toget, således at det var nødvendigt at beholde overtøjet på. Det er meget ærgerligt, for det er tydeligt, at der var lagt betydelig energi i at designe et flot tog med lækkert interiør; men det kan og kunne på ingen måde hamle op med IC3, der for mig står som DSB's bedste tog hidtil – måske lige overgået af MA-lyntoget, hvad køreegenskaber angår.

Hvis man skulle negligere IC2 og IC4 og ikke bevare et sæt pga. deres elendige egenskaber, skulle man jo også skrotte de bevarede rystevogne, da de bestemt heller ikke var populære – eller hvad med den bevarede todækervogn (Co 10498)? Denne type var forhadet af de rejsende i samtiden, og ved to lejligheder* blev vogntypen latterliggjort, men der er alligevel bevaret et eksemplar. "Lille P" var jo heller ikke nogen succes, men der er alligevel bevaret ét styk – og det kan vi glæde os over i dag. Derfor skal vi tænke på eftertiden og sikre et IC 2 (og IC4), således at man også i fremtiden kan undre sig over de beslutninger, der blev taget i vor tid. At det så endda er lykkedes DSB at sælge de sidste 15 IC2 må give anledning til optimisme: Et eller andet sted derude står måske en lige så ivrig, potentiel køber til IC4...?



I slutningen af juni gik det løs på IC4 i Randers. Foto Asger Christensen.



Ak, de skønne, spildte kræfter. Moderne kunstinstallation på mark ved Randers. Foto Asger Christensen.

* Da den nye banegård i Helsingør blev indviet i 1891, viste det sig, at dørene i de toetages vogne ikke kunne åbnes, fordi perronerne var bygget højere end hidtil. Historien gentog sig i 1934, da S-togsperronerne blev bygget om til en højde på 76 cm. Her kunne dørene i de toetages vogne – de havde forkrøppet undervogn – heller ikke åbnes, og det betød omsider enden for dem. Den bevarede, toetages vogn giver altid anledning til gode fortællinger med et skævt grin – og det vil IC2 og IC4 også gøre, når vi har fået dem lidt på afstand.

Stor modelbane i Japan



Et udsnit af anlægget set fra broen over anlægget. I baggrunden de to afskærne førerhuse litra EF66, hvorfra besøgende kan styre tilsvarende køretøjer på anlægget



Model af litra EF66 med persontog. I midten af frontvinduet anes det lille kamera, der hele tiden sender til de afskærne førerhuse i virkelig størrelse, hvorfra besøgende kan styre modellokomotivets kørsel.

Tekst og fotos Bent Ravnild

Hvis ferierejsen til Japan inkluderer besøg i den spændende gamle kejserby Kyoto vest for Tokyo, og man har set rigeligt af de mange smukke templer på stedet, så tag lokaltoget til forstaden Arashiyama i det vestlige Kyoto. Her kan du nemlig besøge et lille jernbanemuseum med en af Ja-pans største H0-modelbaner, der ligger på endestationen for "Sagano Scenic Railway", der driver "The Romantic Train". Sidstnævnte kommer vi tilbage til i en anden artikel.

Modeljernbane på japansk

Modelbanen var ved åbningen i 2011 Japans største modelbaneanlæg. Anlægget dækker et areal på 285 m² og har næsten 3.000 meter modelbanespor. Alt det rullende materiel er naturligvis kopier af japansk jernbanemateriel. Der er ca. 800 vogne, der kan formeres til ca. 250 forskellige togstammer.

De fleste af de i alt ca. 150 huse er kopier af bygninger - herunder berømte templer - fra Kyo-to-området og er befolket af ca. 20.000 figurer.

Hver halve time dæmpes belysningen, så man kan nyde de meget gennemførte belysninger, dels fra huse og veje, men navnlig fra de mange



Kørekontrollere og bremsehåndtag, der kan betjenes af besøgende. Den hvide boks mellem kontrollen og bremse er møntindkast for betjening af førerpladsen. Liggende over boksen anes den kortfattede instruktion i betjening af førerpladsens håndtag. Hvor svært skal det være at køre lokomotiv?

forskellige tog, der befarer anlægget. Under "natkørslen" er stjernehimlen tændt over anlægget, og stemningen stimuleres af smægtende baggrundsmusik i form af amerikanske "When you wish upon a star". Måske har man ikke romantisk musik på japansk?

Man kan gå rundt om anlægget, men man kan også gå på en bro hen over anlægget, så man i fugle-perspektiv rigtigt kan fordybe sig i alle de flot udførte detaljer.

Rundt langs væggene er udstillet en større samling af japanske togmodeller i størrelse H0 lige fra damploko-

motiver over diesellokomotiver til togsæt og naturligvis højhastighedstog Shinkansen.

Styring af modeltogene

Hele anlægget køres normalt automatisk, mens et par venlige japanske 'modelbaneherre' nøje overvåger driften, så der kan sættes ind ved eventuelle driftsproblemer. D'herre er også straks på pletten med en løftet pegefing, når man som artiklens forfatter prøver at fotografere med blitz, da det ikke er velset. Den manglende blitzmulighed gjorde fotografering med amatørkameraet af kørende tog lidt problematisk.

Nå, men ellers er det vel stort set som på alle andre store modelbaneanlæg? Njah, ikke helt. For her er der mulig-



De afskærne førerhuse fra ophuggede litra EF66, hvorfra besøgende kan styre modeller af lokomotivet på anlægget.



Førerpladsen i afskåret førerhus litra EF66. Besøgende kan styre model af litra EF66 på modelbanen ved at betjene kørekontroller og bremsehåndtag. På skærmen over instrumenterne ses løbende optagelserne fra minikameraet i fronten af lokomotivet på modelbanen.



Ringremisen i hjørne af anlægget. Som i det virkelige Japan er alt nærmest sterilt rent, selv om det virker lidt søgt, at der kan være så rent i og omkring en dampremise...



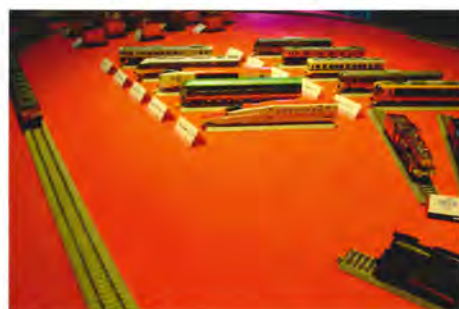
En af stationerne – her i to etager – på anlægget. Der er påfaldende få passagerer på perronerne i sammenligning med, hvad man normalt ser på en virkelig perron i Japan. Men bevares – vi ved jo godt, at modelbanefigurer normalt er noget pebrede i pris.



Natten er faldet på, og lysene i husene og på gaden er tændte. At dømme efter det kraftige lys fra husenes vinduer sparer beboerne i hvert fald ikke på belysningen.



Jamen selvfølgelig skal damplokomotivmodeller da opstilles à la ringremise i montren, når de skal vises frem.



En montre med en ringbane og et lille udvalg af, hvad modelbanefabrikanter i Japan kan byde på indenfor diesel- og el-lokomotiver samt styrevogne.



Rigtige lækkerbiskener af japanske el-lokomotiver i H0 fra firmaet Tenshodo. Det lille skilt angiver muligvis litrabetegnelsen og synes desuden at angive modellens og ikke forbilledets byggeår.



Fine modeller fra firmaet Tehshodo både damp-, diesel- og el-lokomotiver samt vogne. Dog har der forneden indsneget sig et par amerikanske modeller.



Selvfølgelig kan man også anskaffe sig en model af den japanske "rulleskøjte" litra DE10, som kører på "The Romantic Train" på sporene lige ved siden af modelbaneanlægget.

hed for legelystne publikummere til at styre togene – naturlig-vis mod at bøde et mindre beløb i Yen. Men det er der mange, der gerne vil, for det foregår ikke via en eller anden tilfældig slags elektronisk styrepult. Næh, her har man hele to forskellige valgmuligheder:

Enten kan man få lov til at køre togene fra nogle opstillede kørekontroller med bremse-håndtag fra rigtige el- eller diesellokomotiver, eller også kan man vælge den rigtigt spændende løsning: Man har i lokalet opstillet to afskårne fronter fra nu ophug-



Flot model af tempel fra Kyoto. Der er godt med besøgende ved templet. Til venstre anlæggets maskindepot. Bag dette – udenfor glasafskærmningen – er et par ungersvende travlt optaget af at styre et par modeltog fra de opstillede kørekontrollere.

gede ellokomotiver af japansk litra EF66. Her har man indbygget modelbanestyringen i kørekontrollerne/bremsehåndtagene. Og så kan man – mod at bøde nogle flere Yen – lege rigtig lokofører, idet man så kan styre en model af litra EF66 på anlægget.

I modellens front er nemlig monteret et minikamera, hvis optagelse løbende vi-ses på en skærm indbygget i instrumentbrættet i førerhuset på 'det rigtige førerhus'. Oplevelsen er efter det oplyste suppleret med vibrationer og lyd fra rigtig førerrumskørsel.

GENOPTRYK AF MX / MY

HELJAN

FÅS TIL BÅDE AC OG DC - MED ESU LOKSOUND!

OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

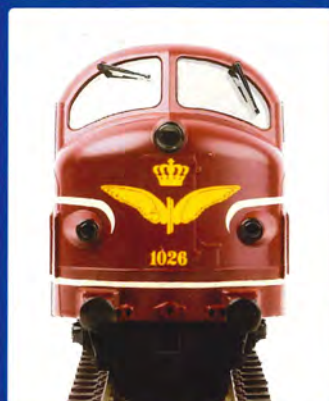


43424 - DSB MX 1023 - AC m. lyd

43423 - DSB MX 1023 - DC m. lyd

EPOKE IV

OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE



43433 - DSB MX 1026 - DC m. lyd

43434 - DSB MX 1026 - AC m. lyd

EPOKE IV

OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE



44523 - DSB MY 1135 - DC m. lyd

44524 - DSB MY 1135 - AC m. lyd

EPOKE IV

OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE



44533 - DSB MY 1118 - DC m. lyd

44534 - DSB MY 1118 - AC m. lyd

EPOKE IV

Forventet udgivelse: 3. kvartal 2017

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK