

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 35 · oktober 2017

DKK 120,-

TEE-GULD FRA MÄRKLIN



- FALLERS SEGMENT-DREJESKIVE
- TUR TIL SVERIGE MED HGC
- TA-BILTRANSPORTVOGNE FRA MAKETTE
- EN KOMBI-TERMINAL I N
- JELLING MODELSKIBSVÆRFT
- RUNDT OM MR/MRD



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

BK 12.10.2017 - 06.12.2017
DKK 120,- EURO 16,-

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00035

BK returage 49

Nyheder fra hobby trade



Postvogn Litra DO og DQ
- fås i 5 varianter

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



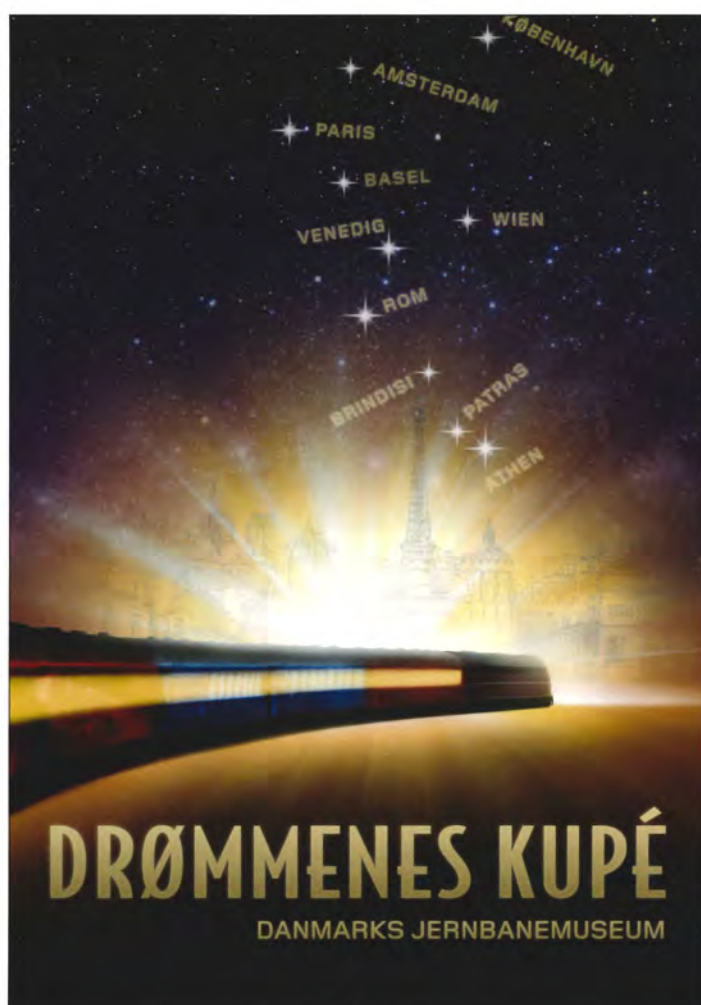
Ølvogne. Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning. Fjederbuffer.

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

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

www.f2010.dk



Abonnér på:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 36
udkommer:

7. december 2017

Kontakt:

birgit@turn.dk

Hvad foregår der på det overordnede, trafikpolitiske plan i Danmark i disse år? Regeringen ønsker at nedsætte priserne for biler, herunder de ekstremt belastende lastvogne, på Storebælt. Der kan måske være lidt ræson i billigere brotakter generelt, men det vil generere mere vejtrafik og dermed mere forurening, flere trafikpropper og betydeligt større slid på vejene. En lastvogn slider lige så meget på vejbelægningen som 10.000 privatbiler – eller mere.

Det varede længe, inden jernbanedelen over Storebælt også blev nævnt i de nye, politiske "visioner" – og så var det nærmest kun i en bisætning, det blev nævnt, at passagertogene skam også skulle have en nedsættelse i prisen. Men hvad med godstogene? De blev slet ikke nævnt. Betyder det, at prisen skal være uændret for godstog? I så fald medfører det, at endnu mere gods vil blive overført til vejene, i branchen taler man om 30-40 % – og det er direkte kontraproduktivt, da det jo medfører endnu mere slid, flere trafikpropper, mere forurening, flere ulykker osv.

I Tyskland opruster jernbanerne med regeringens støtte til øget godstransport på skinner med en nedsættelse på 50 % af afgifter og skatter, længere overhalingsspor på banegårde, digitalisering, automatisering og forbedret logistik, og det har da også i adskillige år været en målsætning – i teorien og i skåltaler for politikere – at der skulle flyttes mere gods over på skinnerne. Her i landet dør vi desværre med en tonedøv, liberalistisk regering, hvor biler og motorveje er løsningen på alt. Danmark kan ende med at blive en prop i samfærdslen på skinner mellem Skandinavien og Kontinentet – mens vi må se frem til uendelige mængder af lastvogne og modultog og på længere sigt førerløse (og ansvarsfri?) lastvogne. Er svaret, at vi én gang for alle skulle dække hele landet med asfalt (så kunne vi samtidig også slippe for gyllestanken)?

Der kom dog også et uventet, positivt signal: Den omtalte Togfond skal udvides, og der skal anlægges en ny højhastighedsbane over Vestfyn. Det vil aflaste den bestående bane, der har en uheldig blanding af fjern- og regional-

tog, gennemgående godstog og mange små trinbrætter. Man kunne måske øge kapaciteten med retablering af overhalingsspor flere steder eller nyanlæg af et tredje spor, men overordnet set er en ny jernbane det rigtige. Her vil man også kunne undgå de usikre niveauovergange. Den lokale modstand mod projektet har til gengæld undret mig meget – beboerne vil åbenbart hellere have en bred, tresporet motorvej med evigt kværnende bilstøj og CO²-udslip i baghaven end en klimavenlig jernbane, hvor støj- og miljøbelastningen er minimal.

Bedre modeltog til alle

Fra tid til anden raser debatten om lange modeltog/vogne kontra snævre radier og manglende kompatibilitet for materiellet. Det står jo enhver producent frit for at vælge hvilke radier, materiellet skal kunne bære. Det er et hedt tema, men det nytter ikke at negligere det: Mange anlæg er bygget i små rum eller lejligheder, og de stammer måske fra en tid, hvor radius 360 mm var normen. Det er der ikke noget galt i, men det gale er at forestille sig, at moderne, prototypisk lange vogne og togsæt kan og skal bruges på alle anlæg. Dels ser det herrens ud, når lange vogne har meget stort udhæng over skinnerne, dels får man nemt problemer med signaler, master og andre genstande, der står tæt på sporet – eller vognene filtrer sammen i snævre S-kurver.

Bedst var det at gøre, som de rigtige jernbaner har gjort gennem tiderne, nemlig at skifte sporet ud. Ingen på de rigtige

jernbaner forventer vel i dag, at man skal køre med lyntog eller kilometerlange godstog på skrøbelige spor og små radier fra 1850'erne – næ, skinnerne er skiftet ud mange gange siden, kurver rettet ud, stigninger mindske. Det har kostet, men det har ført til bedre og bedre kørsel. På samme måde skulle man nok fundere over, om alt materiel skal kunne køre på alle anlæg, eller om ikke man skulle indrette sig efter forholdene og tilpasse materiellet derefter – altså små, korte tog på små radier. Den bedste løsning i mange tilfælde er at bygge anlægget på plader langs væggene, hvis man kan ofre et rum til det, frem for at have én stor plade midt i rummet. Ved væghængte anlæg får man tillige længere kørestrækninger, mulighed for varieret landskab, plads til større banegårde – og visuelt ser togene bedre ud, når de ses "inde fra" i kurverne, hvor harmonikaer/gummivulster slutter tæt sammen. Men lad os nu kaste os ud i dette nummer – som sædvanlig med godt fra såvel små som store jernbaner.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.



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 35, 6. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@spogbaner.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. 1.350. Løssalgpris 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
Farum modeljernbaneklub, del 2	5-8
Tur til Sverige	9-11
Carris - de gule sporvogne	12-16
Om Lissabon - sporvognsmodellen	17-18
Erindringer fra 46 år i DSB	19-23
N 203 fra Roco	23
Fire Märklin-generationer - fortsat	24-27
Endnu et sporarbejde	28-29
DSB Rutebiler	30
Hauptsignal Hp1 i N	30
Jelling Modelskibsværft	31-34
Caravellen på skinner	35-36
hobby trades Tuborgvogn	37
Præciseringer	37
Letbanen i Århus	38
Fra vor egen verden	39
MR/MRD fra Mck	40-41
Fallers Segment-drejeskive	42-43
Nettogs nye butik	44
Epoke IV - styrevogn fra Piko	45
Medlemmernes dag	46-47
TA 52 - autotransportvogne	48
Nye biler i H0 og 0	49-50
Kombiterminal	51-54
Rundt om MR/MRD	55-56
TEE-togsæt i 24 karat guld	57-58
Hccrs 331 i N	59

Forsidefoto: Märklins gyldne TEE. Foto SoB

DANMARKS STØRSTE **SAMLERTRÆF** FOR

GAMMELT LEGETØJ

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

FREDERIKSBERGHALLEN

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

SØNDAG 3. DECEMBER

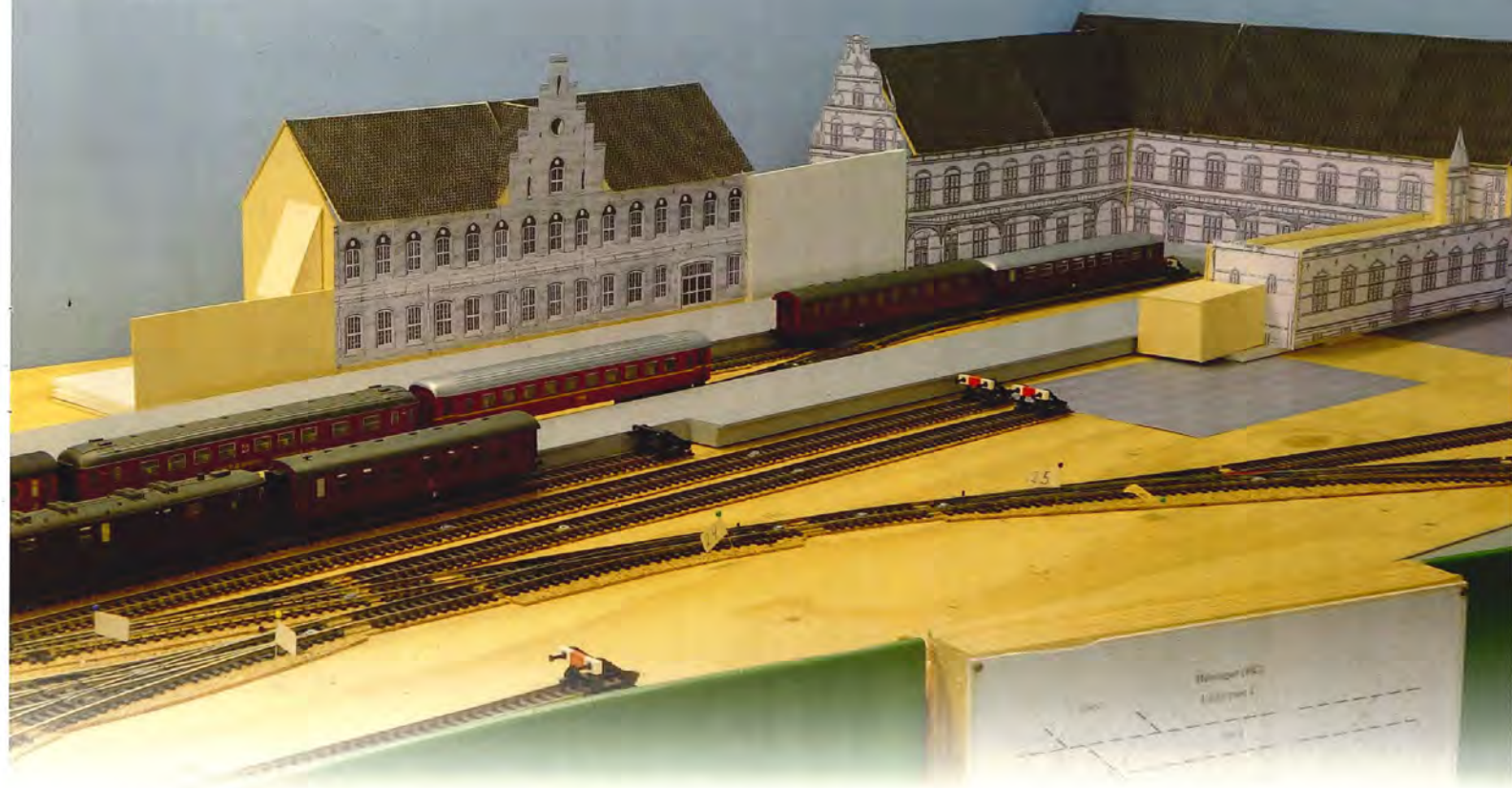
kl. 11.00 - 15.00 **GRATIS ADGANG**

3 x årligt, forår, efterår, og jul i 2017

Arrangerer tlf. 4028 4057, postboks 83, DK-2640 Hedehusene

Farum Modeljernbaneklub, del 2

Den kommende Helsingør station. Den får naturligvis også færgeløjer for at fuldende projektet.



Tekst og fotos Finn Frøsig

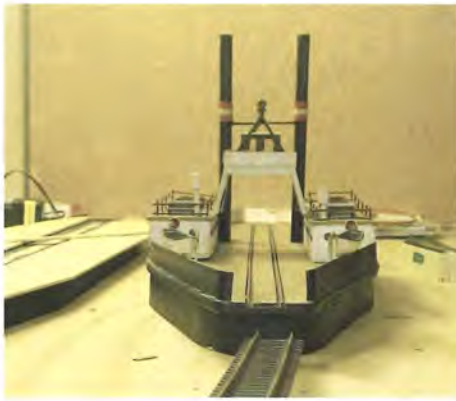
Den første artikel om Farum Modeljernbaneklub handlede om klubbens oprindelige grundkoncept med at skildre KSB – København-Slangerup Banen - i privatbanetiden.

Efter markeringen af 100-året for KSB's åbning i 2006 blev klubbens udstillingsanlæg sat i depot, og der blev nu plads til en ny anlægsdel. Det handler om en dobbeltsporet DSB-strækning med udgangspunkt i Helsingør via Kystbanen til Hellerup og Nørrebro station til Vigerslev. Helsingør station får selvfølgelig færgeløjer, opstillingsspor og remiseanlæg, og banen ender i en skjult opstillingsbanegård (Vigerslev). Anlægget skal tidsmæssigt relatere til 1960'erne.

Helsingør station er DSB-delens største station, og sporlægningen er stort set færdig. Selve stationsbygningen er placeret som relief-bygning i et hjørne af anlægget. Den er holdt i 1:87, men mangler endnu mange detaljer. Den vil få påklæbet murstenspapir og vinduesindfatninger, så den vil afspejle det flotte bygningsværk. Der er gjort

plads til to færgeløjer og en havnefront. Færgerne er under bygning. Det bliver modeller af M/F "Svea" og M/F "Dan". Selve bunden til begge færgerne er fremstillet af balsatræ med dæk af karton og er forberedt til det ene spor, som disse færger havde. Overbygningen bliver overvejende udført af karton og naturligvis forsynet med en række fittings. Det er Finn Larsen, der står for dette store projekt. Ved udsejlingen fra lejerne placeres en havnefront i relief, bl.a. med elementer fra det gamle Helsingør Skibsværft. Her vil Mogens Landsvigs gamle færgemodel ligge til kaj og pynte. På vægfladen bag stationen skal der bygges en husrække baseret på originale bygningstegninger fra Jernbanevej. Det forberedes grundigt. Først bliver der taget fotos af husrækken, som den ser ud i dag. Dernæst skal de originale bygningstegninger fremskaffes fra Helsingør Kommunes Ejendomsarkiv og skaleres til 1:87. Derefter begynder byggeriet. Bygningerne bliver også her i halvrelief. Stationen rummer et utal af rangermuligheder, som nok skal give liv og kommentarer på klubbens køreaftener. I stationens modsatte ende er der placeret en dre-

jeskive og en sekssporet rundremise. Remisen er ikke planlagt erstattet af en model af den originale firesporede remise. Den dobbeltsporede udkørsel passerer en model af kommandoposten og fortsætter sydpå i banegraven med de høje skrænter. Herfra fortsætter strækningen skjult, inden den dukker frem ved Øresundskysten. Her er lavet et flot panorama med sejlbåde og badegæster i Øresund, og med Eremitagesletten med slottet i miniformat på toppen. Hellerup station er næste stop. Stationsbygningen syner ikke af meget i forhold til det markante posthus. I Hellerup opstår et autentisk bymiljø med en hel blok af typiske strandvejs-huse bygget i 1:87 efter de originale bygningstegninger. Det er markante fire/fem-etages huse fra omkring begyndelsen af 1900-tallet med butikker i stueetagen og mange smukke facadeudsmykninger. I gårdrummene kommer den mere enkle byggestil til syne. Tegningerne er hentet og skaleret. Materialet til facaderne er endnu ikke helt besluttet, men det overvejes at bruge tynde MDF-plader, så det bliver muligt at fræse sandstensdetaljerne.



Den viste færge er bygget af Mogens Landsvig. Bovportene er dog for samlle til bruge i praksis, så den får nok en kajplads ved værftet.



Færgen "Dan" er forbillede for en af klubbens kommende færger. Jernbanefærgen "Dan" blev i 1921 anskaffet til Lillebæltsoverfarten. I 1952 blev den ombygget og fik dieselmotor. Udrangeret i 1973. Foto: Helsingør Kommune



Maskindepotet og drejeskiven i Helsingør.



Klubbens egne fotos af de nuværende facader på Jernbanevej.

I Hellerup er en sporvognsstrækning under anlæg. Skinnerne er af fabrikat Tillig, som lægges i vejbelægning fra samme firma. På linien kører håndbyggede modeller af KS-materiel. Der er materiel fra svenske Swedtram, men også materiel bygget af formanden Henning Hansen, bl.a. linie 14 bygget op af metalplade på en Tenshodo-motorbogie. Tilsvarende er bygget en linie 3-motorvogn med de specielle Maximum Traction-bogier med et stort drivhjul ud mod vognenden og et mindre styrehjul ind imod vognmidten. Udgangspunktet var et engelsk byg-

gesæt til en dobbeltdækker fra Tower Trams i skala 1:76, men det har gennemgået en stribe ændringer m.h.t. vinduesudformning, længde på vognkasse og fjernelse af den øverste etage. Hertil dansk skiltning og passagerer inde i vognen. Linie 3 havde faktisk i begyndelsen to-etages vogne, men en ny jernbanebro over Enghavevej i 1924 tog toppen af vognene. Anlæggets linie 10 er en Swedtram-model, desuden har man en linie 1 som ledvogn.

Når husbyggeriet i gaderne ved sporvognslinien er afsluttet, skal der mon-

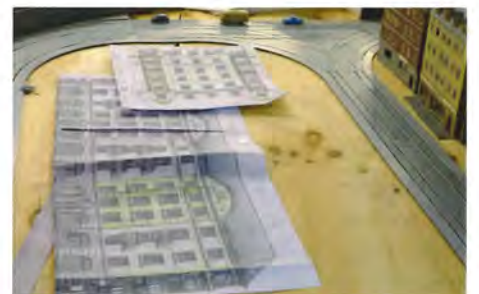
teres funktionsdygtig køretråd. Den skal bruges til belysningen inde i vognene. Køretrådsanlægget er baseret på komponenter fra det amerikanske firma Proto 87, som har specialiseret sig i topkvalitetsgrej til krævende modelbyggere. Der ligger allerede meget fine ætseark med detaljer til samling af køretråden ved sporskifterne og ligeledes bæringer til køretråden. Det er tanken at montere køretrådens bæreliner direkte i muren på de kommende bygninger. Ved stationens indgangside anlægges sporvejssløjfer og modeller af de oprindelige mandskabsbygninger.



Udkørslen fra Helsingør station med kommandoposten.



Øverst: Kystbanen ved Eremitagesletten. Der sejles og bades. Denne del af DSB-strækningen er stort set færdig.



Byejendomme fra Strandvejen i Hellerup. De bygges i 1:87 efter de originale bygningstegninger, som er hentet hos Gentofte Kommune.

Naturligvis har sporvejsdelen også et remiseanlæg med værksted. Remisen har belysning inde, så man bl.a. kan se værkstedets hjulafdrejningsbænk.

Fra Hellerup er strækningen skjult, indtil den kommer til syne ved KSB's remiseanlæg ved Lygten station. Her er der forbindelse mellem DSB- og KSB-strækningen, så materiel og gods kan udveksles. Overgangen ligger ikke synligt, så her er der gjort brug af moderne teknik med kameraovervågning og monitor. DSB-strækningen passerer Lygten station på en dæmning

(som S-banen og Godsbaneringen) og krydser Nørrebrogade via en bro (som samtidig er gennemgang mellem de to anlægsdele), inden den fører gennem portalen til Nørrebro station. Derfra ender strækningen i Vigerslev, som er en skjult opstillingsbanegård. Her skal togstammer vendes og op/nedformes inden tilbageturen til Helsingør. Fra opstillingsbanegården er der planlagt en havnebane med kaj anlæg, kraner og skibe. Her vil flere af Mogens Landsvigs bygningsmodeller få plads.

Et betagende og stort anlæg, hvor pri-

vatbanedelen stadig har sin hovedrolle, men som suppleres med DSB-strækningen, hvilket giver mange køre- og rangermuligheder med forskelligt materiel.

Link til Proto87:

www.proto87.com

Link til Tower Trams:

www.bec-kits.co.uk

Klubben er åben for nye medlemmer

Kontakt til formand: Henning Hansen

Telefon: 44 99 38 55 eller website:

E-mail: helohan14@gmail.com



Til venstre ses det markante postkontor ved Hellerup station. Selve stationsbygningen syner ikke af meget. Øverst t.h. forpladsen og forarbejdet til sporvejsløjfen.



Sporvognene indtager en del af pladsen ved Hellerup station. Her opstår et originalt bymiljø med bygninger fra Strandvejen i Hellerup, hvor linierne 1 og 14 skal rulle. Det er Tilligs skinnemateriel, der danner basis. Formand Henning Hansen har bygget en del af materiellet selv bl.a. linie 14, som ses her. I den færdige udformning kommer der naturligvis også køreledninger op.



Linje 14 er bygget af Henning Hansen. Basis for modellen er en Tenshodo- motorbogie. Vognkassen er bygget af metal.



Sporvognsremisen er baseret på et kibri-byggesæt. Der er indlagt lys og indrettet værksted i vestre side, hvor man bl.a. kan se en hjul-afdrejningsbænk.



Nørrebro station leder videre til den skjulte opstillingsbane-gård.



Den skjulte opstillingsbanegård. Her rangeres og vendes togstammerne inden returkørslen til Helsingør. Herfra udgår også sporet til havnebanen.



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



Sporvognstræf i den kommende Hellerup by.



Den specielle linie 3 er baseret på et engelsk byggesæt til en to-etages London-sporvogn. Modificeret og elektrificeret af Henning Hansen.



Scrapmotorvognen på linie 10 er vist kørt galt i byen - den kørte ikke til Hellerup.



Badescene i Øresund langs Strandvejen.

Tur til Sverige



Vort tog holder klar til at afgå fra Malmø.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

I sidste nummer af bladet fortalte jeg om en tur til Slesvig i Vesttyskland, som var første gang, jeg rejste udenlands. Allerede den 25. april 1965 tog jeg igen til et fremmed land, Sverige! Det var Dansk Jernbane-Klub, der inviterede til en udflugt med damplokomotiv på smalspor (1.067 mm). Det var på den tidligere privatbane, Karlshamn-Vislanda-Bolmens Järnväg, der i sin tid blev overtaget af SJ, men nu var truet af nedlæggelse.

I modsætning til i Danmark blev der i Sverige bygget en masse smalsporede jernbaner, og de havde svært ved at klare sig, da bilerne blev mere og mere udbredte.

I min billedmappe står der ikke rigtigt noget om, hvorledes jeg kom fra Odense til Malmø, men jeg kan se, at jeg har købt en weekendbillet fra Odense til Københavns bybane på 1. klasse for kr. 45,00 inkl. tilkøb. Desuden har jeg i Odense købt en billet til Øresundsfærgen, og jeg har omtalt, at det var et meget fint skib! Hele

forsamlingen gik fra skibet og hen på Malmø banegård, og her var der nok at se på. En ældre elektrisk rangermaskine rangerede med diverse personvogne.

Efter lidt ventetid kom vort tog til perron, trukket af Du 311 fra 1935. Det var selvfølgelig et elektrisk lokomotiv med hjulstilling 1-C-1 og maks. hastighed på 100 km/t. Den højeste hastighed var noget beskednen, men da det havde en formidabel igangsætning og overskud til at holde 100 km/t på stigninger, kunne det



I Lund blev et par vogne koblet af, så der var mulighed for at få et godt billede af vort lokomotiv. Det var Du 311, bygget i 1935.



Så er vi kommet til Vislanda og stiger over i smalsportoget. Det er en fin stationsbygning, der ligger ved normalsporet. Lokomotivet har SJ nummer 4013, tidligere Blekinge Kustbanor nr. 9. Hjulstillingen var 1-C-O-T 2.



I Torne skulle vi krydse med en skinebus, men den kom så hurtigt, at jeg ikke nåede at komme i stilling. Det var der heldigvis andre, der gjorde.



Efter Torne blev der lavet et fint fotostop, hvor toget kørte tilbage og derefter fremad. Her bakker det.



Toget kørte frem, og på billedet er det lige før, det bremser.

nemt holde tid med et eksprestog. Vi havde fået reserveret et par af de fine nye vogne lige efter lokomotivet, og det viste sig at være luksuskøretøjer af klasse. De gik i sporet som en drøm og var fantastisk fine indvendig. Der var halvt kupéer og halvt storrør og alle sæder var betrukket med stof. Jeg troede først, at det var 1. klasse, men det var det ikke.

Da vi kom til Lund, skulle der kobles et par vogne af, så hele toget begyndte at rangere. Lokomotivet udstødte høje knald med tilhørende lyn, som heldigvis ikke slog ned udenfor. Man kunne godt blive noget forskrækket, men de i rejseselskabet, der kendte til elektriske lokomotiver, kunne berolige. Sådan skulle det gå til.

Efter en dejlig tur gennem Sydsverige nåede vi til Vislanda, hvor vores smalsporstog ventede på os. Lokomo-

tivet skulle have været fra efter krigen, men det var byttet ud med et ældre, nemlig Blekinge Kustbanors nr. 9, der nu hed nr. 4013. Det klagede vi ikke over!

I Vislanda stødte vi igen på et mystisk naturfænomen. Smalsporlokomotivet holdt ikke lige under hovedbanens overledning, men når sikkerhedsventilen blæste, drev dampen over til overledningen, og det lynede inde i dampskyen. Det så mærkeligt ud.

Nu nærmede det sig afgang, og vi steg ombord i smalsporstog. Vejret var ikke just velegnet til at tage billeder i, men vi gjorde, hvad vi kunne. Det var mørkt og overskyet, men det regnede dog ikke. Det smalsporede 1.067 mm tog måtte ifølge særtogsplanen køre 60 km/t, og det gjorde man! Kørslen var absolut "frisk".

Efter at have krydset med en skinnibus i Torne blev der lavet et flot fotostop. Banen gik på en dæmning over en blikstille sø, så det var rigtig svensk idyl. Toget rykkede langt tilbage, og med kraftig dampudvikling kom det op mod os. Man kunne næsten høre alle udløserne på de medbragte apparater.

Tilsyneladende gik fotostoppet hårdt ud over lokomotivets vandbeholdning, for man måtte snart holde ved en sø, hvor en interimistisk pumpe sugede vand fra søen direkte op i tenderen. Der lå resterne af en kulgård, som nok snarere havde indeholdt trækævlere, der med tiden var blevet udskiftet med kul.

Næste fotostop var på en dæmning, men det var ikke så godt som det første. Vi kunne ikke komme ud til siderne og få billeder skråt forfra, og



Efter denne kraftanstrengelse skulle maskinen have suppleret vandbeholdningen, og det foregik direkte fra søen.



Efter at have taget vand ville man lave et nyt fotostop, igen på en dæmning, men lokoføreren lukkede for meget op for dampen, og samtidig blæste han cylindrene ud, så toget forsvandt i dampen.



I Ryd skulle vi overhales af en skinnebus igen, så der var tid til at se sig lidt omkring. Skinnebus nr. 577 blev brugt på sidebanen til Kvarnamåla, og det gamle køretøj mindede jo meget om de danske SM'er.



Det lille tog i de voldsomme omgivelser. Vort tog kørte frem langs Möroomsåen, som det kort efter krydsede på en gitterbro. En stor ny vejbro krydsede over det hele.

samtidig luftede lokomotivføreren cylindrene ud, så det hele forsvandt mere eller mindre i damp. Bedre gik det i Norrabyd, hvor vi skulle holde i længere tid. Der kunne vi vandre lidt rundt og få billeder af hele vores tog med stationen i baggrunden. Der gik en lille sidebane her fra og til Kvarnamåla, så der lå en lille remise med en meget lille drejeskive foran.

Vi kørte videre til Ryd, hvor vi skulle overhales af en skinnebus, og den var af den sædvanlige moderne type, som ikke lignede den danske. Imidlertid stod der en ældre model, som blev brugt til sidebanen til Kvarnamåla, og den lignede meget de danske. Denne ved læssevejen stod en stor godsvogn på transportører, så noget gods blev der kørt på smalsporet.

Vi rullede videre, og næste stop var ved Svångsta, hvor banen gik over

Möroomsån. Det hele blev krydset af en stor vejbro, som faldt elegant ind i landskabet, og som sædvanligt kørte vores særtog fremad i rasende fart med kraftig dampudvikling. En fantastisk oplevelse for både ører og øjne, og det blev det sidste fotostop, for næste station var endestation for banen i Karlstad. Vi skulle transporteres op til normalsporsstationen, og det foregik med et langt skinnebustog (fire vogne). Det varede ikke ret længe, før et langt, normalsporet skinnebustog kom ud af en tunnel og holdt ved perronen. Efter en meget smuk tur ankom vi til Sölvesborg, hvor der var et ophold, så vi kunne strække benene. Vores tog endte i Kristianstad, hvor der igen kørte elektriske tog. Også her var der et ophold, så man kunne erfare, at der var en kirke, som var bygget af Christian den IV.

Det var meningen, at vi skulle have kørt med "Paprikatog" til Malmø, men vi måtte "nøjes" med de lækre personvogne, som vi havde kørt i tidligere på dagen. Flere af turens medlemmer kastede sig over en pølsevogn, der solgte "grillad korv med potatismos", og det var ikke så ringe endda. Vel ankommet til København var det om at kapre en taxa ved færgen, så vi kunne nå nattoget på Hovedbanegården.

Det første besøg i Sverige gav anledning til mange flere ture i det vidunderlige land og senere også i Finland og lidt af Norge. Det vender jeg tilbage til.



Så er vi på Karlshamns smalsporbanegård, hvor der er flere sporvidder.



Turen på smalsporet er slut, og vores tog er ankommet til Karlshamns normalsporstation.

Carris – de gule sporvogne



Et billede, der viser den håbløse trafik i Lissabon – med den røde nr. 5 og den grønne turistsporvogn nr. 713 på Rua do Voz do Operario.



Vogn 500 fra 1913 på linie 16 i Belém den 21. april 1964. Den blev udrangeret i 1968. Foto Jan Walter.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Lissabons sporveje kaldes Carris (efter selskabet), men også Amarelhos – de gule, kort sagt. Farven fik de i 1930'erne – inden da var de beige/brune. Mange kender de små, historiske vogne på linie 28, som snor sig gennem hele byen, fra de snævre, krumme og stejle gyder i de tætbyggede Graça- og Alfamakvarterer til centrum (Baixa) og videre vestpå til mere

stille byområder. Derudover har byen fire andre linier, 12, 15, 18 og 25, hvoraf linie 15 kører med moderne ledvogne, men stadigvæk på smalspor. Desværre var linie 15 indstillet netop den dag, hvor jeg skulle have kørt med den – årsagen var sporarbejde.

For en del år siden havde byen mange flere sporvognslinier på kryds og tværs, men anlægget af metroen fra 1959 og i årene frem betød nedlæggel-

sen af store dele af nettet. Hvis – eller når – metroen bliver udbygget, vil flere sporvognslinier måske forsvinde. Da der var flest omkring 1958-60, var der næsten 40 linier med et net på 76 km og over 500 vogne i drift, så der er tale om et drastisk fald. Omvendt er der planer om at anlægge/genåbne nogle linier, så det ser måske ikke så sort ud for sporvognene i byen. Således skal linie 24 genåbnes. Mange steder i byen ligger der stadig spor, delvist dækket af asfalt.



Forladte spor i gaden Rua de Marques da Bandeira ved Gulbenkian-museet.



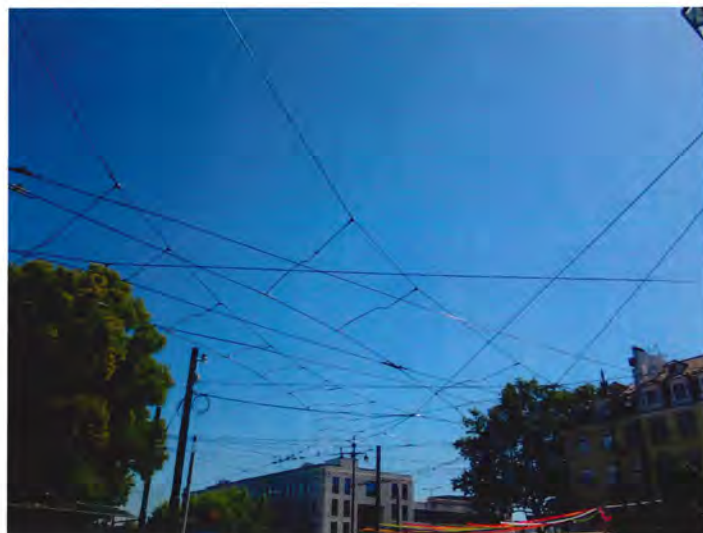
Linie 12 tager en smutvej ad Rua dos Cavaleiros ned til Sao Tomé.

Sporvognene har en lang historie i Lissabon. De første linier, som var normalsporede, og som blev trukket af muldyr, åbnede i 1873, i øvrigt under store protester fra kuskene på de hidtidige vogne, trukket af heste eller muldyr. Sporvognene og vognstyrerne blev chikaneret på alle måder af de andre kuske, og skinnerne tog skade af kørslen med de konkurrerende vogne med jernhjul. Det førte til, at da sporvognsselskabet sidst i 1890'erne ville omstille kørslen til elektrisk drift, valgte man sporvidden 900 mm, for så smalle hestevogne kunne ikke anvendes i praksis – og så fik selskabet løst problemet med uhæmmet kørsel på selve skinnerne. Sådan lyder historien i det mindste.

En anden sandhed er nok også, at de snævre kurver og bratte stigninger slet ikke kunne forceres af normalsporede



Tæt sporvognstrafik med bl.a. nr. 566 og 574 på Rua do Voz do Operario.



Som et spindelvæv hænger køretrådene i luften på pladsen Corpo Santo.

vogne. Endvidere var der kabelsporvogne og dampdrevne vogne.

Materiellet til den elektriske sporvej blev leveret fra J.G. Brill i USA, og der kom hundredevis af to- og fire-akslede vogne i stort set samme udseende, en typisk, nordamerikansk sporvognstype fra første del af 1900-tallet. Endvidere var der en del åbne vogne. Det fik den pudsige følge, at mange, mange år senere, da man i amerikanske storbyer ville reintroducere sporvogne og vise eksempler på, hvad der tidligere havde kørt i USA, forsøgte disse byer at købe nogle af de portugisiske sporvogne. Det betød, at man i Lissabon og Porto måtte begrænse salget af vogne, da selskaberne ellers selv ville komme til at mangle sporvogne. Nogle stykker blev dog solgt til japanske selskaber foruden dem, der kom til Sóller på Mallorca.

Mange af vognene fik monteret pantografer fra 1985 og frem – men de har samtidig beholdt trolleystangen. Køreledningsnettet må i øvrigt være vel vedligeholdt, for ikke en eneste gang oplevede jeg stangafspring. Til gengæld blev driften meget generet af holdende biler, og flere gange så jeg disse blive fjernet af politiet med specielle "fejlblade". I øvrigt køres alle ture på alle linierne med solokørende, renoverede to-akslede vogne ("Remodelados", nr. 541-585) bortset fra linie

15, som trafikeres af de nye ledvogne. De to ægte turistlinier, "The Sightseeing Tour" (røde vogne) og "The Historic Tour" (grønne vogne) kører ligeledes kun med to-akslede vogne. I Santo Amaro ligger det store sporvejsmuseum, som er et besøg værd (se Spor og baner nr. 26).

Levetidsforlængelse

Portugal var gennem mange årtier et hårdhændet diktatur og tilmed en stor

kolonimagt i Afrika og Asien, men efter Nellikerevolutionen den 25. april 1974 faldt koloniriget fra hinanden, og omkring én million portugisere vendte hjem fra kolonierne – uden mål og midler. Det gav pres på sporvognene, og alle vogne, også de, der stod til ud-rangering, blev taget i brug igen. Nogle vogne blev moderniserede. Det udskød nedlæggelsen af sporvejen nogle år. Der er dog stadig stort behov for de linier, der er bevaret. Mest pres er der



Man tror, at det er løgn, men her skal klemmes sporvogne og biler ind - dagen igennem. Her er den røde nr. 5 midt i gaden, mens den grønne følger efter.



En meget speciel stemning ved aftenstide, når sporvognen skramler gennem Calcado Sao Vincente.



En af de moderne ledvogne, nr. 507, på linie 15 krydser linie 28 i bymidten.



Det, som jeg kalder 'københavnerkrydset' i Lissabon (se teksten). Anordningen på vognen er en sikring mod, at fodgængere falder ind under vognen.



Ved Graça vender den grønne turistvogn 741 i en nyanlagt sløjfe. Det er skønt at sidde på pladsen og betragte folkelivet og sporvognene.

på linie 28, som alle turister, der besøger Lissabon, skal køre en tur med. Det betyder, at der ved den centrale endestation ved Martim Moriz er ventetider på en halv time eller mere for at komme med sporvognen. Køen kan være op mod 50 meter lang. Selvom ni tiendedele af passagererne er turister, benytter de lokale beboere også linie 28 til arbejde eller indkøb, hvilket må være lidt af en udfordring for tålmodigheden: Ikke kun fordi stort set hver vogn er propfyldt med turister, men også fordi regulariteten er en by i Rusland - biltrafikken er umådelig tæt i Lissabon, hvortil kommer horder af stinkende "tuk-tuk"er (benzindrevne, trehjulede køretøjer). Af en eller anden ubegribelig idé skal der være trafik i begge retninger, også i de smalleste gader. Det giver lange bilkøer og en håbløs trafikal situation på gadeplan. Skal man hurtigt gennem byen, er det bedre at tage den effektive tunnelbane - eller en af byens taxier, der kører op mod 80 km/t ad smutveje og i busbaner.

Tips til turen

Vil man være mere sikker på at få en siddeplads i linie 28, kan det anbefales

at tage linie 25 ud til den fælles endestation ved kirkegården Cimiterio dos Prazeres, hvor vognene har sløjfe. I ventetiden kan man tage en kop kaffe i caféen ved siden af stoppestedet. Herfra afgår de cirka hvert femte minut, og selvom der også er kø her, begrænser ventetiden sig i reglen til fem-ti minutter. Vær i øvrigt opmærksom på, at det ikke nytter at stige på ved et af de sidste stoppesteder før endestationen og så blive siddende - alle gennes ud, når turen er slut, og så er det om i køen.

Man kan også tage med linie 12 - denne linie blev nedlagt for nogle år siden, men er atter genåbnet. Også den kører fra Martim Moniz, men den tager genvejen via Sao Tomé, hvor der i dag blot er enkeltspor, men tidligere var tre vigespor. Skinnerne ligger der endnu, men sporskifterne er fjernet. Også linie 12 kører ad smalle stræder og kradse stigninger. Linien trafikeres blot af en enkelt vogn og vender ved pladsen Rossio, hvor der er et større trafikknudepunkt.

Fantastiske præstationer

Sporvejens absolutte højdepunkter



Sao Tomé med vigespor og afgrening i 1930'erne - forholdene var mere fredelige uden stinkende biler. Arkiv SoB.



Nr. 559 på linie 12 og 551 på linie 28 kæmper med biler i begge retninger ved Sao Tomé. Træerne står der endnu - noget større end i 1930.



Den grønne Tram Tour-vogn nr. 722 er lige drejet til højre med et stort herresving og kører nu tilbage til højre side af gaden. Slg. SoB.



Hasarderede overhalinger med desperate bilister hører til dagens orden - såvel vogn 543 som 548 på linie 28 ved Graca er i fart....



Kolonnen '1A-3KP' - én arbejder, tre kigger på - i gang med sporrensning ved Cais do Sodre. Desværre betød det, at linie 15 var indstillet den dag. Bemærk køretrådene.



Regionaltoget ved perron i Sintra - til højre et sporvedligeholdelseskøretøj.

mer næste prøvelse, det helt sindssyge, trafikale arrangement ved Sao Tomé, hvor gaden har en stejl stigning i en kurve, og for enden af stigningen slutter linie 12 sig til - i øvrigt dér, hvor strækningen atter er enkeltsporet. Det ser fantastisk ud, når to-tre vogne på linie 28 og en enkelt på linie 12 skal "flettes sammen" samtidig med, at biler i begge retninger også skal frem. Jeg har betragtet dette fascinerende sted flere gange, og selvom det ser drabeligt ud, er det hver gang gået godt. I øvrigt er bunden i rilleskinnerne hævet i hjertestykkerne, således at hjulene kører på flangerne. Det sker, fordi hjertestykkerne herved ikke bliver slidt så hurtigt. På grund af de smalle gader foregår højresving flere steder ved, at højrekurven går helt over i det tværgående spor, inden sporet rettes ud og fortsætter i højre vejbane.

De små sporvogne har en suveræn igangsætningsevne, selv fuldtlastede på stigninger midt i snævre kurver. Et par steder er stigningen 14,5 %, hvilket er de kraftigste stigninger i verden på en sporvej uden kabel eller tandstang. Kørslen er til gengæld rumlende og larmende, og lider man af

klaustrofobi, skal man ikke tage med linie 28 i dagtimerne.

For en gammel københavner som undertegnede minder det vinkelrette gade- og sporkryds nede i Baixa (Rua dos Fanqueiros-Rua da Conceicao) mellem linie 15 og 28 om krydset Store Kongensgade-Dronningens Tværgade, som også er to meget smalle gader (her krydsede linie 1-6-9 og 10 hinanden). Forskellen på de to kryds er blot, at hvor den ene af gaderne i København er ensrettet, er der trafik i begge retninger i Lissabon - såvel sporvogns- som biltrafik. Her kan man tale om storbytrafik og indbyggede problemer.

Specialiteter

Ud over selve sporvognene driver sporvejene også tre "funiculars", altså tovvbaner, hvor to vogne kører i pendulfart op og ned ad de stejle gader, som virkelig kan tage pusten fra en utrænnet "lavlænding". Det er Bica-, Lavra- og Gloria-banerne, som alle ligger i den centrale del af byen. En specialitet er støbejernstårnet "Elevador de Santa Justa", som forbinder to bydele i det stærkt kuperede terræn

med en elevator. Normalt hedder det, at Lissabon er bygget på syv høje, men andre holder på, at der snarere er tale om 70 høje... Dertil kommer en metro med tre linier samt nogle hurtige regionaltoget til f.eks. Sintra og en mængde hurtigfærger over floden, så byen er godt dækket ind med billig, kollektiv transport.

Lissabon lever i høj grad af sine sporvogne - overalt ser man souvenirmodeller af de små, gule vogne, men de er også på t-shirts, indkøbsnet, sengetøj, viskestykker, kagedåser, facade-malerier, ja overalt - og ofte i selskab med sardiner, som er lige så udbredte og populære i bybilledet. At sidde på en af de mange, ydmyge fortovscaféer i Alfama og se og høre sporvognene rumle forbi, mens man spiser friske, grillede sardiner - det er bare højdepunktet af en rigtig ferie for en sporvognsentusiast!



U-banetog på Rossio station.



Flotte figurer opstillet på en af U-banestationerne.



Overalt kan man finde souvenirs med motover med sporvognene - f.eks. nydelige, små kakler som denne. Slg. SoB.



Sektionen med sammenflettede spor i Calçada São Vicente. Vogn 551 er på vej mod Graca og de meget smalle stræder.



Ved São Tomé mødes linie 12 og 28 i dette halsbrækkende kurvearrangement - midt i en stejl stigning. Her kæmper nr. 735 sig op, mens linie 12 nærmer sig bagfra.



Bica-kabelsporvejen. Arkiv SoB.



Elevatoren 'De Santa Justa' i centrum i 1950'erne. Arkiv SoB.



Denne lille brosten købte jeg af en gadekunstner - en fin genanvendelse af de små, hvide brosten, der benyttes overalt i Lissabon. Et dejligt minde fra byen.



Sardiner kan købes i specielle butikker, der udelukkende handler med sardiner - og hvor man kan få masser af smagsprøver.



Dagens ret - sardiner med kogte kartofler og salat.



Velbekomme - friske sardiner på hvert et gadehjørne.



Fra mødet med Fernando da Silva. Foto Suzanne Henriksen.

Om Lissabon-sporvognsmodellen



Manden bag sporvognsmodellerne, Fernando da Silva i højt humør på gaden i Lissabon. Arkiv SoB.

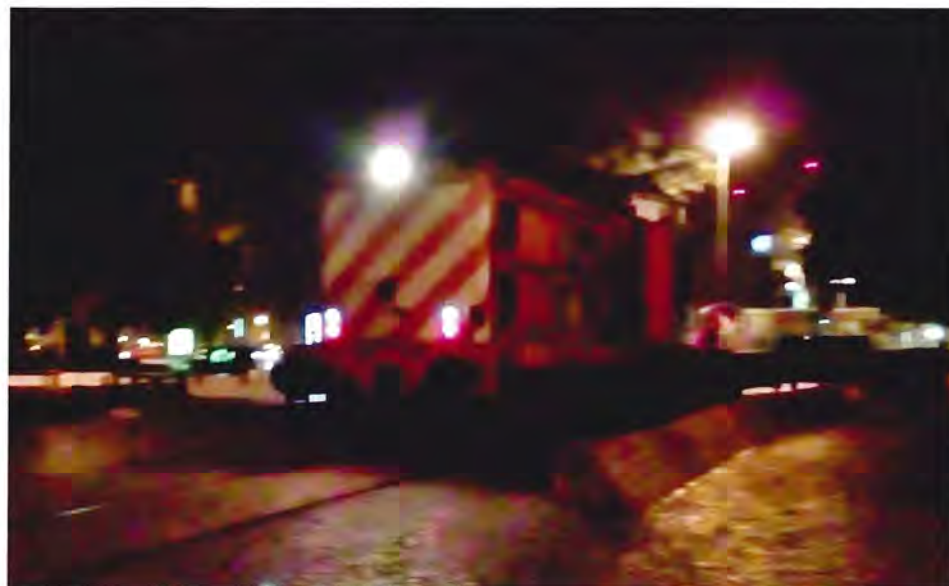
Af Flemming Søeborg

Under besøget i Lissabon mødtes jeg med producenten af de små modelsporvogne, senhor Fernando da Silva fra firmaet Amarélis. Jeg ville gerne vide lidt om, hvorfor han var gået ind i produktionen af modellerne og hvordan, han havde grebet det an.

Hr. Silva fortalte, at han egentlig slet ikke var interesseret i modeller eller modeltog, men han arbejdede i turistbranchen og undrede sig over, at der ikke var ordentlige souvenirmodeller af de populære sporvogne. Der var mange "rædsler", fremstillet af resin, nærmest som grove karikaturer, men måske fordi der ikke rigtigt er tradition for modeltog i Portugal, var der heller ingen sporvognsmodeller.

Han besluttede sig for at gøre noget ved det og samlede informationer og dokumentation om sporvognene. Dernæst tog han til Legetøjsmessen i Nürnberg, hvor han opsøgte forskellige producenter og forelagde dem sit projekt. Han fik herved kontakt til flere virksomheder i Kina, og efterfølgende valgte han den bedst egnede – og satte projektet i gang.

De første modeller blev godkendt og produceret, og nogle måneder senere fik han den første sending – men hvad så? Han havde ikke midler til en egentlig markedsføring, så i ste-



Godstoget på kajen blev trukket af en MT-lignende maskine - desværre er billedet meget dårligt.

det fyldte han bilen med modeller og kørte rundt til kiosker og souvenirbutikker i Lissabon. Nøgende tog nogle butiksejere imod tilbuddet om at sælge sporvognene, men de troede egentlig ikke på idéen. Efter kort tid blev modellerne til gengæld opdaget af turisterne – og så gik salget i gang. I dag ses modellerne overalt i byen, og sporvejsmuseet bestilte endda udgaver af de særlige turistvogne – de røde og grønne vogne, som kun sælges dér.

Siden da er det gået strygende – hr. Silva fortalte, at han nu havde et lager på mange, mange tusinde modeller, og at han regnede med, at de ville række et par år frem. Hvad der så vil ske, vidste han ikke, da fremtiden for den nuværende fabrik var usikker. At de små souvenirmodeller er populære, ses af, at de har en fanskare over hele verden – og at sb-modellbau, der fremstiller faulhaber-motorer, også har en speciel undervogn til Lissabon-sporvognen (nr. 42013).

Da vi sent på aftenen gik fra fiskerestauranten ved de gamle dokker på havnen, lød der et kraftigt hornsignal. Hr. Silva lo og sagde: "Se, hvad jeg har arrangeret for jer – et rigtigt godstog!". Ganske rigtigt – midt i mørket lyste en projektør op, og et langt containertog listede af sted hen over kajen mellem os gående. Det var

så overraskende, at jeg kun fik taget nogle uskarpe billeder med telefonen – og selvom det virkede noget foruroligende med det store tog kørende i nattemørket, var det også glædeligt at se, at godstrafikken på skinner stadig eksisterede i Portugal.



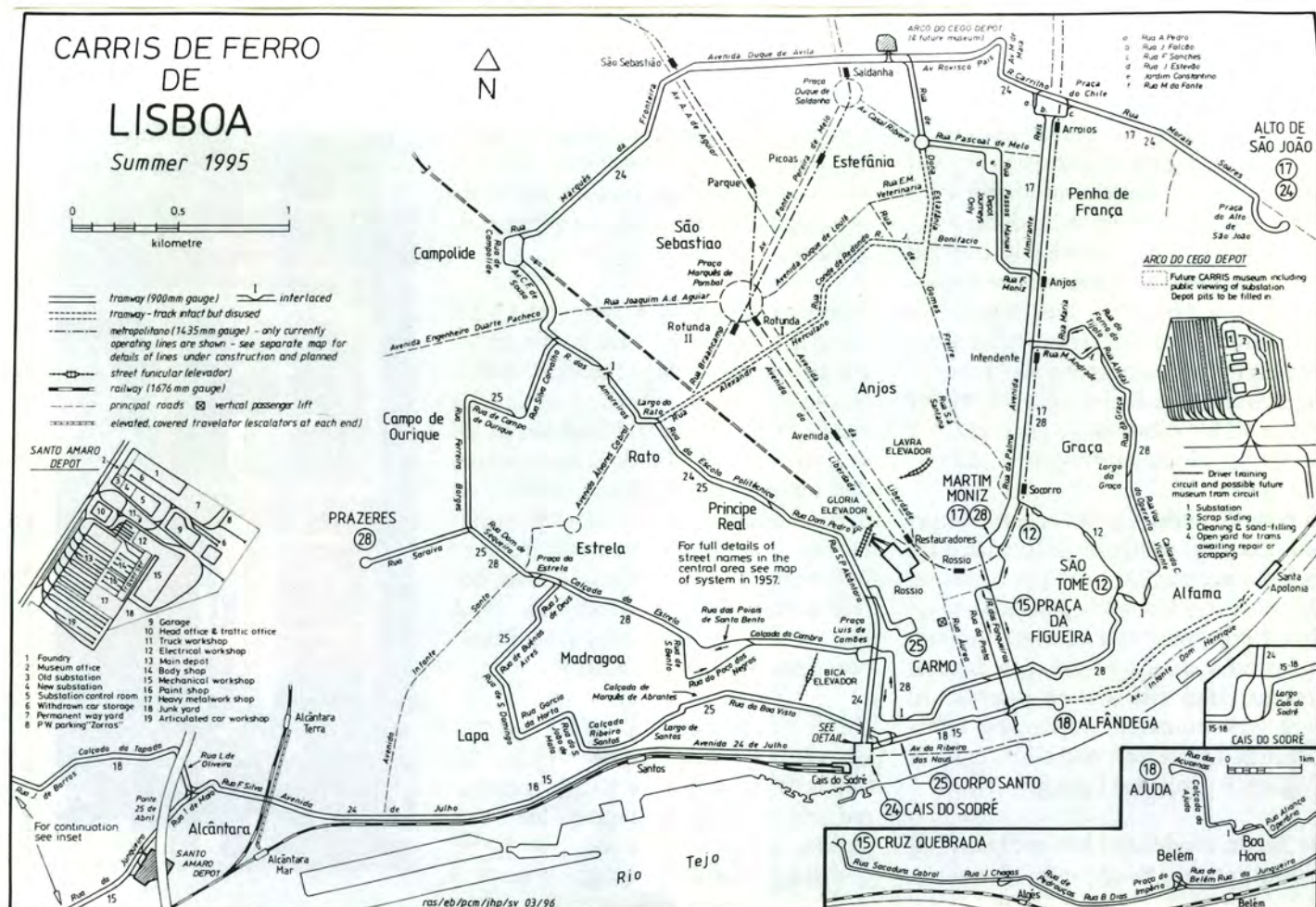
En rød 'Hills Tramcar Tour'....



...en gul 'Remodelados'-standardvogn fra serien 541-585....

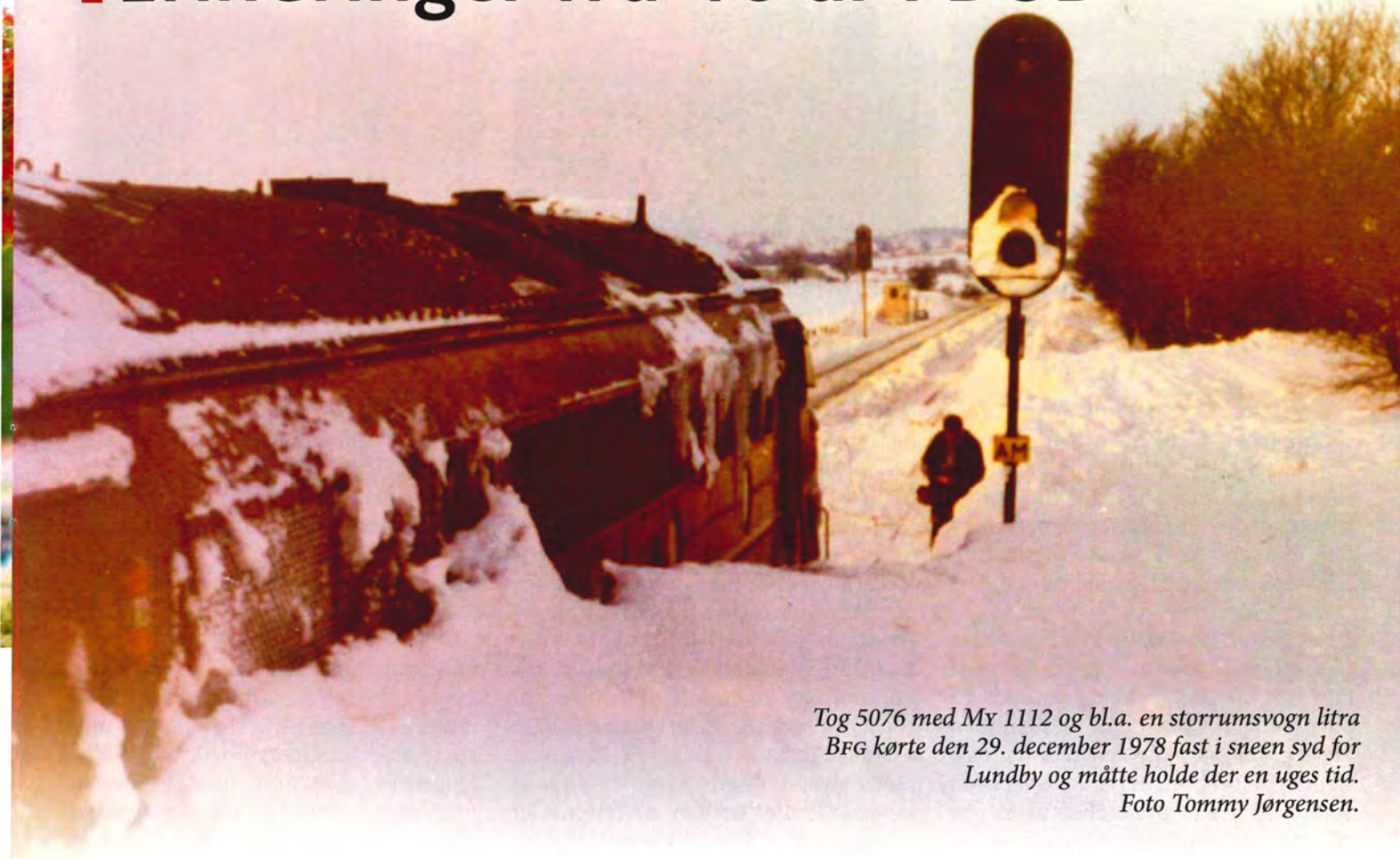


... og en grøn 'Tram Tour' - dejlige souvenirmodeller.



Kort over Lissabons sporveje anno 1995. Siden da er flere linier nedlagt. Arkiv SoB

Erindringer fra 46 år i DSB



*Tog 5076 med My 1112 og bl.a. en storrumsvogn litra BFG kørte den 29. december 1978 fast i sneen syd for Lundby og måtte holde der en uges tid.
Foto Tommy Jørgensen.*

Afsnit 10. Roskilde og Hedehusene 1979-1990

Af Allan Testrup

Problemerne med sne især på strækningen Roskilde-Køge-Næstved varede ind i det nye år. For første gang i min DSB-tid så jeg den store klimasneplov fra Næstved i brug. På billetkontoret måtte vi næsten tø den stakkels medarbejder fra fronten af sneplovtoget op.

I foråret 1979 blev jeg kontaktet af DSB Skolen i København, der spurgte, om jeg havde lyst til at undervise i "udenlandsk billetudstedelse" på assistentkursus for passagerekspedition. Den tidligere instruktør i dette fag ville gerne stoppe, og der skulle findes en afløser. Jeg fik tilladelse fra driftsområdet til undervisningen, hvis det kun skete i vinterhalvåret, hvor jeg bedst kunne undværes. Med hjælp fra den tidligere instruktør Ole Gold, DSB Skolen og Passagerdivisionen fik jeg lavet en manual for faget. Med lidt begynder-nervøsitet

begyndte jeg undervisningen. Jeg erindrer ikke, hvor mange hold, jeg nåede i foråret. Normalt var det medarbejdere fra administrationen, der underviste, men jeg følte, at kursisterne var glade for at blive undervist

af en medarbejder fra det praktiske arbejde.

Fra 1. april passede jeg igen mit arbejde på billetkontoret, og der var allerede travlt. På et tidspunkt mod-



*Snemasserne trykkede vinduerne ind i såvel vogn som lokomotiv.
Foto Tommy Jørgensen.*



Et par lettere indesneede MH- og MZ-lokomotiver i Rødby Færge den 27. januar 1979. Foto KEJ.



Skinnebussen på Inlandsbanan passerer en baneoverskæring. Foto AT.



Udsigt fra skinnebussen på Inlandsbanan - forude står et vandtårn. Foto AT.

tog driftsområdet tegninger til et rejsebureau i stationsbygningen, så det kunne tyde på, at der var grundlag for et rejsebureau. Det blev dog ikke til noget den gang, men senere blev der etableret et DSB Rejsebureau i Roskilde, men der var jeg rejst.

På et tidspunkt først i 1980'erne blev Passagerfunktionen i Roskilde nedlagt og flp Kaj Jensen forflyttet til passagerfunktionen på København H. Jeg kender ikke baggrunden for nedlæggelsen, men på et tidspunkt erfarede driftsområdechefen, at der på møder for p-funktionslederne blev vedtaget tiltag, som han ikke blev orienteret om. Derfor skulle jeg fremover deltage som observatør på disse møder og orientere ham om vedtagelser og andre forhold, der var drøftet. 1. september 1982 fejrede jeg 25-års jubilæum med åbent hus for familie, venner og kollegaer i vort hjem.

Arbejdet og omsætningen i rejsebureauafdelingen steg og steg. I 1983 var vi oppe på en årlig omsætning på ca. 2 mio. kroner og var den DSB station, der havde den største rejsebureauomsætning. Det var ikke alene min fortjeneste og kunne kun lade sig gøre, fordi vi var flere om det. Skiftende assistenter P, der afløste i mit fravær klarede ekspeditionerne helt flot. Også andre medarbejdere hjalp til i ledige stunder. Reservering af pladser var stadig meget langsom og besværlig, men ved fælles hjælp gik det. En anden fordel var også, at kunderne kunne afhente bestilte rejser i hele billetkontorets åbningstid. Det skete også jævnligt, at der lå tre-fire bestillinger, når jeg (eller min afløser) mødte til turen, som andre medarbejdere havde modtaget eller telefonnumre, som vi skulle ringe til. På

den tid var togrejser stadig populære, og flybilletter dyre i forhold til togrejser. Det var især til lande som Norge og Sverige og lande nord for Alperne samt Italien og Frankrig, der alle havde gode togforbindelser. Måske havde Interrail fået kunderne til at tage toget. Der blev også indført flere internationale rabatter til forskellige kundegrupper. Interrail blev indført for kunder over 26 år, rabatter for seniorer, familierabat, Eastrailkort (DDR, Polen, Tjekkoslaviet og Ungarn). Det blev nemmere, fordi de enkelte landes rabatter nu blev ensrettet efter samme regler. De mange gæstearbejdere især fra Tyrkiet, som var kommet til Danmark, skulle jo også hjem på besøg/ferie. Der var mange bus- og flytilbud til dem, men nogle foretrak togrejsen ned gennem østlandene, der var ret billig, men med flere skift undervejs. De var meget nemme at betjene, de skulle bare have en returbillet til Istanbul og ønskede ikke pladsbilletter. Tyrkernes fordel var, at de ikke skulle have visum til østlandene. En anden stor kundegruppe var kunder, der skulle til Bornholm i bil via Ystad-Rønne. Hvis en kunde ville bestille plads til Dragør-Limhamn overfarten, spurgte medarbejderne, om de skulle videre til Bornholm fra Ystad og tilbød så, at vi også sørgede for turen fra Ystad, og det tilbud tog mange kunder imod. Vi bestilte billetterne til Ystad til Rønne og retur i rejsebureauet, udstedte selv billetterne til Dragør-Limhamn og udleverede det hele samlet til kunden. Sådan kunne der laves mersalg udover togbilletter og togkort, som stadigvæk var kerneproduktet. Billetter til D.F.D.S. til Norge og England var også en del af det, vi solgte, og billetter til England via Kanalen havde vi også. Også billetter til færgerne mellem Sverige og Finland solgte vi

mange af. Flybilletter solgte vi ikke så meget af, men henviste til Rejsebureau Holbæk. Der var to private rejsebureauer i Roskilde, men de solgte ikke selv togbilletter. De fik dem fra Rejsebureau Holbæk, så vort samarbejde med dem gik fint, og vi hjalp dem gerne i hastertilfælde.

Omkring 1982 blev det nemmere at sælge billetter til udlandet. Det blev muligt elektronisk at bestille og udstede pladsbilletter til både tog til/fra Danmark, men også til strækninger i udlandet. Det var en stor lettelse straks at kunne give kunderne besked og evt også finde alternative muligheder. Men selve togbilletten skulle stadig skrives i hånden. Det gik en del år, inden det blev muligt at udstede billetterne elektronisk.

Trafikkontrollør og kundekontakt

I efteråret 1983 blev jeg udnævnt til trafikkontrollør. Så efterhånden havde jeg et afvekslende job, salgsarbejdet på billetkontoret, undervisning af medarbejdere i driftsområdet, undervisning på DSB-skolen, deltagelse i Flp-møder og ad hoc opgaver. Jeg var ikke mere tillidsmand i Jernbaneforeningen, det sluttede i 1978. Jeg var også med på flere studieture. Pga. personalemangel i DSB Rejsebureau Holbæk var jeg også på afløsning der i tre uger, året husker jeg ikke. Privat var vi på ferie i bl a Lapland (Björkliden) og Innsbruck. Spejderarbejdet fortsatte også, jeg var en periode gruppeleder i Roskilde Gruppe, og jeg var stadig medlem af Folkeoplysningsudvalget.

I 1984 blev billetkontoret bygget helt om. Rejsegodsekspeditionen blev flyttet, og det tidligere stationsforstanderkontor blev inddraget til nyt billetkontor med skrankeekspektion



ME 1507 styrtet ned på Hvidovrevej i 1986. Foto dokuwiki.



Fra den forfærdelige ulykke i Sorø i 1988. En redningshelikopter letter fra stedet. www.farallon.dk.



EA 3010 med særtog i Hedehusene den 28. maj 1988. Foto KEJ.

og en ny telefonekspedition i store lyse lokaler. Også udenlandsekspeditionen fik bedre forhold. Billetkontoret havde også overtaget ekspeditionen af vognladninger og ekspresgods, og vi havde nu gode arbejdsforhold.

Jeg husker ikke, hvilket år det var, men jeg blev udtaget til at være instruktør på et kursus om information ved uregelmæssigheder. "Vente-tid, det gør vi noget ved" også kaldet "Birger-kursus" efter en person, der var i en film, der hørte til kurset. Vi var et team på tre instruktører, der på skift sammen med andre teams underviste alle medarbejdere, der betjente højttalere på Sjælland. En rigtig spændende opgave, der stadig er aktuel. Informationen til kunder har altid efter kundernes mening "aldrig været god nok". Og kunderne har ret. Jeg har både deltaget i og undervist i kurser om information især under uregelmæssigheder. Og jeg synes, at det gælder stadigvæk (maj 2017) og der er utilfredshed med informationen, trods nye digitale muligheder, men også fordi højttalerbetjeningen er samlet i få fjernstyringscentraler og fjernet fra de lokale stationer, samt at det ikke mere er DSB's personale, der betjener højttalerne for deres egne kunder, men Banedanmarks medarbejdere, der sjældent har haft kontakt med kunderne ved billet salg og lignende. Herom senere.

At tilrettelægge rejser til udlandet giver også nogle gange anledning til fejl og misforståelser, men også små positive historier. For en ung mand havde jeg tilrettelagt en rejse til det nordlige Sverige, hvor rejsen foregik på svagt trafikerede strækninger. Efter rejsens afslutning kom kunden tilbage til mig og ville "klage". Hjemrejsen var ikke gået helt som planlagt. Jeg

havde overset svensk midsommeraf-ten, hvor mange tog denne aften er indstillet. Og lige netop "hans tog" kørte ikke denne aften. Lidt forsigtigt spurgte jeg ham, om hvad han havde gjort på den (ubetjente) station. Han svarede: "Jeg slog mit telt op på perronen og ventede til næste dag". Det eneste, han gerne ville have, var refundering af hans liggepladsbillet fra Borlänge, og som jeg straks ordnede. Han kom stadig og købte billet hos mig, og hver gang nævnte vi episoden. En anden gang kom en lidt bøs herre (og jeg fik på fornemmelsen, at han "ville prøve mig"). Han spurgte mig: "Hvordan kommer jeg til St. Johann?" Uden at slå op i køreplan svarede jeg, om han mente "St. Johann in Tirol, for så var det via Kufstein og Wörgl eller St. Johann im Pongau, så var det via Salzburg". Han blev lidt paf, for han vidste ikke, hvilken af byerne, det var! Og kom helt ned på jorden. Vi fik det opklaret, og han blev kunde hos mig i flere år. En anden kunde havde hos mig bestilt togbilletter til Narvik med Laplands-pilen, der afgik direkte fra Malmø cirka kl. 16.00 til Narvik. Efter rejsen kom kunden og ville have erstatning. Han havde selv bestilt overnatning og videre transport fra Narvik, men til dagen før ankomsten til Narvik. Han havde overset, at toget ankom næste dag cirka kl. 22.00. Der er jo langt til Narvik, det havde han ikke tænkt over. Min rejseplan var korrekt med datoerne, så fejlen var hans egen. Så han fik ikke erstatning. Ved alle rejser både til indland og udland var det vigtigt at være enige om datoen og ikke udtryk som "onsdag i næste uge", "næste tirsdag", "på fredag otte dage" og lignende. Det giver anledning til misforståelser. Det var også vigtigt, at kunden blev tilbudt en rejseforsikring (som vi solgte for Europæiske

Rejseforsikring). På bestillingsblan-ketten blev det noteret, hvis kunden sagde nej tak. Det var fint, hvis der senere opstod tvivl. Jeg og mine aflø-sere lagde meget vægt på, at rejserne var korrekte, så der ikke var anled-ning til klager. Og det lykkedes stort set, vi fik flere og flere kunder. Den bedste markedsføring er kundernes tilfredshed og positive omtale til ven-ner og bekendte m m.

Nyt billetsystem

I november måned (vist nok i 1985) blev driftsområdets tjenesteforde-ler akut syg den 22., og på grund af vakance var der ingen stedfortræder på det tidspunkt. Der skulle jo laves tjenestelister for december måned (med jul og nytår) klar til den 25. november. Driftsområdechefen bad mig om at træde til og lave tjenesteli-sterne for pladspersonalet, billetkon-toret og kommandoposten. Jeg påtog mig opgaven og blev nærmest "luk-ket inde" i tre dage, så jeg uforstyrret kunne lave listerne, der jo var van-skeligere på grund af julen og nytår. Min erfaring fra tiden i turlisten for togpersonale og tidligere opgaver for overtrafikkontrolløren kom mig til gode. Der var en del bortfaldne ture i helligdagene (ingen godstog og ran-gering) og mange ønsker om fridage/frihed. Med tillidsmændene fik jeg aftalt lodtrækninger (nogle skulle jo på arbejde), og det lykkedes at få listerne klar den 25. cirka kl. 20.00, hvor mange utålmodigt ventede på offentliggørelsen. Det blev tre lange arbejdsdage for mig, som blev på-skønnet af driftsområdet. Desværre var ikke alle medarbejdere tilfredse med turudsætningen, men jeg havde heldigvis fået opbakning og godken-delse af turudsættelsen fra tillids-mændene for både kontor- og plads-personalet.

I 1985 arrangerede DSB specialrejser til indvielsen af Farøbroen, hvor der var "brovandring". Der kørte i to dage flere særtog kombineret med buskørsel og vandring til hhv. fra Vordingborg og Nørre Alslev. Også i Roskilde solgte vi billetter til disse tog, men ikke ret mange, og det blev ikke nogen succes.

Den 11. marts 1986 afsporede et godstog ved Hvidovre og styrtede ned på Hvidovrevej. Desværre omkom lokomotivføreren ved denne ulykke, som lignede en tilsvarende ulykke i 1974. Det betød store uregelmæssigheder i toggangen mellem København og Roskilde. Jeg blev sendt ud i kommandoposten for at assistere med højtalerbetjeningen.

I perioden januar-maj 1987 var jeg udlånt til Passagertjenesten i Bernstorffsgade i København. Jeg var udpeget til en arbejdsgruppe, der skulle lave et nyt prissystem (Prisprojektet 1987) for togrejser med DSB og tilpasset takstsystemet i amterne. Vi var seks i gruppen, hvoraf to kom fra driften. Vi havde et utroligt godt samarbejde, men også nogle gange lange arbejdsdage. Vi droppede det gamle system baseret på tarifikilometre og lavede et system med zoner. Gamle produkter blev gennemgået, nogle blev afskaffet og enkelte videreført. Vi indførte 10-tursklippekort mellem



Lolland-Falster var hårdt ramt af snemasserne i januar-februar 1979. Foto KEJ.

DSB-stationer, Billigdagsbilletter på visse ugedage, éns rabat på forskellige kort, såsom Landsrabatkort og Ungdomskort og på 65-billetter. Der skulle opstilles automater til klipning af klippekort på alle stationer (undtagen i HT-området, hvor der var i forvejen), laves uddannelsesmanualer og uddannes instruktører i driftsområderne og laves helt nyt befordringsreglement. Jeg skulle bl.a. kombinere de nye regler med medarbejderne i passagerdivisionens tariffkontor udland. Jeg var også på Bornholm i to dage for at undervise Bornholmstrafikkens billetsalgsmedarbejdere i de nye produkter. I Rønne fungerede Bornholmstrafikken som et DSB-billetkontor. De nye regler trådte i kraft den 1. juni, og jeg fik lov til at være der til 5. juni, men så skulle jeg tilbage til Roskilde og passe mit arbejde.

På et tidspunkt fik DSB aftale med de svenske baner om salg af et nyt produkt, salg af billetter til "Turisttåget på Inlandsbanan", både billetter og pakkerejser. Lige en "opgave for mig", der jo var godt kendt med den bane. Jeg var med på en fem-dages studietur for DSB salgs- og rejsebureau-medarbejdere, hvor vi kørte fra Mora til Arvidsjaur med ophold i Östersund med Inlandsbanans Turisttog. Mit gode kendskab til banen betød, at flere af deltagerne henviste kunder til Roskilde station, selvom de havde deltaget i turen. Det betød, at vi i Roskilde var den station der solgte flest rejser til Inlandsbanan.

Tjeneste i Hedehusene

Vi er nu nået til 1988. Den 25. april underviste jeg kontorassistenter i driftsområdets mødelokale. Først på formiddagen kom driftsområdechefen og fortalte, at der var sket en forfærdelig ulykke med et Intercitytog ved Sorø. Kursisterne blev sendt hjem, og jeg fik til opgave på billetkontoret at tage mig af passagerer fra toget eller andre berørte tog, der kom til Roskilde.

Ordren var "Intet måtte gå galt" for disse passagerer, så jeg skulle sørge for videretransport i taxaer m.v. uden yderligere forsinkelser. Det varede til midt på aftenen, hvor situationen igen var normal.



Allan Testrup i færd med en telefonekspedition. DSB-bladet 1987. Slg. AT

I sommerferien var min kone og jeg på togrundrejse i Østrig og Schweiz. Senere på året var jeg alene igen i Schweiz og kørte med bl.a. Rättsche Bahn i sydøst.

I juli måned 1988 blev Roskilde station "pilotforsøg" for DSBs kommende, elektroniske billetsalgs- og pladsreserveringssystem kaldet ROSA. Det startede den 7. juli. Vi skulle føre en journal over de fejl, uregelmæssigheder, forkerte informationer (rejseplaner) m.v., som vi observerede. Det var en spændende opgave og nu utroligt let at sælge billetter. Det var dog kun indland, der på det tidspunkt kunne sælges på ROSA.

I efteråret blev stillingen som leder af Hedehusene station slået op som trafikkontrollør i lønramme 23. I Hedehusene var der halvanden medarbejder på kontoret og én portør. Der var kun billetsalg og ikke ret meget vognladningstrafik. Jeg syntes, at det var urimeligt, at stillingen var bedre normeret end min i 21. lønramme i Roskilde og sagde det til områdechefen. Da Hedehusene yderligere havde stedtillæg I (Roskilde var i III), var der tale om en god lønforhøjelse, så jeg søgte stillingen, og den 1. november blev jeg udnævnt og forflyttet til Hedehusene. Efter ca. 14 dage i Hedehusene blev jeg indkaldt til møde i driftsområdet. De havde besluttet at oprette en ny stilling i driftsområdet som "leder af Hedehusene, Trekroner (ubemandet) og billetkontoret i Ros-

kilde" til mig. Jeg skulle have opsyn med de to stationer og billetkontoret undtagen regnskabet i Ro, lave tjenestefordeling for Hedehusene og billetkontoret og stadig stå for undervisning og assistere ved telefonekspeditionen i Roskilde fra kl. 7.00-9.00.

Fri hver weekend, og jeg skulle stadig undervise på DSB Skolen. Denne undervisning var blevet udvidet med kursus for rejsebureauassistenter. Dette arbejde fortsatte ind i 1989. Jeg var også med til udvikle et nyt kursus for kommende assistenter (P), der var et tre-dages kursus på kursuscenter Knudshoved, hvor eleverne i hold på fire skulle bemande en "station" og her løse mange forskellige opgaver, som forekommer i hverdagen. Det blev et meget populært kursus. Jeg var også i Odense, Aarhus, Aalborg og Hjørring og undervise medarbejderne i driftsområderne.

Jeg havde ind imellem enkelte vagter i Hedehusene, hvor der var tid til at klare administrative opgaver. Der var ikke mange kunder undtagen omkring månedsskiftet, når der skulle fornyes månedskort. Stationen havde åbent mandag-fredag kl. 7.00-18.00.

Jeg var stadig med i spejderarbejdet og Folkeoplysningsudvalget. Sommerferien var en cykeltur i Sønderjylland og via Rømø til Sild og retur via Sydslesvig.

Sidst på efteråret var jeg på Knudshoved Kursuscenter, da jeg blev bekendt med Plan 90, hvor områdedriften blev ændret til regioner. Og hovsa! Hedehusene skulle høre til Stationschef Høje Taastrup og ikke mere Roskilde. Hvad nu? Driftsområdechef Keld Winckelmann, der havde afløst Amelung, blev overrasket over, at jeg ikke var stationeret i Roskilde. Stationschef Kurt Sølund i Høje Taastrup indkaldte mig til et frokostmøde.

Han oplyste, at stationslederen i Høje Taastrup havde søgt sin afsked fra 31. januar 1990, og han ville have mig til at fungere i stillingen med henblik på, at jeg skulle have stillingen.

Winckelmann i Roskilde havde fået det ordnet, så jeg kunne være blevet i Roskilde, men jeg valgte Høje Taastrup. Her mødte jeg så den 2. januar 1990.



Rosabillet.



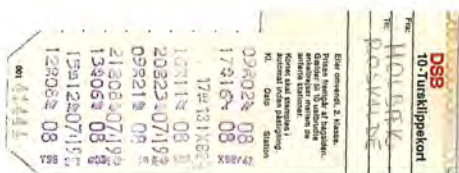
Interrail-billet.Slg. AT.



Björkliden billet 1980. Slg. AT.



Plb edb.



10-turskort. Slg. AT.

N 203 fra Roco

Af Flemming Søeborg

Til februar 2018 udsender Roco N 203 – som hidtil blot med enkelte ændringer i forhold til den tyske BR 50, og atter en gang uden røgplader. Det er lidt irriterende, da de første fire N-maskiner blot kørte relativt kort tid i det udseende. Endvidere er der stadig ikke skot i tenderen. Årsagen til de manglende røgplader skyldes, at Roco ikke har de rigtige plader og derfor ikke vil montere nogle forkerte. Det er lidt ærgerligt, da netop røgpladerne er meget vanskelige at eftermontere selv. De første billeder viser et førerhus med to vinduer pr. side,

men det bliver rettet, oplyser Roco – der er blot tale om et retoucheret billede af nr. 201. Når modellen er udsendt, vender vi tilbage til den. Maskinen kommer til såvel AC- som DC-systemet, med eller uden lyd.

Artikelnumre DC/DCC 72144/72145, AC 78145. Priser cirka mellem kr. 2.200-2.900,-.



Det retoucherede billede af N 201.

Fire Märklin-generationer - fortsat



Nyhed i Märklins 1970-katalog: Fladvogn med vognkæppe, som kunne lægges ned. Forbilledet hed dengang SSImas 53.



Tredje generation af Märklins Rungenwagen blev produceret i 37 år. Med tiden har den fået det lidt svært med at holde sidestøtterne i lodret stilling. Foto fra 2017.

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Anden del.

Litra Rs 680, Märklin 4663

Her er der tale om en modeltro vogn med fine påtegninger og flotte detaljer. Denne vogn fik da også en meget lang levetid hos Märklin, idet den blev produceret fra 1970 til 2006, i alt 37 år. Med snart 50 år på bagen er den naturligvis ikke på højde med nutidens modeller. Især virker den noget højbenet, idet læssefladen ligger for højt i forhold til skinneoverkant. I øvrigt en fejl, flere andre Märklin-modeller lider under. Måske har det været for at give stort frirum til bogiernes bevægelser. Stabil kørsel har altid haft høj prioritet hos Märklin. Oprindelighed den hos Märklin, som hos forbilledet, litra SSImas 53. Litreringen er forklaret ovenfor bortset fra s, som betyder, at vognen må køre op til 100 km/t. Vognen har mange fine detaljer og skarpe påtegninger.

Mit eksemplar har litra Rs 680, vognnummer 390 3 357-2, og revisionsdatoen er 29.8.62.

Omlitreringen fra SSImas til Rs skete fra omkring 1965, så det kan tænkes, at forbilledet har haft denne tidlige revisionsdato og den nye litrering Rs. Oprindeligt betød R to-akslede vogne med sidestøtter (Rungenwagen), men fra 1964 bogiefladvogne med nedklappelige vægge og/eller sidestøtter. Senere er andre typer kommet under R-paraplyen, f.eks. visse vogne med presenninger.

Jeg købte min vogn som ny omkring årtusindeskiftet, så den er formodentlig produceret engang i 1990'erne. Vognen er solid og robust med sidestøtter af plastik, som kan lægges ned. Med tiden bliver de lidt slappe i leddet og falder let ned i vandret stilling under kørsel. Og de har svært ved at finde en eksakt lodret position. Der er ikke mere løse øskner (binderinge), hvilket der i øv-

rigt heller ikke er på forbilledet. Til gengæld er der fine små kroge i toppen af hver sidestøtte, hvis man skulle få lyst til at binde noget fast.

Forbilledet

Den modeltro gengivelse levner ingen tvivl om forbilledet til denne vogn. Første levering var helt tilbage i 1955. Frem til 1966 blev der leveret i alt 5.550 vogne, hvilket lige netop gør denne type til den mest mangfoldige, tyske bogiefladvogn. Vognnumrene løb fra 390 0 300 til 390 5 849. Hvis vi antager en nogenlunde jævn produktion, er Märklins forbillede med nummer 390 3 357 produceret engang først i 1960'erne. Revisionsdatoen 29. august 1962 på modellen svarer derfor til vognens første revision, altså vognens fødselsdag!

Som modellen har også forbilledet været i brug i rigtig mange år. Vognen har tit kunnet ses i Danmark, ikke mindst på Frederiksværkbanen,



Den fire-akslede bogiefladvogn var oprindelig udviklet til transport af skinner, men det er træstammer, stålplader, rør og køretøjer, som var og er de dominerende laster. Omkring 1972 kunne man i princippet have set alle fire generationer i samme tog.



Fjerde generation "Rungenwagen", Rs 684.

hvor den transporterede stålplader og stangstål fra Frederiksværk. Vognen figurerer stadig på DB Cargos hjemmeside over godsvogne, man kan rekvirere, så måske kan den ses endnu.

Rs 680 har et meget karakteristisk sprængværk, som "stråler ud" fra et lodret rør under vognens midte. Sprængværket kan - så vidt jeg ved - hverken for- eller efterspændes, som det var tilfældet med den første vogn, vi har set på. Som noget nyt fik Rs 680 klapbare læssesveller i vognbunden. Når de ligger ned, er læssefladen helt plan og velegnet til transport af køretøjer. Når de er vendt rundt, fungerer de som underlag ved transport af f.eks. lange stålplader. Herved fås en veldefineret lastfordeling, ligesom på- og aflæsning lettes. De to første generationer omtalt i denne artikel var født med faste læssesveller, hvilket vanskeliggjorde langsgående kørsel. Ser man godt efter på billederne

af Märklins model af Rs 680, kan man se, at læssesvellerne er i opklappet stilling, jf. endvidere fotoet af forbillede.

Litra 684, Märklin nr. 47001

Denne vogn er endnu mere detaljeret end forgængeren, selvom der nu ikke er tale om et kvantespring. Alt er i fineste plastik-udførelse, hvilket gør basis let. Vognen er derfor forsynet med kraftig ballast i form af en skjult metalplade. Køreegenskaberne er helt i top.

Undervognen er forstærket med to langsgående bjælker med karakteristiske, sekskantede huller. Sjovt, at forstærkningen i Märklins fire generationer bogievogne har skiftet fra sprængværk til bjælker og igen fra sprængværk til bjælker. Jeg tvivler på, at sprængværket kommer igen. Sidestøtterne er helt korrekte i højde og drøjde, hvilket gør dem noget sårbare. Men indtil videre har jeg da

kunnet lægge dem ned og rejse dem igen, uden de er faldet af. Det samme er ikke tilfældet for flere andre modeljernbanemærkers vogne af tilsvarende slags. Der er også en lille krog i toppen af sidestøtterne - til en meget tynd tråd.

Påskrifterne er i korrekt størrelse, dvs. meget små. De står pænt skarpt under luppen, men ikke så skarpt som på andre nyere modeller. De væsentligste data er: Litra Rs 684, nummer 390 7 359-8, revision 15.04.99.

Märklin producerede model 47001 i årene 2007-10, altså kun i fire år. Den er dog kommet senere i forskellige særudgaver, f.eks. som del af et arbejdstog i 2013. Min model er en særudgave nr. 47015 med tre køretøjer fra det tyske forsvars sanitetstjeneste (biler med "Røde Kors-mærker") produceret i 2009 og 2010. Märklin udgav fra 2007 for første gang i mange år vogne med militærkøretøjer under mærket 4MFOR.

Forbilledet

Også her er der naturligvis ingen problemer med at identificere forbilledet. Denne vogntype er en del af en stor europæisk familie med mere eller mindre ensartede vogne. I Tyskland begyndte man med forgængeren Rs 683 i slutningen af 1960'erne, mens vores vogn, Rs 684, blev produceret i perioden 1970-74 med i alt 2.710 eksemplarer. I slutningen af 1990'erne fik 1.600 vogne nye bogier af UIC-standardtypen Y 25. Tyskerne havde længe været træge til at indføre denne bogietype. De fleste af disse Y 25-vogne er stadig i drift, mens de øvrige er udrangeret. Märklins model har Y 25-bogier, hvilket passer med revisionsdatoen 15. april 1999.

Scandia byggede 1969-73 til DSB 220 eksemplarer af en næsten identisk type. De blev solgt omkring årtusindeskiftet til DB, On Rail m.fl. Lima byggede i sin tid en H0-model af denne vogn.

Litra 684 har i mange år været en rigtig arbejdshest i alle mulige transport. Fra Danmark kender jeg den bedst med pladejern fra Frederiksværk, hvor den stadig kan ses, selv om de seks-akslede Samms-vogne nu tager det meste. Den er også meget brugt til større køretøjer, rør og diverse stykgods.

Prisudvikling

Det er altid spændende at sammenligne priserne over tid. Selvom der naturligvis ikke er tale om det samme produkt, så er de fire modeller så ens, at en umiddelbar sammenligning synes rimelig – naturligvis korrigeret på passende vis for inflationen. Til denne korrektion har jeg brugt forbrugerprisindekset, således som det fremgår hos Danmarks Statistik, /4/. For 2017 har jeg anvendt en skønnet værdi på 7.000 svarende til samme vækst fra 2016 til 2017 som fra 2015 til 2016.

Jeg har ikke priser fra alle år, så sammenligningen bliver lidt stikprøveagtig. Lidt heldigt har jeg prisen i kroner helt tilbage fra det danske katalog i 1939. I tabellen er priserne opgivet dels i de daværende katalogpriser, dels korrigeret til 2017 via forbrugerprisindekset. Frem til 1990'erne var der tale om faste priser, som alle forhandlere fulgte. I dag er der fri pris-sætning, hvorfor 2017-prisen er lidt usikker. Usikkerheden øges yderlige-

re ved, at Märklins 47001 ikke produceres for tiden, så jeg ikke har kunnet få en aktuel dagspris. Jeg har derfor i stedet for valgt at sammenligne med 47000, som er en model af Res 676, en brun fire-akslet fladvogn med sidestøtter og lave sidevægge, og med en simplere undervogn.

Man ser, at prisen i 2017-priser har været forbavsende konstant. Lige før krigen og omkring 1960 var den billigst, mens prisen toppede i 1990'erne. Det var måske derfor, at modeljernbaneproducenterne begyndte at flytte produktionen til Kina.

Afslutning

Kan man virkelig skrive mere om dette emne? Jo da, for der findes både i model og i den store verden masser af andre spændende fladvogne. Som allerede antydnet har de seks-akslede Samms-vogne i vor tid overtaget det meste af kørslen med tunge stålprodukter. Samtidig er der udviklet nye typer med faste, høje sidestøtter til transport af træstammer.

De fleste af disse nye og nyere vogne

kan fås i model, produceret af Märklin, Roco, Piko m.fl.

En helt speciel type, som - så vidt jeg ved - endnu ikke fås i model, er DB Cargos Slps-u 725. På disse vogne kan man køre med stålplader på skrå, så fritrumsprofilen udnyttes fuldt ud. På denne måde kan man transportere 19 m lange og 5 m brede stålplader! Dansteel i Frederiksværk fik for få år siden en ny valse (naturligvis pr. jernbane), som kan producere brede plader. En del af disse plader sendes på skrå med Frederiksværkbanen, hvilket man kan se på det sidste foto.

Referencer

- 1) Koll's Preiskatalog, Band 2, 2011 (eller senere)
- 2) Stefan Carstens m.fl. "Güterwagen, Band 6, Bestände und Bauteile – Güterzuggepäckwagen", MIBA, 2011
- 3) Stephan Carstens – Paul Scheller, "Güterwagen, Band 8, Drehgestell-Flachwagen", MIBA, 2016
- 4) Forbrugerprisindekset, årsgennemsnit, Statistikbanken, Danmarks Statistik, 2017.

Endvidere: Diverse hjemmesider



Nærbillede af en Rs 680. Man ser to opklappede læssesveller og lidt af det karakteristiske sprængværk. Vognnummeret er større end svarende til serien produceret frem til 1966. Det skyldes, at der er tale om en ombygget vogn med bedre bremses. Disse 150 ombyggede Rs-vogne hedder helt korrekt Rs 680.1. Foto fra Frederiksværk 24. maj 2006.

År	1939	1954	1960	1970	1980	1996	2017
Model	392	392C	392C	4663	4663	4663	47000
Pris i kr.	5,75	16,50	13,50	35,75	100,00	259,50	299,00
Prisindeks	216	444	531	937	2396	4785	ca. 7000
2017-pris	186	260	178	267	292	380	299

Rettelser:

Desværre indsneg der sig en række fejl i første afsnit af artiklen i nr. 34 – den lystige fætter ved navn Sætternissen nød at boltre sig i de mange oplysninger. Her følger rettelserne – og en undskyldning over for forfatteren og læserne.

Side 26, 1. spalte, linie 5 fra neden: "fire-akslede vogne" skal være "to-akslede vogne".

Side 26, 2. spalte: Der står ikke D.R.G. men D.R.B. på vognen, hvilket fremgår af fotoet side 27. De tyske Statsbaner hed Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft i perioden 1924-37. Før og efter hed de Deutsche Reichsbahn. Den officielle forkortelse var i alle perioder DR. Forkortelserne DRG og DRB med eller uden punktummer er uofficielle forkortelser, hvor DRG normalt står for Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft og DRB for Deutsche Reichsbahn. På godsvogne stod indtil ca. 1942 Deutsche Reichsbahn, herefter kun DR. Märklin har nok valgt en kort form på grund af pladsmangel. Anvendelsen af DRB fremfor DR eller DRG kan være en bevidst markering af, at vognen udkom netop i 1937, hvor det statsejede aktieselskab DRG med rødder i den af mange tyskere forhadte Versailles-fredstraktat ændredes til en integreret del af den nazistiske rigsadministration.

Side 27, 1. spalte, linie 1 fra neden: 12 i stedet for 16, hvilket fremgår af foto side 27.

Side 28, 1. spalte, linie 4 fra neden: 14

i stedet for 16, hvilket kan aflæses af teksten på vognsiden på de to fotos af vognen side 27.

Hermed skulle det være i orden, i følge Rasmus Wiuff.



Selv de store baner sjusker med skriften! Foto fra Ringsted 18. august 2011. Vognen stod på et sidespor med en rød seddel: Stoppet pga. mangler ved hjulsæt.



De seks-akslede Samms-vogne dominerer i dag i Frederiksværk. Den 31. maj 2017 kunne man dog stadig se to Rs 684 midt i denne stamme, som venter på DB Cargos Mz'er. Bagest ses endvidere en Slps-u 725 med skråtstillede stålplader.



80 års (model)jernbaneudvikling. Man ser, at de to første generationer har faste læssesveller. På tredje generation og fremefter kunne svellerne klappes op og ned. På Märklins model af generation III er de klappet op, mens de er klappet ned på generation IV (bageste model), hvilket gør vognen velegnet til transport af køretøjer.

Efterskrift

Leif og Jørgen Bang har følgende kommentarer til Rasmus Wiuffs artikel "Fire Märklin-generationer" i nr. 34:

I 1960 var nummereringen 4516. Alle M-numrene blev ændret til firecifrede 1. januar 1957.

Hvis man har æskerne til vognene, så står der en produktionsmåned og år på flapperne. Det vil altså være det tidligste tidspunkt, at den specielle vogn er produceret. Den kan godt være produceret år senere, hvis man havde fået produceret et for stort lager af æsker. Inden æskerne med billeder på kom frem, var de stemplet med både måned og år, og her har man så det nøjagtige produktions-tidspunkt.

Oprindeligt stod året først: 9 betød 1939, og 4 betød så april. På et tidspunkt i slutningen af 1940'erne byttede man rundt og satte måneden først.

Med hensyn til Rasmus' nr. 392 må den være fra 1939-40, da den ser ud til at have drejede hjul og aluminiumspuffere. Fra 1940 og senere fik de støbte hjul og puffere i et dårligere materiale. I 1948 til 1950 fik den støbte amerikanske bogier og støbt bremsehus, som de andre støbte vogne.

Venlig hilsen Leif og Jørgen

Rasmus Wiuffs svar:

Spændende! Jeg vidste ikke, at man kan aflæse dateringen af flappen. På min æske (som er forsynet med en tegning, ikke et foto) til tømmervognen med påskriften 13 392 er der stemplet først et lille b eller måske et 6-tal. Dernæst et stort 2-tal og med afstand et stort 8-tal. Det kunne måske betyde august 1962, men snarere i henhold til Leif og Jørgens anvisninger februar 1958. Jeg fastlagde i Spor og Baner nr. 34 min vogn til at stamme fra 1958-70. Nu tyder det altså på, at den er fra 1958, eventuelt lidt senere. Selvom katalognummeret skiftede 1. januar 1957 fra 393C til 4516, så ser det ud til, at Märklin bevarede det gamle nummer på vognsiden. Man kan i hvert fald genfinde det senere, fx på tegningen af vognen i 1969-kataloget.

Jeg har desværre ikke æsken til den ældste vogn, 392, men Leif og Jørgens argumenter lyder overbevisende, så jeg tror på og glæder mig over, at den er helt tilbage fra 1939/40.

*Dejligt at få input fra vidende og engagerede læsere!
Venlig hilsen Rasmus*

Endnu et sporarbejde



Den nye sporkurve og krydssporet på minibanen giver en bedre indkørsel til stationspladsen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ingen, der kører med tog gennem Danmark, har kunnet undgå at mærke de store sporarbejder, der har generet de rejsende gennem de seneste par år. Det har været nødvendigt at renovere og justere mange steder for at sikre fremtidens jernbane, og arbejdet er ikke slut endnu. Blandt andet skal der anlægges ny jernbane på Vestfyn, for at man kan spare et par minutter.

Det samme gælder naturligvis på Danmarks Jernbanemuseum, der også har fået foretaget nogle sporarbejder – godt nok i mindre målestok, men alligevel af stor betydning. Den udendørs minibane fik nyt materiel i sommers, og da de lange bogievogne og MY-lokomotivet havde besvær med den skarpe kurve lige før på- og

afstigningsstationen, måtte selve indgangssporskiftet nedlægges og erstattes af en større sporkurve samt et nybygget kryds – og det er jo slet ikke så dårligt, da passagererne således også oplever et kryds i niveau udover sporskifterne på banen og de forskellige jernbanelementer.

Desværre har omfattende renoveringsarbejder på selve remisebygningen medført, at en anden bane blev nedlagt i august. Det drejer sig om LGB-havebanen, der blev anlagt i begyndelsen af 00'erne – det var et større entreprenørprojekt, der blev lavet efter alle kunstens regler med dræn, stabilgrus, ballast, bunddække af flis og ølandssten, beplantning, indhegning m.m. Denne bane skal muligvis genopstå, men foreløbig viser den en side af jernbanehistorien, som vi kender alt for godt – nedlæg-

gelserne! Og de hører jo også med til jernbanehistorien på godt og ondt.

Denne sommer har der atter været kørsel med damp tog – det var K 563, der kørte en del ture til bl.a. Aarup med foredrag om stationsbyen, mens S 736 var på langtur til Fredericia – dejligt, at museet atter har kunnet køre med damp på de lange skinner. I efterårsferien vil der atter være kørsel med K 563 samt med en MO. Endvidere arrangerer museet en ganske særlig tur med S 736 den 6. november fra Københavns Hovedbanegård til Snekkersten i anledning af 75-året for den første, vellykkede jernbanesabotage – hvor det i øvrigt netop var S 736, der blev afsporet. Kig på museets hjemmeside www.jernbanemuseum.dk for yderligere information om kørslerne og andre aktiviteter.



Det er tydeligt at se, hvor den lille jernbane forløb - ballasten ligger der endnu.



Ved Holmstrup den 26. august 2017. K 563 bakker med udflugtsstoget, der har været i Aarup.



'Ny' vogn på museet - en af Kommune-kemis store tankvogne, der blev bygget på Gs-vogne hos Alustål i Rudkøbing.



Hs 415 kørte ture på Havnebanen. bagved skimtes K 563, hvor man kunne komme ned og se maskinen nedefra.



S 736 passerer Holmstrup på vej mod Fredericia - med den historisk korrekte lygteføring for Særtog.



Ægte, klassisk jernbanestemning kan man efterhånden kun opleve på Jernbane-museet.



På minibanen kørte der damptog - dette er på vej til remisen efter nye forsyninger og passerer her det nye krydsspor.

DSB Rutebiler

Af Flemming Søeborg

Dette er bogen om DSB's rutebiler, ingen tvivl om det, trods de to forfatteres forbehold over for det i forordet, hvor de skriver, at "dette er ikke den ultimative bog om DSBs rutebiltrafik". Vel indeholder bogen ikke komplette datalister, alenlange opremsninger af nummerplader, inventar- og stelnumre – en del af disse oplysninger kan findes på diverse net-sider – men bogen viser et så alsidigt og bredt udsnit af Statsbanernes rutebiler, herunder også de mange, som blev overtaget fra private selskaber, at emnet er særdeles godt dækket. Dertil kommer en grundig baggrundsinformation om lokale forhold, der vidner om et meget stort researcharbejde, det må have taget mange år at fuldføre.

Bogen er en ubetinget nydelse og kan læses i ét stræk – vel netop fordi den er bredt fortællende, men samtidig

godt informerende uden på noget tidspunkt at virke "nørdet" eller være fyldt med trættende oplysninger. Som et ekstra plus er næsten alle billeder fantastisk godt gengivet. Hovedparten af de flere hundrede billeder er – i hvert fald for mit vedkomme – fuldstændigt ukendte indtil nu. Kort sagt – denne bog er en værdifuld udgivelse for enhver, der har blot den mindste interesse for rutebiler og for DSB. Hvis jeg skal påpege en mangel, kunne der godt have været et par tegninger af ældre rutebiler i bogen (for modelbyggere). Det ødelægger dog ikke glæden ved bogen. Det er i mine øjne den hidtil bedste udgivelse fra J-Bog. Så mangler blot en efterfølger, bogen om DSB's lastvogne...

Gold, Ole og Birch, Jens: DSB's Rutebiler. J-Bog, 2017. 210 sider, stift bind. Pris ca. kr. 395,-. ISBN 978-87-996484-7-1.



Bogen er meget flot layoutet med en tiltalende forside.

Hauptsignal Hp1 i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Fleischmann udsender gode signaler...! Det formoder jeg i hvert fald, for det er sket i samarbejde med Viesmann, som i mange år har suppleret modeljernbaneverden med daglys- og armsignaler af høj kvalitet.

Det er et hovedsignal med diodelys og en bevægelig arm, som skifter i en ganske forbilledlig hastighed.

Med til signalet hører et ark med forskellige numre og tal som viser hvilken slags signal, det er og i hvilken kilometerafstand, det står. Alt sammen er noget, jeg ikke ved ret meget om, men der medfølger en virkelig fin og let forståelig monteringsvejledning samt de tyske signalers ABC på tysk, fransk og engelsk.

Desværre er det sådan med armsignaler, at de er som regel større i den ende, der skal monteres i underbygningen, end selve masten er. Til gen-

gæld er masten yderst fint detaljeret, og dioderne, som ikke fylder ret meget, gør signalet realistisk, modsat de gamle signaler med glødepærer. Signalet kan også bruges digitalt.

Fleischmann art. nr. 920701. DB arm-signal i N. Pris ca. 325,-



Signalet opstillet ved udkørslen fra en lille banegård i Nordtyskland, ser det ud til.



Relæet og drevet fylder næsten mere end N-signalet.

Jelling Modelskibsværft



Broen og restauranten på 'Dronning Ingrid' - bemærk de flotte vinduer og mængden af detaljer.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mens det er gået stærkt tilbage for de traditionelle, store skibsværfter i Danmark, trives modelskibene på bedste vis – ikke i store virksomheder, men hos forskellige ildsjæle. En af dem er Ove Pedersen, der bor i Jelling, og som har lavet sit eget firma med momsnummer osv. – Det var nødvendigt, for at jeg kunne købe materialer hos diverse importører og producenter, forklarer Ove, da jeg besøger ham.

Det er hans ven Keld Nilsson, der har anbefalet mig at besøge Ove, og Keld er der også – han har medbragt en

færge, som Ove har bygget til ham. Det er "Dronning Ingrid" fra 1951, som står på havebordet og stråler i solen. Færgen er bygget i skala 1:87 og har en mængde af detaljer og naturligvis spor på dækket. Her holder – ganske typisk – Heljans MS-lyntog og en enkelt passagervogn på midtersporet. – Hvis du kigger på hjertestykket, vil du se, at der kun er mulighed for indkørsel på midtersporet, forklarer Ove. Det er, fordi Keld ønskede det således.

Helt fra grunden

- Hvad bygger du færgerne af?
- Det er plasticard med en bund af krydsfiner. Du kan ikke se det, men

der er spanter i skroget, og jeg laver det hele selv – jeg har diverse save, fræsere og andet udstyr, der er nødvendigt til bygningen.

- Hvor får du så tegninger fra – det må da være omfattende, når du skal i gang med en færge?

- Næ, det er det ikke. Ofte har jeg kun en nedskaleret A4-tegning af færgen, som jeg så kan måle på. Jeg kender jo færgens virkelige dimensioner, så det er nemt at måle med den elektroniske skydelære og gange op – og efterkontrollere målene. Ja, de vigtigste arbejdsredskaber er faktisk skydelæren og regnemaskinen, smiler Ove og viser en af de små A 4-tegninger, der ligger til grund for færgebyggeriet.

- Hvordan får du så flotte sider uden sammenføjninger?

- Jeg laver siderne af plasticard, ikke af træ, for det bliver ikke godt nok. Jeg undersøgte mulighederne for at få rigtigt store plasticplader, og jeg fandt en virksomhed i Randers, der fremstillede disse plader. Men jeg kunne kun købe dem, hvis jeg var momsregistreret, så det skyndte jeg mig at blive – og så kunne jeg købe så mange, jeg behøvede, til en gros-priser. Det var det samme med trælister – de er normalt hundedyre, men jeg kan få dem "til indkøbspris" – og det gælder også mahognilister, som jeg bruger rigtigt mange af. De var jo så markante på jernbanefærgerne – alle, der ser mine modeller, bemærker de brune lister, bænkenene, kasserne til redningsudstyret – det var alt sammen lavet af mahogni, så det er det naturligvis også på færgerne.

Jeg kigger færgen nærmere efter, og der er en mangfoldighed af detaljer – også de mere usynlige er med. – Hvis du kigger ind på dækket gennem åbningerne i skibssiden, kan du for eksempel se den lille kiosk, der var på dækket, tilføjer Ove. – Bænkenene har jeg dog ikke fået lavet endnu, men næsten alle de andre detaljer er der – om det så er kasserne med redningsudstyr til skibsføreren og folkene på broen. Jeg mangler dog navnetrækket foran – jeg har ikke fundet de rigtige typer endnu.

- Kan du købe alle de små fittings, eller hvordan klarer du det?

- Nogle ting kan jeg købe – for ek-



'Dronning Ingrid' i stilrene omgivelser.



Øverste dæk med redningsbåde, davi-der og ventilatorer .



Et kig ind på et af dækkene - mahog-nilisterne var et markant indslag i færgernes 'arkitektur'.

sempel redningsbådene – men jeg laver ellers det meste selv – ventiler, ror, kasser osv. – og jeg har gennem mange år lært mig, hvordan de skal laves. – Jeg har bygget modelskibe gennem i 40 år. Jeg begyndte med DMI-byggesæt og Billing Boats, men jeg var ikke altid tilfreds med byggesættene, som jeg måtte forbedre en del. Jeg har en masse ”råmaterialer” – ud over trælist, plasticprofiler og andet har jeg en bunke Lego-klodser af vidt forskellig art, og her er ofte dele, jeg kan bruge – de skal måske skæres over eller slibes til. Andre detaljer bygger jeg helt fra grunden af – det gælder dækkene, som bliver bygget af ti dele hver. Ventilatorerne bygger jeg af et par skiver, små H-profiler og plaststumper eller bambusspid.

- Hvordan laver du vinduerne – enhver, der har bygget modeltog selv ved, at det er noget at det sværeste at få lavet pænt nok?

- Jeg har en fræser, der laver det – på mange af færgerne er vinduerne jo

rundede både foroven og forneden, så det ville være næsten uoverkommeligt at skære dem ud selv. Med fræsere går det hurtigt og nemt – og når jeg bruger de store plader, undgår jeg en fals eller sammenføjning på midten – pladerne er store nok, selv til IC-færgerne. Det er meget vigtigt at have det rette værktøj – det meste er Proxxon-maskiner – og med den lille rundsav kan jeg reelt save de tyndeste lister ud, uden at de flosser.

- Hvad med det indre af færgerne?

- Jeg monterer dioder til belysning på dækkene – på ”Fyn”, som er den næste færge, jeg er i gang med, kommer der også lys på vogndækket, således at man kan se togene. Der bliver også døre og andet udstyr i siderne, og dørken (gulvene, dæksplankerne) er naturligvis udført af ægte træ.

- På ”Dronning Ingrid” er det tændstikker, jeg møjsommeligt har lagt på dækket mellem sporene – der er brugt 1.600 tændstikker til dét arbejde. Min kone, som også maler billeder, hjalp mig med at give tændstikkerne en farve og glød, så de ligner

egetræ. Oppe på promenadedækkene er det mahogni, der udgør belægningen, og her har jeg også lavet korrekt kalfatring mellem de enkelte planker. - Kalfatring er der nok ikke så mange, der kender i dag – hvad betyder det? - Det er det sorte tovværk med beg, man presser ned mellem de enkelte dæksplanker – dels tætnet det træet, dels optager det spændinger i træværket.

- Hvordan har du lavet det i model?

- Jeg bruger sort kinesertråd. Det er et hestearbejde, men det ser godt ud, når det er færdigt. Mange streger blot plankerne og kalfatringen op med blyant, men jeg vil have, at det ser rigtigt ud.

- Hvad er det sværeste ved færgebyggeriet?

- Det kan være svært at få de rette proportioner frem – for eksempel ved vandliniemodeller, for hvor skal man lægge snittet, så færgen er i balance, visuelt set? Er det for langt nede, bliver færgen for høj, er det for langt oppe, virker færgen som om den er ved at synke, så det kræver mere end



Dæksplanker med ægte kalfatring i H0.



Til sammenligning hentede Ove 'Christian IX.' i størrelse N - færgen er ikke helt færdig.



Som at være der selv, da færgerne sejlede - et kig ind på dækket med en vagon på midtersporet.



Stævnen med de tre spor - men det er kun muligt at køre på midtersporet pga. de massive hjertestykker.



Ove er ved at lave færgeklapp og stævn med tre spor - hvor alle spor kan bruges.



Ove i gang med kontrolmåling på MF 'Fyn'. Værkstedet er velforsynet med præcisionsværktøj.

et øjemål at få det på plads. Det er også vigtigt, at vinduer og køjer bliver placeret på de rigtige steder og er på linie – og så skal de markante detaljer være der.

- Hvad med farverne?

- Jeg håndmaler en hel del selv, men til større flader bruger jeg spraydåser – og overfladen skal altid være halvmat på en færge, ikke blank. Keld og jeg har diskuteret den hvide farve, hvor jeg holder på, at den skal være signalhvid, som er helt kridhvid. - Navnetrækket på siderne er også vigtigt – når først det er på plads, ser færgen rigtig ud. Noget, som er uundværligt for at skabe det rette indtryk, er maskerne med wirer og barduner – det tager lang tid at få dem på plads, men eftersom jeg har bygget mange forskellige skibsmodeller, ved jeg, hvordan det skal se ud.

- Har du også bygget handelsskibe så som coastere?

- Næ, det har jeg sjovt nok ikke – det var måske en idé, siger Ove. - Jeg har til gengæld bygget nogle af Flådens fartøjer, herunder "Ivar Huitfeldt"

og "Absalon", og for tiden er jeg i gang med et skib af "Knud Rasmussen"-klassen.

- Det kender jeg ikke – hvad er det for et skib?

- Det er et af tre orlogsskibe, der skal bruges i Grønland og derfor er konstrueret til isbrydning. Typen er specielt ved, at siderne og stævnen er flade, hvilket reflekterer radarsignaler på en "forvirrende" måde.

- Hvordan får du fat i tegninger – det er vel militære hemmeligheder?

- Ja, det er det – og alligevel ikke. Jeg har god kontakt til Flådestationen i Korsør, hvor de har set mine skibsbyggerier – og skal have et af skibene, når det er færdigt. Men det har ikke været noget problem at få tegningerne, og jeg har også været ombord på skibene og fik lov til at fotografere alting. De få steder, jeg ikke måtte komme, fik en matros kameraet med efter ordre fra en skibsofficer og tog de detailbilleder, jeg havde brug for – så var det klaret!

- Det var utroligt – var der ingen forbehold?

- Næ, som en af cheferne sagde til mig – de spioner, der vil vide, hvordan skibene er konstrueret, de ved det allerede, så den side er ikke hemmelig. Selve styringen af våbensystemer osv. er det noget andet med – den er jo tophemmelig. Ove henter de to orlogsskibe, og ved sammenligning kan jeg se, at hvert af dem er længere end en almindelig Storebæltsfærge – meget imponerende.

- Tilbage til færgerne – nu kunne man kun køre på det midterste spor af Kelds færge. Har du mulighed for at lave de tresporede færger med tilhørende tretungede broklapper og sporskifter, så de virker?

- Ja da – jeg er ved at eksperimentere med det – jeg har lavet første del af fordækket til "Fyn" med hjertestykker og de forskellige skinnestykker, men det har taget tid, meget tid. Jeg skal så have konstrueret selve sporskiftet – det er jo ret kompliceret, men jeg regner med at kunne løse det ved hjælp af Rocos trevejsspor-skifte (uden ballast), som dog skal



Centralapparat til Oves modelbane - alt er bygget af ham selv, og det er uden relæer, men med chips.



Fregatten 'Ivar Huitfeldt' er blandt Oves flotte skibe, men ikke helt færdig.



Detaljer på fregatten.

modificeres meget – der skal jo være mulighed for at køre ombord og fra borde igen. Men hvilket udstyr, hver enkelt færge skal have, afhænger af den, der bestiller den – jo flere detaljer og funktioner, den skal have, jo mere koster den. Jeg kan lave skrabede modeller, og jeg kan lave dem i museumsudgave, hvis man er villig til at betale prisen – selvom jeg nok ikke skal se på timeprisen, ler Ove.

- Du sagde, at du altid har bygget skibe og færger – men hvad med modeltog?

- Jo, jeg har en spor N-bane, som dog ikke er færdig, og jeg har også bygget modelhuse blandt meget andet. Banen er nu i vejen for skibsværftet, så næste skridt er at nedlægge den – indtil videre.

Opvokset i banemiljø

- Er du uddannet tømrer, snedker eller håndværker – det er jo nogle overbevisende færdigheder, du har på byggeområdet?

- Næ, jeg har været bankdirektør i mange år, men er nu pensioneret. Jeg voksede op i et jernbanemiljø – min far var stationsforstander, blandt andet her i Jelling, og vi boede i et af jernbanehusene henne ved baneoverskæringen. Her hjalp jeg min far i arbejdet med at passe stationen – jeg skiftede spor, stillede signaler – det var med det mekaniske centralapparat i signalhytten, og det krævede virkelig mange kræfter at betjene håndtagene. Om vinteren var jeg med ude for at holde sporskifterne rene for sne. En af mine venner og jeg blev placeret ved hvert vort indkørsels-sporskifte med koste og gasbrændere.

- Har du specielle minder fra den tid?

- Det var en særlig oplevelse, når en af de store N-maskiner kom stampende med et langt godstog nede fra Vejle. Vi kunne høre det længe før, det kom hertil, men på grund af stigningen kunne maskinerne ofte ikke trække toget herop. Så blev halvdelen koblet fra i Grejsdalen og afbremsset med "hunde", maskinen førte toget herop til spor 1, løb om og hentede resten af toget og kobled de to stammer sammen igen og fortsatte. Hvorfor DSB ikke brugte skydelokomotiver, fatter jeg ikke – det ville have sparet meget tid.

- Hvilke andre jernbaneoplevelser kan du fortælle om?

- Der var engang – det var i vinteren 1966-67 – hvor der kom meget sne. Længere vestpå er der en lang



Et kendetegn ved 'Dronning Ingrid' var de to store skorstene.



MS-lyntoget var en fast gæst på Storebæltsfærgerne.

gennemskæring, der ofte bliver fyldt med sne. Nå, der kom et My-træk med godsvogne nede fra Vejle, og lokomotivføreren var sikker på, at den smule sne kunne hans My sagtens klare – der var ingen grund til, at han ikke skulle køre videre. Han fik tilladelse af min far til at gøre forsøget, og han trykkede stammen tilbage for at få tilløb. Kort tid efter buldrede toget gennem stationen og forsvandt. Så hørte vi et bump, hvorefter lokomotivet "opgav ånden" – det var kørt uhjælpeligt fast, og motoren gik ud. Så var strækningen endegyldigt spærret, og vi måtte have gravemandskab ud for at rydde sporet. Maskinen havde dog ikke taget skade af den bratte standsning.

- Men du havde ikke selv lyst til at fortsætte i jernbanetraditionen?

- Nej, selvom min farfar også var ved banerne, og vi i min tidlige barndom boede i et banehus i Skalborg, ville jeg noget andet. Min mor ville have, at jeg blev lærer, men jeg havde mere lyst til bankver-

denen – og det blev så der, hvor jeg gjorde karriere. Som sagt så har jeg bevaret glæden ved tog og jernbaner, men i disse år er det skibsbygningen, der tæller.

Efter en fornøjelig dag i selskab med Ove og Keld bliver jeg kørt tilbage til stationen, hvor Danmarks langsomste lyntog, IC4, dog bringer mig sikkert hjem. Og Ove har fået en bestilling mere på bygning af en færge.

Ønsker du at bestille en færge, kan du kontakte Ove Pedersen på tlf. 20 27 30 33, e-mail ovp@mail.dk.



My 1143 i vinterlandskab ved Fredericia 24. februar 1968 - ikke helt så dramatisk som den episode, Ove overværede for mange år siden. Foto AK-OMJK.

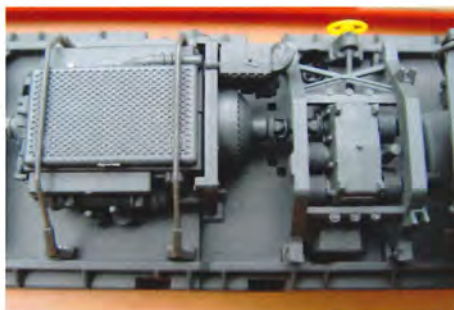
Caravellen på skinner



EAD-togsættene var en uadskillig del af franske sidebaner og passede godt ind i landskabet. Foto SNCF.



Jouef- og L.S. Models-udgaver af samme forbillede - det franske X4300-togsæt 'Caravelle'.



Flotte undervognsdetaljer på L.S. Models udgave.



X4500 fra en senere serie i Pray-le-Monial, 2008. Foto wikimedia commons.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De mest populære (og upopulære) jernbanekøretøjer får ofte øge- eller kælenavne, og det gælder også de franske skinnibusser/togsæt klasse EAD X4300. De blev af lokomotivpersonalet kaldt "Caraveller", ikke så meget på grund af hastigheden, men fordi motorerne mindede dem om de samtidige, franske passagerfly "Caraveller" – dengang meget avancerede og flotte jetfly.

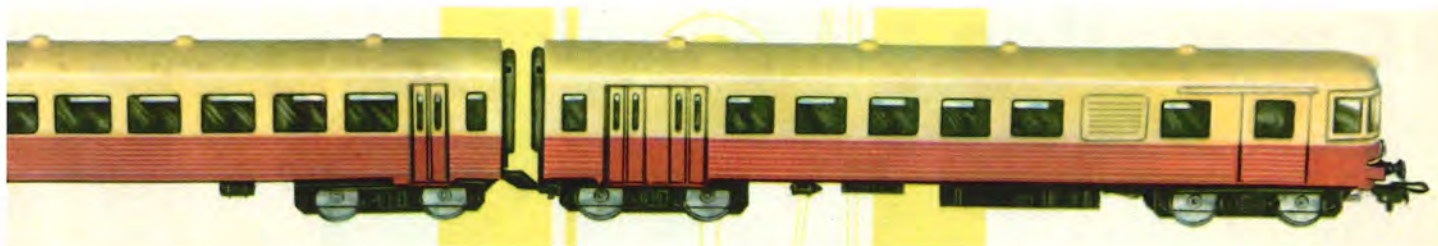
Togsættene bestod af motor- og sty-

revogn (X4300-XR8300 m.fl.) og svarede i princippet til vore egne MR/MRD-togsæt – men de var en generation tidligere på banen (bygget 1963-70 i flere serier med forskellig motorydelse). X4300 blev især benyttet på sidebaner og prægede de franske jernbaner helt indtil 2009, hvor de sidste blev udrangeret. En del kører videre i Rumænien, mens andre blev solgt til jernbaneklubber, så man kan stadig opleve disse smukke togsæt rundt om i Frankrig. Førerrummene blev ombygget i tidens løb, hvor de for eksempel mistede de karakteristi-

ske, buede ruder i fronten, ligesom vore egne anden generations S-tog eller Mz-lokomotiverne også blev ombygget. Bemalingen blev også ændret fra den behagelige røde/cremefarvede udgave til mere markante versioner. Til sidst i karriéren fik togsættene bagudskrånende front med kollisionszone.

Caravellen i model

Togsættene var også populære i model, så de franske modeljernbanefirmaer Hornby ACH0 og Jouef lavede hver deres versioner. Jouefs



Tidlig, lidt primitiv Hornby ACH0-model af EAD

model var meget smuk, veldetaljeret og overholdt alle mål, men dermed var så også alting sagt – for køre, det kunne den knapt nok. Det var dengang, hvor toleder-materiel kørte på jævnstrøm, blot havde billige, trepolde motorer uden svinghjul og kun havde få strømoftagningspunkter – kort sagt, billigt skrammel, uegnet til brug på en modeljernbane.

De tider er forbi. Nu har L.S. Models udsendt X4300 i fuldstændigt ny udgave, endnu mere veldetaljeret, forsynet med moderne drev, NEM-stik til dekoder, ordentlig belysning, diverse løsele osv. Jeg satte togsættet, der er forsynet med strømførende koblinger mellem delene, på sporet – og kunne med det samme opleve en særdeles god og blød kørsel. Det var første gang, at jeg prøvekørte en L.S. Model med motor, og det var en supergod oplevelse. Som nævnt er modellen forberedt til

dekoder, og den giver blandt andet mulighed for individuel styring af belysning i de to førerrum, tænding og slukning af lys for og bag – og de dyre versioner fra L.S. Models har naturligvis motorlyd. Min udgave var den skrabede model – men den er fuldt ud tilfredsstillende og gengiver forbilledet perfekt. I forhold til Jouef-modellen er der tale om en anden byggeserie med andre detaljer.

Derfor er der forskel på de to udgaver – ikke kun i forbindelse med, at detaljerne er blevet væsentligt finere, men der er også andre forskelle – for eksempel på taget, hvor de to modeller repræsenterer forskellige udgaver af typen. Det opfordrer ligefrem til at ”kannibalisere” Jouef-modellen for motor og lave en sammenkoblingsmulighed, således at man kan få et flot, langt og realistisk SNCF-togsæt på skinnerne. L.S. Models har udsendt togsættet i mange, forskellige

varianter – originale og ombyggede, så man skal studere udbuddet nøjere.

L.S. Models art. nr. 10038. SNCF EAD X4300 + XR8300. Pris ca. kr. 2.500,-.



Tidlig, lidt primitiv Hornby ACH0-model af EAD.



Fronterne er forskellige, men ikke mere, end at de sagtens vil kunne fungere sammen. Jouef til venstre, L.S. Models til højre.



Indretning i Jouef- og L.S. Modellen.

hobby trades Tuborgvogn



Tuborgvognen med fuldt bremseudstyr - det skal fjernes, hvis vognen skal fremtræde korrekt.

Rettelse

Fra Tor Petter Tjessem, Stavanger i Norge, har jeg modtaget dette indlæg:

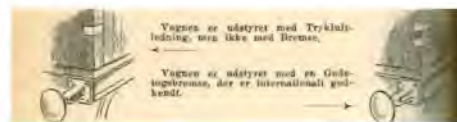
Som ivrig læser af Spor og baner så jeg i augustnummeret omtalen af Carlsberg- og Tuborgvognene fra hobby trade. Det er flotte vogne, men som pensioneret lokomotivfører må jeg påtale mærkningen på Tuborgvognen.

På Carlsbergvognen er der tryklufsbremse og hjørnemærker med to vandrette linier, der markerer, at det drejer sig om en internationalt godkendt godstogsbremse. Når det gælder Tuborgvognen, har den kun én

vandret streg på hjørnemarkeringen. Dette tilkendegiver, at der er tale om en vogn uden tryklufsbremse og blot med gennemgående hovedledning. Hvis man studerer billederne på side 24, kan man se, at vognen har trykluftsudstyr hængende under vognen og endog har bremseomstillere til afbremssning af vognen. Afhængigt af vognvægten kunne bremsekraften omstilles mellem tom og læsset vogn for at opnå højere bremsekraft ved læsset vogn.

Det betyder, at man enten må ændre hjørnemarkeringerne eller fjerne bremseudrustningen på vognen – det indebærer også, at man fjerner bremseklodserne, da vognen ikke har bremseplatform. Måske en bagatel for de fleste, men temaet kan jo være interessant til en artikel i Spor og baner ved en senere anledning?

Tak til Tor Petter Tjessem for dette indlæg – det er åbenbart ikke så lige til at lave modeltog, trods omhyggelig research – og jeg må nok også kigge bedre efter på modellerne fremover! Her er nogle af de relevante markeringer på godsvogne i epoke III.



Hjørnemarkeringer på godsvogne uden eller med internationalt godkendt bremse.



Betjeningshåndtaget for lastveksel - det er vognens værdi som bremsevogn, målt i tons og skal altså fjernes fra modellen.



Betjeningshåndtag for G-P-omstillere til langsomt- eller hurtigtvirkende bremse.

Præciseringer

I sidste nummer stod der, at den schweiziske gods-motorvogn De 4/4 havde rullejalousi, men Jan Hager gør venligst opmærksom på, at det er tydeligt, at der var tale om skydedøre, hvilket selvfølgelig stemmer. Endvidere anbefaler Jan en særlig type borholder, som i sin tid kunne købes ved Trinbrættet i Århus - og det var faktisk den samme, som jeg havde forlist - men lykkeligvis har fundet igen. Desværre har borholderen hverken fabriksmærke eller artikelnummer, men den har fandtes i Fallers sortiment.

En læser fortæller, at billedet af Hs 398 på side 37 i sidste nummer stammer fra Tinglev. Hvad billedet på

samme side af de to K-maskiner angår, fortæller Børge Sundahl, at det stammer fra Kalundborg 1936 og

skulle være taget af James Steffensen. Tak til alle for rettelserne og korrekionerne.



Borholder med to indsatser til diverse tykkelser af bor m.v. Foto Jan Hager.

Letbanen i Århus

Prøvekørsel på Letbanen den 2. august 2027. Foto Asger Christiansen.



Af Flemming Søeborg

Efter planerne skulle Letbanen være i drift, når dette blad er udkommet, men åbningen blev aflyst i sidste øjeblik pga. manglende sikkerhedsgodkendelse.

Letbanen er jo speciel ved, at den dels skal befares af to forskellige vogntyper – Variobahn- og Tango-vogne – dels er der en teoretisk mulighed for, at der også skal køre godstog på spo-

rene (til Grenå, men det er der vist ingen, der længere tror på), og dels kører Letbanen gennem de centrale dele af Århus i gadeniveau – og det skal alle trafikanter vænne sig til. Der har ikke været sporvognstrafik i Danmark siden 1972, og i Århus forsvandt sporvognene året før.

Man satser på tre afgang i timen til en begyndelse, men senere skal driftshyppigheden øges til otte i timen. Strækningen mod Lisbjerg og

Lystrup skulle åbne i uge 48, mens strækningen til Grenå skal åbne næste forår. Det har været ganske uforståeligt, at de største, danske byer i så mange år har måttet nøjes med ringe busdrift, bortset fra S-banen i København, mens bilerne omvendt har kunnet dominere trafikken totalt.

Der vil med Letbanen nu tages et lille skridt i den rigtige retning til at modvirke øget biltrafik, forurening, støjlage og trængselsproblemer.



Letbanetog den 7. september 2017 på den nye, buede bro over jernbanesporene med klagøringscentret i baggrunden. Foto Asger Christiansen.



Fra anlægsarbejderne på den gamle Odderbane i Viby J den 18. august 2017, Foto Erland Egefors.



De nye letbanetog er elegante og smyger sig gennem trafikken som her på Olof Palmes Allé - Nehrus Allé den 8. august 2017. Foto Erland Egefors.

Fra vor egen verden...



Et par af Lones malerier.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Spor og baner bliver layoutet, trykt, pakket og distribueret fra Deslers Grafisk Hus i Assens. Her er det først og fremmest Emilie Brandt Elbøl, der sørger for det flotte layout og som laver et godt, professionelt stykke arbejde – også selvom det ind imellem nok kan være lidt besværligt at holde rede på de mærkværdige betegnelser og fænomener, der kendetegner jernbanerne. For eksempel skal hver eneste artikel nøje gennemgås for tryk- og slagfejl – og specielt den ældre litring på DSB's materiel giver anledning til konstant efterarbejde: Et MY-lokomotiv eller en CLE-vogn skal jo netop ikke vises med lige store typer, men skal angives med store og små versaler – MY og CLE. Det skal rettes manuelt, men vi skal samtidig have for øje, at efter 1972 skiftede typografien og skrivemåden, så et designlakeret MZ-lokomotiv derimod skal skrives MZ (med lige store typer). Det har vi megen "morskab" ud af at rette – det er især i e-mails og billedtekster, at det skal rettes, da disse programmer normalt kun har én bestemt typografi og ingen specialtegn. Det klarer Emilie – samt alle de tusinder af andre, løse tråde, der tilsammen udgør et nummer af bladet.

En dag, da vi diskuterede layoutet ved hendes skærm, sagde hendes kollega Lone Ertbølle, at hun godt lige ville vise mig noget ovre på sin skærm. Lone havde længe fulgt arbejdet med bladet, så hun vidste godt, hvad det gik ud på – og nu ville hun så vise, hvad hun lavede i sin fritid. Jeg kiggede på skærmen – og blev meget overrasket. Lone laver billeder – flotte,

grafiske malerier, inspireret af de københavnske sporvogne, hvor det især er ledningerne og køretråden, der fascinerer hende.

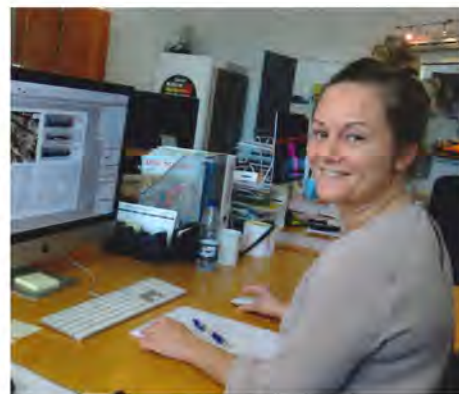
Lone er hverken vokset op i København eller har oplevet sporvogne, mens de kørte i byens gader, så jeg spurgte hende, hvordan hun var kommet på et for de lokale forhold så fremmed motivvalg.

- Jeg så et billede fra 1946 af sporvogne i snevej ved Frihedsstøtten – det var sort/hvidt, og jeg blev med det samme fascineret af stregerne i luften og sporene i sneen. Det betød, at jeg gik på jagt efter flere motiver med sporvogne og især køretråd og teknikken.

- Hvordan arbejder du med billederne?

- Mine billeder er resultatet af en proces, hvor jeg arbejder med abstraktioner ud fra mit udvalgte, konkrete motiv. I mine billeder er det konkrete motiv fragmenter af sporvogne – tekniske tegninger eller fotografier. Det er et motiv, jeg har bearbejdet siden 2002. Idéen er at fusionere klassisk med nyt, konkret med abstrakt og det nostalgiske med det fremsynede – måske i virkeligheden at samle fortid og fremtid lige i nuet.

- Når jeg har udvalgt et motiv, begynder jeg



Emilie ved skrivebordet i gang med layoutet til nr. 34.

på at finde det væsentlige. Jeg prøver meget, og der sker mange ændringer undervejs. Det er ikke alting, jeg retter eller maler over – der må gerne være spor af noget af det tidligere arbejde.

Lone sælger billederne, som hun har lavet flere serier af. Hun er uddannet grafisk designer fra Kolding Designskole samt uddannet faglærer i billedfag fra Seminaret for Kunst og Håndværk, Kerteminde og udstiller sine billeder i gallerier, især på Vestfyn.



Lone Ertbølle viser et par af sine flotte sporvognsbilleder frem - disse er dog solgt.

MR/MRD fra McK

Tekst og fotos Flemming Søeborg

McK har udsendt nye modeller af de populære MR-tog. Modellerne er kommet i talrige varianter, og jeg har haft udgaven med sneplove og rejse-godsrum til vurdering.

Den umiddelbare reaktion er – det er megst flot. Jeg har haft adskillige Lima-MR-sæt i min varetægt, da jeg passede modeljernbanerne på Danmarks Jernbanemuseum 1998-2003, og de var ganske fortrinlige, nemme at adskille og reparere, driftssikre, men de led af én fejl: Efter et års drift var de udslidte, da motorophænget hvilede på plasticbøjler, der ganske enkelt blev slidt op eller smeltede – og toget fik slagside, men kørte alligevel ukueligt videre. Detaljeringen og udførelsen var efter den tids standard udmærket, og vel-fortjent solgte Lima tusinder af sættet i diverse udgaver. MZ-modellen blev solgt i 25.000 stk., siges det.

McK's nye model, nr. 4001-4201 med sneplov, rød udgave, er fra epoke IV-V. I følge emballagen gælder det for perioden 1982-95. De to halvdele af sættet er forskellige – den ene er en "normal" MR-vogn, den anden er en MRD-vogn, og det fremgår tydeligt af vognkasserne og indretningen, som virker meget realistisk.

Farven er cirka RAL 3001, måske lidt for lys, men det er et spørgsmål, der altid vil kunne diskuteres – nogle af Limas mange udgaver var omvendt ret mørke (RAL 3004). Tagfarven derimod er helt OK. Påtrykkene er skarpe og præcise, og formgivningen på metaloverdelen fremragende. Det er stringente, sikkede sider, klare, gennemsigtige ruder med rammer i god udførelse, fin indretning, tag med forskellig detaljering og fronter, der er glimrende detaljerede, for eksempel med håndbøjler og (hvide) kabeldå-



I mørke kan destinationsskiltet lige anes - der står 'Fredericia' i skiltekassen.

ser. Mon ikke de havde en anden farve i virkeligheden? Der er fjedrende buf-fere, vinduesviskerne er forudmon-terede, og i en lille pose ligger ekstra dele til valgfri montering. De to dele har strømførende kobling, der kobler virkelig tæt sammen, og man kan



Til sammenligning en ældre Lima-overdel i en mørk rød RAL 3004 til venstre og McK i RAL 3001 - noget for lys. Bemærk detaljeforskellen på de to overdele.



De to dele kobler meget tæt.



Flotte bogier med alle detaljer og påtryk. Øverst til højre ses en lysdiode.



Fuldt blus på alle lamper i digitaldrift.



Klar til kørsel uden lys i førerrummet.

supplere med dummykabler mellem vognene. Gavldørene har enkeltruder, men de var så vidt vides dobbelte på de første sæt. Bogierne er meget plastiske med alle detaljer monteret.

Teknik

Vægten er 485 gram for motorvognen og 365 gram for bivognen, og der er træk på motorvognens fire aksler – så MR-sættet kan sagtens trække en eller flere godsvogne eller en liggevogn, som det nu og da skete. Der er ingen hæfteringe, hvilket heller ikke er nødvendigt. Der er monteret en ESU-dekoder. Togsættet sætter særdeles langsomt i gang og har en ret lav topfart i analog drift. Lyssætningen har tre hvide frontlys og to røde slutlanterner og interiørlys; der er konstant lys i det ene af førerrummene, uanset kørselsretning, samt lys i skiltekasserne. Selvom der vistnok er bufferkondensator i modellerne, og kørslen er jævn, er belysningen alt andet end "flackerfrei" – det blinker og flimrer ved passage af hjertestykker. Det undrer mig også, at MRD-vognens hjul slet ikke bruges til strømoftag, men der er nok en teknisk forklaring på det.

I digitaldrift er forholdene markant anderledes – det er nærmest som om, at der er tale om et helt andet sæt: Kørslen er helt i orden, der er intet lysudfald, og der er et hav af lysfunktioner – lige fra front/slutlanterner til interiørlys, lys i skiltekasser – og små lys (bremseindikatorer) ved bogierne. Virkelig elegant! Når MR-toget kører med tændt belysning hen over sporene, får man for alvor blikket op for hvor perfekt, denne model er gengivet – og lyset er konstant. En særlig finesse er lysskiftet hvidt til rødt i frontlygterne, der foregår glidende.



Forende og gavl på sættet – endnu uden ledninger monteret.

McK gjorde hurtigt opmærksom på en mindre fejl. MRD-vognen har ikke toiletvindue/passende indretning. Det drejer sig kun om modeller af dette sæt, og delene vil blive skiftet ud uden beregning, forlyder det. Udmærket service – men den analoge drift med McK's modeller er ikke fuldkommen. Ardelt-traktoren havde også store problemer med kørsel og flimrende lys på analogt jævnstrømsanlæg. Hvorfor McK's modeller har disse problemer, kan jeg ikke vide, men det burde ikke være sådan.

Et par ord om det medfølgende hæfte med oplysninger om MR-sættene. For det første er billederne ringe gengivet. Det samme var tilfældet med hæftet om Ardelt-traktorerne, og den dårlige gengivelse minder mere om dårlige

fotokopier end om moderne digitalbilleder. Det er mærkeligt, da der må findes mange tusinde papirbilleder i prima kvalitet af disse togsæt, og vore dages billedbearbejdning kan præstere små mirakler med hensyn til at få det bedste frem i billederne. Endvidere fortjener teksten i hæftet en sproglig opstramning – der er trykfejl og bunker af kommafejl, hvilket irriterer ved læsningen. Må jeg anbefale indkøbet af en håndbog i dansk grammatik? Bortset fra disse fejl er det et meget flot togsæt, som matcher Heljans vidunderlige Lynette fint – uden dog at leve helt op til køreegenskaberne i analog drift.

McK art. nr. DSB MR/MRD 4001/4201. Pris ca. kr. 3.100,-.



Limas klassiker, det røde MR-tog i profil – vellykket for sin tid og stadig en flot model.



De to vognfronte er identiske



Klar til kørsel uden lys i førerrummet.

Fallers Segment-drejeskive



Idyl ved segment-drejeskiven..



Skinner og trædæk monteret på broen. Husk at patinere skinneprofilerne, inden de monteres. I midten skal låsepallen placeres.



Når broen passer i højden til grubekanten i den ene ende -



- ser det sådan ud i den anden ende.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Allerførst skal jeg nok forklare, hvad en segment-drejeskive er, for det er sikkert ikke alle, der kender typen – og den var vist totalt ukendt her i landet. Det er heller ikke en ægte drejeskive, man kan snarere sammenligne den med et sporskifte uden tunger, hjertestykke og andre komplicerede dele.

Segment-drejeskiven ligger i en grube, nærmest af form som et stykke lagkage (ca. 33°). I gruben ligger drejeskivebroen, der drejer om kongestolen, som er placeret i stykkets spids eller korteste ende. Broen kan således kun svinge et begrænset stykke og ikke vende et lokomotiv 180°. Segment-drejeskiven kan dermed kun benyttes til at flytte materiel fra

ét spor til et andet – og heraf sammenligningen med et sporskifte. I princippet minder det også om en skydebro, der blot kører ad et cirkulært baneudsnit. Fordelen ved denne type drejeskive er, at den er pladsbesparende og ikke kræver så meget vedligeholdelse som sporskifter. Ulempen er, at der i reglen kun er plads til ét stykke materiel.

Nok om det. Da segment-drejeskiven er ukendt her i landet, kunne vi lade emnet ligge, men Fallers har for nyligt sendt en model af denne type på markedet – og det var anledning nok til, at jeg anskaffede et sæt.

Byggesættet

Det er et byggesæt med "alt til faget henhørende" – sådan da. Der er ikke mange dele i sættet – nogle støbearbejde,

en pose med servostyring, kuglelejer m.v., gruben selv, skinneprofiler samt et laserskåret finérark. Samlingen af plastdelene er nem, men man skal bruge sekundklæber, da plasttypen (ABS?) ikke smelter ved brug af plastlim. Om cyanolimen holder i daglig brug – tjaa, jeg efterlimer med R/C Modellers Craft Glue for at være sikker – kontaktilim kan nok også bruges.

Inden gruben blev taget i brug, gav jeg den mat, grå primer, men den skal patineres voldsomt senere. Brodelene fik lidt rustmaling her og der i samlingerne, men det var nok bedre at ommale dem helt.

Skinneprofilerne malede jeg rustbrune, og oversiden af broen fik en grågrøn kulør, mens køreskinnen



Arbejdet med at flytte Kö1 fra det ene spor til det andet er i fuld gang.



Trolje 56 skal over til det andet spor. Det tredje spor er blændet, da det ikke længere skulle bruges.

i gruben også blev rustmalet med lidt patina på de korte svellestykker. Træplankerne blev limet fast. Og så var det pludselig tid til alt det tekniske.

Teknikken

Broen skal drives af en servomotor (vedlagt), men her opdager man – alt for sent – at relæet til at drive motoren slet ikke er med i sættet. Det skal købes separat. Det finder jeg er dårlig stil af Faller. Da relæet tilmed er uundværligt til segment-drejeskiven, burde det ligge i sættet – selvfølgelig så indregnet i prisen – som i øvrigt forekommer at være vel høj i forvejen.

Nuvel, jeg måtte så nøjes med at montere de dele, der var i æsken. Jeg fulgte anvisningen, men da jeg skulle anbringe broen i gruben, viste det sig, at den gabte ca. 5 mm i den ene ende. Når jeg trykkede til, passede den, men når jeg slap igen, gabte den stadig. Broen havde let bananfacon i længderetningen (spændinger pga. limen?) og den tap, der overfører drejemomentet til broen, var for høj og bred. Jeg måtte file og slibe cirka to millimeter af i højden og bredden på tappen, inden kunne være inde under broen – og det er ganske dårlig finish fra Fallers side. Til sidst passede delene sammen, og broen sluttede til grubens overside både foran og bagved.

Da jeg fik fat i relæet, monterede jeg det efter anvisningen, men resultatet var direkte skuffende: For det første

er det vanskeligt at forstå brugsanvisningen, for det andet er drejebevægelserne på broen ret abrupte og svære at styre/programmere – og for at det ikke skal være løgn, skriver Faller i brugsanvisningen til byggesættet, at ”der ikke må stå lokomotiver på broen ved betjening af den”. Hvad i alverden skal man så med segment-drejeskiven, når den ikke kan bruges? Det er vist en ”ommer” – sættet er dyrt og lever ikke op til mine forventninger. Broens bevægelser skulle ikke styres af en servomotor med hårde, konstante bevægelser, men i stedet med en elektromotor med passende, lav gearing.

Indbygning

Jeg indbyggede gruben i et diorama, som jeg lavede til lejligheden. Her fik jeg samtidig mulighed for at afprøve NOCHs nyeste ballasttyper, blandt andet grå granit. Det er gråsort i posen, men efter fastlimning med ballastlim bliver det nærmest sort – hvilket dog ikke var meningen. Der findes mange andre ballasttyper og -farver i NOCHs nye sortiment, og selvom meget af det er beregnet til spor H0, vil jeg nok vælge spor N-ballasten næste gang – H0-ballasten virker for grovkornet, selv til hovedbaner, efter min mening.

Faller art. nr. 120275 Segment-drejeskive. Pris kr. 540,-.

Faller art. nr. 180725 Relæ. Pris kr. 345,-.

NOCH art.nr. 09383. Granit-ballast, 250 gram. Pris kr. 20,-.



Skurken er denne føringsdums fra servomotoren – den skal files et par millimeter i højden og bredden.



Broen og gruben set oppefra med en rangermaskine på. Ingen lokomotivførere kører helt ud til enden af broen, som det ses.

Nettogs nye butik



En del af den store, nye butik på torvet i Frederikssund.



Prøver på de nye EA-vogne fra McK.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den nordsjællandske butik Nettog/Perron 1 flyttede i september fra Helsingør til Frederikssund. Selvom butikken i Helsingør ikke var ret gammel, var den allerede for lille, og Nettog har nu cirka 400 m² centralt i Frederikssund. Max Bergenhammer, som er anden generation i forretningen, fortalte, at det var en spændende opgave at drive forretningen, også selvom han ikke selv havde haft modeltog som barn.

- Det var min far Bo, der havde modeljernbane, men jeg kunne jo selvfølgelig ikke undgå at dele fascinationen med ham. Med tiden kom jeg med på markeder og i butikken og har sat mig ind i den specielle verden med modeltog.

- Så du kender de mange modeller, systemer og firmaer?

- Ja, det gør jeg, selvom man skal holde tungen lige i munden med hensyn

til de forskellige litra og betegnelser. Der er virkelig meget at holde rede på.

- Hvad er dine favoritter blandt modeltog?

- Jeg er specielt fascineret af teknikken bag det hele, nøjagtigheden ved konstruktionen af damplokomotiver og den digitale teknik – og så de fantastiske muligheder, der er for at dekorere, detaljere og skabe nogle meget realistiske anlæg. Der er jo så mange materialer i dag i handelen, at man kan lave dioramaer, hvor det er svært at se, om det er "ægte" eller model.

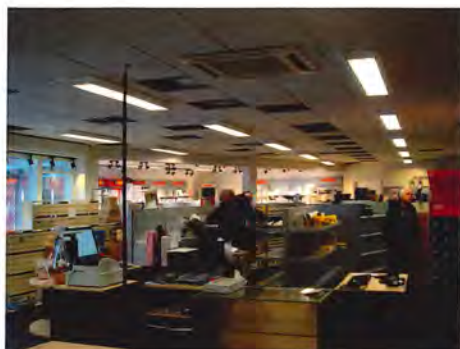
- Hvad er din fornemmelse for markedet – hvor er efterspørgslen størst, danske eller udenlandske modeller?

- Det er cirka fifty-fifty – altså cirka halvdelen af kunderne efterspørger danske modeller, den anden går efter tyske og andre udenlandske modeltog. Det svinger selvfølgelig lidt, når der bliver udsendt nye, danske modeller – så stiger interessen for dem, men

generelt er markedet delt nogenlunde midt over.

Det bekræfter Heidi, der har haft travlt hele dagen med ekspeditioner. Og selvom hun, Bo og Max ikke var blevet helt færdige med indretningen af butikken, er det tydeligt, at der her er åbnet et helt nyt mekka for modeljernbaneentusiaster. I den kommende tid vil der komme flere mærker på hylenderne, blandt andre det tyske Nürnberger Modelleisenbahnen, NME, der er stiftet af en af Fleischmann-arvingerne. Ellers er der et stort udvalg af Märklin, Roco/Fleischmann, Piko, Faller, NOCH, herpå tillige med McK, hobby trade og andre mærker – men som antydning, så var ikke alt på plads endnu.

Nettog nye adresse er Langes Torv, Østergade 11 VX, 3600 Frederikssund – www.nettog.dk.



Et kig ud over det meste af butikken – men der er også en stor kælder tilknyttet.



Max i gang med en ekspedition, mens Heidi står i baggrunden.



Et udsnit af diverse McK-modeller.

Epoke IV-styrevogn fra Piko



Styrevognen har manglet i mange år på markedet.



Fronten af styrevognen med lanterner, frontruder osv..



*I FM-vognene havde vi børn en fin udkigspost forrest. Michael og Thomas Pedersen nyder udkørslen fra Peter Bangsvej mod Langgade, september 1970.
Foto Erik V. Pedersen.*

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De tyske passagervogne med midterindgang blev bygget i serier i 1950'erne samtidig med de mere kendte kupévogne af UIC-X-typen. Fordelen ved de ekstra døre midt på vognkassen var, at passagererne hurtigere kunne udveksles. Vognene blev navnlig indsat i iltog (hurtige tog med rejsegods m.v.), og normalt benyttede man stammer med styrevogn i den ene ende.

Der har i mange år været modeller af midterindgangsvognene f.eks. fra Röwa og Roco. Imidlertid har der manglet en styrevogn. Det har Piko nu rådet bod på ved ikke blot at udsende denne type, men også et par almindelige vogne (1./2. og ren 2. klasse). Styrevognene var berømte –

eller berygtede – blandt personalet på grund af de særdeles diminutive førerrum – de blev kaldt kaninbure. Ældre elektroførere og københavnere kender lignende førerrum fra de ombyggede FM-mellemvogne på S-banen, hvor førerrummene også var bittesmå (men til gengæld gav det en fin udkigspads for os drengebørn gennem frontruden ved siden af førerrummet!). Den tyske styrevogn har dog ikke passagerafdeling forest, men en togførerkupé vis-à-vis førerrummet – med gennemgang gennem fronten som på BS- og BNS-styrevogne.

Pikos vogne er helt nye modeller, og de udmærker sig ved fremragende detaljering, bemaling og påtryk af litrering m.v. Styrevognen er udstyret med belysning (rødt/hvidt lysskift).

Frontbelysningen skifter i overensstemmelse med kørselsretningen i analog drift, men i digitaldrift lyser såvel de hvide som de røde lanterner samtidigt – når der ikke er monteret dekoder. Desværre, for uanset hvor meget, jeg har prøvet, er det endnu ikke lykkedes mig at demontere overdelen og isætte dekoder – til gengæld faldt den ene bogie af, og ledningen til strømforsyningen knækkede derved. Det må loddess, og på et eller andet tidspunkt får jeg nok åbnet vognen og monteret dekoder. I øvrigt skal man være opmærksom på, at de medfølgende trin kan indskrænke bogiernes udsving, således at kurver med minimalradius ikke kan passeres.

Piko art. nr. 59682. DB Styrevogn Bymf, epoke IV. Pris ca. kr. 450,-.

Medlemmernes Dag



En tur i skoven med sporvognen er obligatorisk ved besøget på Skjoldenæsholm. Her er det en scrapvogn på linie 1, der har taget turen.



Så venter vi på afgang i vogn 100 på linie 10.



Dengang måtte vognstyrerne ikke forstyrres under kørslen - i dag hører næsten alle buschauffører musik, når de kører - men er det bedre?



Og så er turen slut - et sidste kig ind i Düsseldorferen 2412, der indledte moderniseringsperioden ved KS. Det var altid spændende at stå på rondellen i midterleddet og følge drejningerne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Midt i sommeren var det Medlemmernes Dag på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Det er et traditionelt arrangement, hvor museets mange frivillige medarbejdere viser, hvordan museet har udviklet sig siden sidst, og hvor alt materiel, der er køreklart, bliver vist frem. I tilgift plejer ejere af ældre biler at komme med deres flotte og historiske køretøjer – det overordnede tema er "biler, der fulgtes med sporvognene", og derfor er det i reglen hverdagens biler, der kommer til museet.

I år var der mere end ellers at se – dels

har museet gennem de sidste par år foretaget omfattende nybyggerier, således at der nu er flere udstillings- og depot/magasin haller, dels er der lavet en decideret museumsgade med butikker, skilte og gadeinventar, hvilket gør museet mere levende. Der er for eksempel en radio/tv-forretning, en frisør, et posthus, et værtshus og forskellige andre butikker – ikke alle er helt færdige endnu, men indtrykket er lovende.

Ligeledes er der åbnet en ny, stor hal til udstilling af busser. Det er dejligt, at disse køretøjer nu også kan præsenteres på en måde, så man kan komme helt rundt om dem og se dem på alle

leder og kanter – selvom sporvognene er og bliver hovedemnet, er det også interessant at kigge på såvel klassiske som nye bustyper.

De udstillede busser vækker minder på samme måde, som sporvognene gør. Min hustru blev helt blød i knæene, da hun så den røde NESA-trolleyvogn holde i hallen. Som seks-årig kørte hun hver morgen med trolleyvognen til Hellerup for at komme i skole. Af frygt for ikke at komme af ved det rigtige stoppested stillede hun sig helt bagest på bagperronen, hvor hun lige kunne nå trykknappen til "Standser", men hun kunne knapt nok kigge ud af ruderne og se, hvor hun var. Det



*Et kig ind i den første remise med bl.a. KS 567, FS 50, rense-
vognen fra Duisburg og andet materiel.*

To af de bedst kendte sporvogne, OS 12 og KS 327.



Så kører vi - i linie 1 til Hellerup.

Museumsgaden tager lidt efter lidt form med butikker, skilte og andet byudstyr. Gaden skal have fast belægning og ikke kun grus.



Moderne busser i den nye hal.



Der er også plads til de mere 'usle' museumsgenstande, busser, der trænger til en kærlig hånd.

*Suzanne nyder gensynet med bagperro-
nen på trolleyvognen, der hver morgen
bragte hende i skole.*



Vogntoget fra Hamborg er perfekt restaureret og vækker glæde ikke kun blandt de tyske turister.

kunne hun nu, men fornemmelsen fra barndommen stod levende for hende. For undertegnede var den ubegrænsede kørsel med alle mulige sporvogne den bedste oplevelse på museet.

Ægte genbrug

En anden hovedattraktion var "indvielsen" af motorvogn 567 med bivogn 226. Vogntoget er blevet fuldstændigt restaureret til original tilstand af Jesper Reinfeldt og andre museumsmedarbejdere på Bornholm – et fantastisk arbejde.

For at sporvognen kunne komme ud at køre behøvede den en kontroller, og det viste sig, at Mr. Sporvogn, Leif

Bang, "tilfældigvis" havde en passende, oval kontroller på lager.

Kontrollere af denne type fra begyndelsen af sidste århundrede hænger ikke lige på træerne, men Leif havde omkring 1960 i kraft af sit venskab med en medarbejder ved Københavns Sporveje, Willy Christensen, købt en overtallig kontroller fra vogn 104.

Den stod de næste mange årtier i hans kælder, indtil den nu kom tilbage til en rigtig sporvogn og atter kunne forrette tjeneste ved kørslen.

Leif fortæller, at kontrolleren i sin tid stod ham i 28 kroner, og at sporvejes

folk fragtede den ud til ham og bar den ned i kælderen. Han købte i øvrigt også en skydedør fra motorvogn nr. 117 – denne dør kostede blot 2 kroner. I dag er sådan en dør uopdrivelig og vil vel ikke kunne prissættes.

Museet bliver mere og mere udbygget for hvert år, og i de kommende år vil der atter ske en udbygning, blandt andet med nye publikumsfaciliteter, ny remise, ny sløjfe for metersporvogne, fast belægning i "gaderne" – og på sigt også kørsel med trolleyvogn mellem hallerne.

Det er spændende at følge udviklingen på dette levende museum.

TA 52-autotransportvogne

Tekst og fotos Flemming Sæborg

Det tysk/franske firma Makette har i sommer omsider udsendt de franske autotransportvogne TA 52. Det har holdt længe, men da firmaet stort set er et enkeltmands-foretagende, er det forståeligt, at ting kan trække ud. I første omgang er de ulæssede vogne udsendt, blandt andet i et to-vognssæt (epoke III).

De to vogne – litra Hz og Hzf ("f" øjensynligt for "frein", bremse) er ret påfaldende, da der nærmest er tale om "gennemsigtige", stillads-agtige vogne. De er to-akslede, og konstruktionen er på den ene side let og luftig, på den anden side tilpas stabil til, at vognene holder faconen – overbygningen, hvis man kan kalde den sådan, er fremstillet af formstabilt kunststof.

Profilerne er måske en smule for kraftige, men hellere det, end at delene knækker eller buer ud- eller indad. Vognbunden er af metal, og det giver hver enkelt vogn en god vægt.

Læssefladerne er forsynet med fint relief (noprede metalplader) og langsgående lægter, men ellers er det ret "saglige" vogne, forstået på den måde, at de ikke har ret mange detaljer – men de, der er der i virkeligheden, er også med på modellerne. Påtrykkene – det er vogne fra firmaet S.T.V.A.* – er knivskarpe, og bremseomstilleren er markeret med rød farve. De to yderste læsseflader kan med forsigtighed bøjes ned, således at man kan lave realistiske læssescener med automobiler på ramperne – dog er knækvinklen for stor for H0-modelbilerne.



En 'stillads-vogn', den franske biltransportvogn TA 52 med en Simca-model fra Norev på vej op.



Nærbillede af litreringspladen - her har jeg læsset TA-vognen med vidunderlige Citroën DS 19-modeller fra Brekina, Norev, Busch og Jouef.

Den meget lange akselafstand er kompenseret ved, at de to aksler sidder på drejelige akselgafler, der holdes på plads af tre fjedre hver. Desværre var køreegenskaberne ikke i orden – vognene hoppede gennem hjertestykker. En kontrolmåling viste, at hjulafstanden var for lille, men efter at de isolerede hjul blev skubbet en anelse ud på akslerne, kørte de to vogne uden problemer.

Makette udsender senere de belæssede vogne – de kommer bl.a. med Citroën 2 CV Az, DS 19, Renault 4 CV og Renault 5 (seks biler på hver vogn) – og som det ses af det vedhæftede



Køreflader med fint mønster. Der er frit gennemkig ned mellem de langsgående lægter.



Varianten Hzf med håndbremsesving.

billede fra Nørrebro Godsbanegård, kom vognene også til Danmark, hvor de transporterede massevis af franske automobiler – her er det Simca, men det har også været Peugeot og de førnævnte mærker – samt muligvis enkelte Panhard i tidernes morgen.

* S.T.V.A. – Société de Transports de Véhicules Automobiles, et datterselskab under SNCF, etableret i 1950. Selskabet har 2.700 transportvogne og projekterer en 60 meter lang vogntype.

Makette art. nr. 4401. Sæt med to SNCF TA 52-vogne.



Det er ikke sporvognen, der er det interessante her, men TA-vognen med Simca'er i baggrunden på Nørrebro G., 15. februar 1961. Foto Jan Walter.

Nye biler i H0 og 0



BP-service - altid attraktiv.



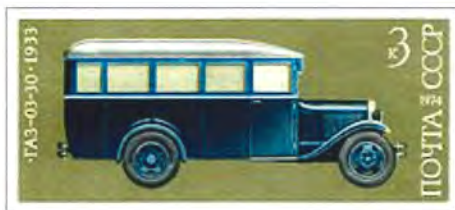
En typisk BP-tankvogn fra Wiking.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nordic Scale Models har udsendt VW T1-varevognen med den klassiske lysegule/hvide/grønne BP-bemaling, som selskabet anvendte fra 1958 og stort set, til det lukkede i Danmark. Modellen er direkte kopieret fra den kendte Tekno-model, og der er ikke så meget andet at sige end, at den er flot – og er fremstillet i begrænset oplag.

Wiking har (gen)udsendt en BP-tankvogn på basis af en International Harvester Loadstar-lastvogn. Mange genkender nok førerhuset – det er en "klon" af det gammelkendte Bedford TK-førerhus, der kunne tippes fremad for nemmere adgang til motoren. International producerede Loadstar fra 1962-68, men typen var uhyre sjælden her i landet. Tank-

vognen er alligevel attraktiv med de klare BP-farver, men desværre er den mærket som fly-benzintankvogn, hvilket reducerer dens "indsats" på modeljernbanen.



Gaz-rutebilen var så betydningsfuld, at den endda kom på frimærker i USSR i 1974

Brekina har gennem produktlinien Starline udsendt en jævnaldrende turistbus, Setra S 12, som er noget nær en drøm af en modelbil i skala 1:87. Dels er det et populært forbil-

lede, som kunne ses på gader og veje i 1960'erne og frem, dels er modellen noget nær det perfekte – det gælder udseende, detaljer, bemaling, formgivning, ja, modelbygningen når i disse tider uanede højder. Store ord i oktober, men ikke desto mindre sande. Setra betyder på tysk SELbstTRA-gend, altså selvbærende (karosseri), og Setra-busser blev meget udbredte. Modellen har det lille "K" i kølergrillen for Kässbohrer, den oprindelige producent. I øvrigt står "S"et i modelnavnet for stolerækker, "12" angiver antal rækker.

Vinduerne er fuldstændigt glasklare – på Brekinas anden "superserie" Starmada er vinduerne ofte som marieglass. Påtryk og bemaling er super, og alle detaljer er med – lige fra det "forkromede" udstødningsrør til sidespejlene og vinduesviskerne.



Citroën-rutebilen i spor 0 - en meget lækker sag.



Setra S 12 - en klassiker til H0-anlægget.



Nyd detaljerne på fronten - det kan ikke gøres bedre.



Nash Avtoproms udgave af Gaz 03-30-rutebilen i skala 1:43,5.

Modellen er nem at skille ad mht. befolkning, men chaufføren må hverken have "chaufførmave" eller ben, for rattet er overdimensioneret – eller også er sædet rykket for langt frem.

Modeller i 1:43

Hachette/IXO, der producerer modellerne i Bangla-Desh, har udsendt en særdeles flot model i skala 1:43,5 af en ældre Citroën T 45-rutebil fra 1934 med bagage på taget. Citroën har aldrig haft noget større marked som lastvogns- eller rutebilproducent, og det var ganske få vogne af

mærket, der kørte herhjemme, men derfor kan man jo godt falde for den. Udførelsen er fortræffelig med højglanslakering, og den er udstyret med franske nummerplader.

Den sidste, nye model er i samme skala, men lidt ældre – og fra den modsatte side af kontinentet. Det er en sovjetrussisk rutebil, Gaz, fra firmaet Nash Avtoprom, og den er måske knapt så veldetaljeret (med en overdel af plast), men den kan alligevel være af interesse, da den har stor lighed med samtidige Ford- og

Chevrolet-rutebiler. Med lidt omma-
ling og nye ruteskilte vil den kunne indgå som en dansk rutebil på et spor 0-anlæg.

NSM 10024 VW T1 BP. Pris ca. kr. 139,-

Wiking art. nr. 080749 Loadstar Int'l Harvester. Pris ca. kr. 75,-.

Brekina Starline Setra S 12. Pris ca. kr. 230,-

Hachette/IXO-86, art. nr. 217851 Citroën T 45 rutebil. Pris kr. 150,-.

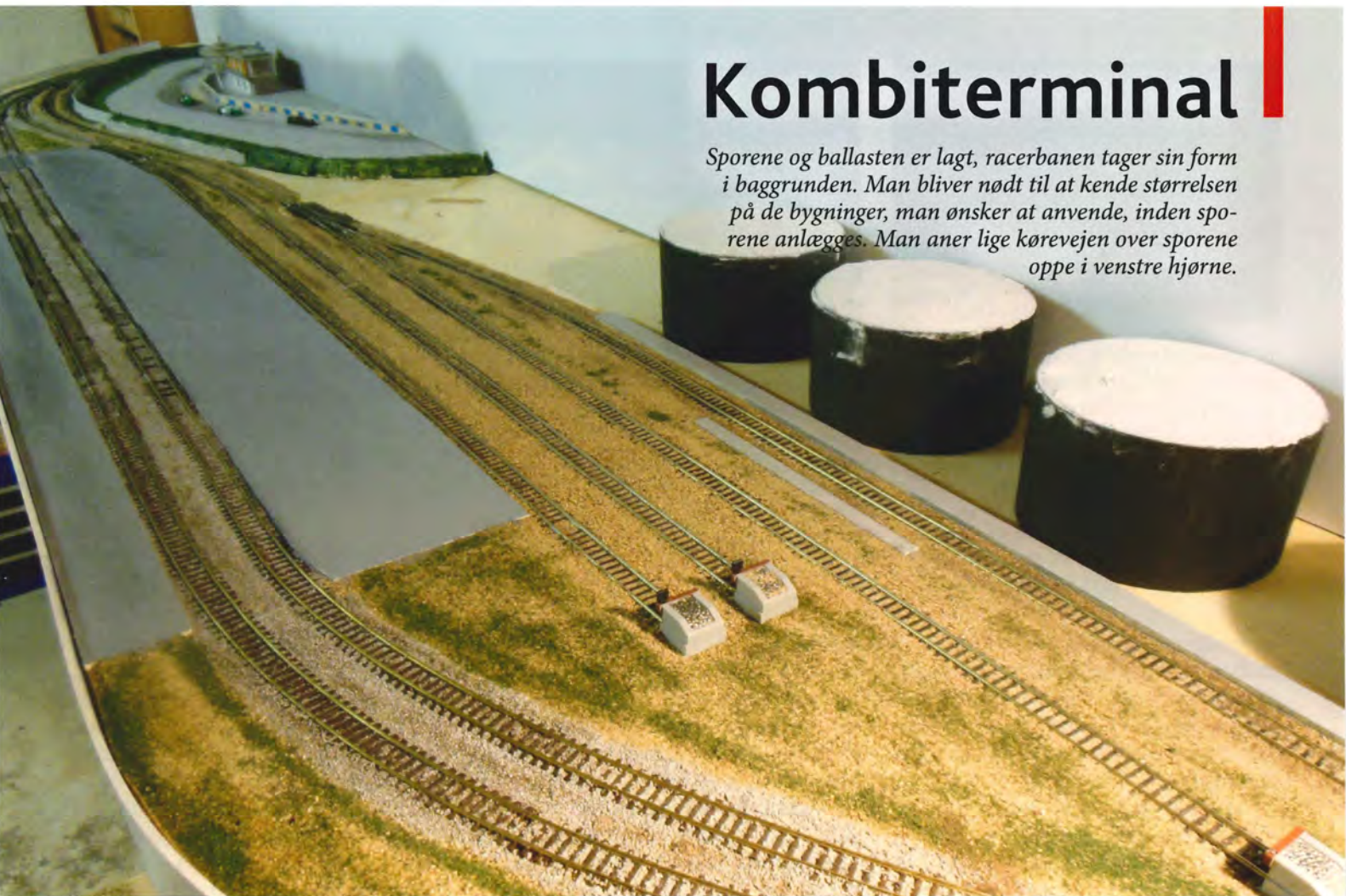
Nash Avtoprom art. nr. 173163 Gaz 03-30 rutebil. Pris kr. 150,-.



Man var helgarderet, når man kørte med rutebil i gamle dage - der var altid reservehjul med.

Kombiterminal

Sporene og ballasten er lagt, racerbanen tager sin form i baggrunden. Man bliver nødt til at kende størrelsen på de bygninger, man ønsker at anvende, inden sporene anlægges. Man aner lige kørevejen over sporene oppe i venstre hjørne.



Tekst og fotos Rolf Brems

I decembernummeret bragte SoB en reportage fra kombiterminalen i Tau-lov. Dette gav mig personligt et indblik i den moderne verden, hvad angår kombi transport på skinner.

Det gav mig også inspiration til på det hjemlige N-anlæg at lave en kombiterminal. Med de senere års udgivelser fra Fleischmann af bærevogne i størrelse N, (og H0) med farverige containere

og trailere fra danske firmaer, lå den vel også lige til højrebenet.

Mit anlæg er én stor knopskydning - i flere niveauer - og det eneste sted, jeg kunne finde en plads, var at fortsætte i tredje niveau over min Hammeren station og industriområde.

Kombiterminalen vil fungere som endestation i den svenske del (indtil videre..!) og udgå fra min Kiruna station.

Underlaget

Allerførst kan vi som altid indenfor

modeljernbanehobbyen begynde med at konstatere, at pladsen, som vi ønsker at bygge på, er for lille. Jeg har ladet mig inspirere, meget naturligt, af Kiruna Kombiterminal, indviet 2012, som med seks spor og ca. 600 m længde hører til i den lille ende.

Det ville svare til en sporlængde i N på 3,75 m, eller knapt 7 m i H0.

Underlaget er en 9 mm krydsfiner plade lagt på en ramme, hvor bagkanten hviler på en liste, som er skruet ind



Og sådan ser det ud, grænsen mellem underlag og billedet knækker lige lidt, det kunne laves bedre..



Underlaget til det lille skovstykke, som fungerer som optisk adskillelse mellem to scenarier, er lagt med flamingo og svenske granitsten spartlet ned. Når man har dekoreret, er det nemt at trykke træer ned i flamingoen.



Her er dybdevirkningen god, jeg har beskåret tribunerne lidt, det var lige voldsomt nok til en sådan bane oppe i Nordsverige. Det er indkørslen fra Kiruna, som kommer ind gennem hullet i væggen, forsøgt skjult lidt med høje træer, De tre bjergspidser danner baggrunden for logoet.



Tribunen til venstre er en ikonisk cafe i spor N. De gule tribuner i Dunlop-bemaling i baggrunden vises spejlvendt. Tribunen til højre er hjemmegjort med lidt plasticrester fra byggesæt som afstivning på taget. Tilskuerne er fra et foto taget på Le Mans, og for at øge den skrå virkning hælder bagvæggen bagud. Figureerne er for de fleste nogle billige kinesiske, men det ses ikke på afstand.



Indgangen til kombiterminalen, en meget enkel metode: en udskåret træklods, og lidt pap som tag og træpinde som afstivning.



Den færdige og ibrugtagne kombiterminal

på væggen. Som støtte foran er der i midten en enkelt opretstående træliste, som kommer til at hvile på underanlægget, hvilket vil sige min sojakagefabrik. Støtten vil være delvist skjult af en skorsten.

Adgangen til terminalen sker fra et tilstødende rum via et hul i muren, da størstedelen af den svenske del er i sit eget rum.

Dybden på pladen blev 50 cm og 200 cm i længden, og det skulle jo være nok. Jeg vedtog i år 2000, da jeg lagde de første skinner på mit anlæg, at mine toglængder maksimalt skulle være på 85 cm, det passer lige til fem lange personvogne eller syv-otte containervogne. Kombiterminalen, som iøvrigt kommer til at hedde Artic Terminal, får fire sporlængder på knapt 100 cm,

hvoraf der på to af sporene kan løbes om.

Når jeg først kommer i gang med byggeprocessen, begynder ideerne at pible frem. Jeg kan have lavet nok så mange fine udkast, men inden - eller når - jeg får lagt de første spor, er hele projektet som regel skredet. Og det skete også her. Jeg tænkte, at når jeg nu var i gang, kunne der blive plads til noget mere, for da jeg vurderede pladsen til kombiterminalen, ville den næsten være forbilledelig i dybden, men som sagt, ej i længden. Sammenholdt med, at jeg manglede noget industri til mine tankvogne - som jeg har mange af - vedtog jeg, at jeg ville lave et større depot for olie.

Så jeg opfandt Artic Oil, de udvinder simpelthen olie på de kanter i min

modeltogsverden, og sender det med tankvogne mod Tyskland.

Og det er vel egentlig det, der gælder på modeljernbanen, nemlig at skabe noget industri og dermed grundlag for udveksling af vogne.

Så jeg anlagde et oliedepot med påfyldningsanlæg bestående af to spor bagest i den højre side af anlægget. Og så skulle der så besluttes, hvad der skulle laves i den venstre side.

I de senere år har min yngste søn kørt go-kart og dermed bragt motorsporten indenfor dørene. Jeg har fra den ældste søn for år tilbage "arvet" nogle racerbiler fra Micro Machines. De har stået til pynt hos en autoimportør på mit anlæg, og så det var jo nærliggende at lave en racerbane. Den genererer dog ikke noget gods, måske passagerer, men det er jo heller ikke alt, der skal være forbundet med jernbanen.



Hectorrail afventer næste træk mod Rolstad. Den blå knap på siden er en afskåret "golf teaser", altså den hvor man lægger kuglen. Den aktiverer med tråd et sporskifte.

Anlægget

Som læsseplads, altså der hvor der kører trucks med containere og veksellad, brugte jeg 3 mm pap. Det betyder, at Peco-skinneerne, som har en højde på 3,2 mm, lige bliver lidt højere, hvilket letter rengøringen. Jeg anlagde desuden en læsseplads langs med forkanten af anlægget, men det var mere for et syns skyld. Normalt har man et spor i hver side af en læsseplads, på store kombiterminaler har man naturligvis flere læssepladser eller spor lagt i asfalten. Pappet blev malet i lys asfaltgrå og patineret i lidt mørkere nuancer.

Alle sporene blev lagt direkte oven på pladen. Det er begrænset, hvor meget det kan støje, og som ballast brugte jeg granitsten i "nygrå" nuance.



Et kig ud over læssevejen på kombiterminalen viser, hvor god plads, der er til rådighed.



Olieanlægget med de fire tanke samt påfyldningshuset.



Et kig ind i påfyldningshuset med pumpehus og rørføring. Lysmasten er blomstertråd bukket i facon.

Alle sporskifter er håndbetjente, nogle med en 1 mm svejsetråd ført frem til forkanten af anlægget.

Til Artic Oil er der kun blindspor, og her lagde jeg dem i grusballast. Man kan så rangere fra Kiruna, hvor der kan løbes om, eller man kan bruge omløbsporene på kombiterminalen.

Tankene til Artic Oil blev lavet af plasticrør på 11 cm. Toppen er lavet med sandspartel oven på en prop, som er sat i røret. Tankene blev spaymalet med grå primer, hvilket fint illuderer cementfarve. Jeg foretrak at give dem anden gang i hvid farve. Som rørføring brugte jeg plasticrester fra byggesæt, som blev sat på tankene - og lagt imellem for at ende i et pumpehus. I virkelighedens verden er der sikkert mange flere rør, så for at springe over, hvor gærdet er lavest, har jeg skjult påfyldningsstedet i en bygning lavet af rillet blåmalet plasticard - forestillende en stålhal.

Hegnet omkring tankanlægget blev lavet af noget fint trådnæt, som bruges i skibe til søfilter. Det blev spraymalet i sølvgråt. Stolper er tegnet på med en blyant.

Nogen vil måske mene, at jeg prøver at slippe nemt om det, og det vil jeg også. Jeg prøver at vise dem, som måske har lidt berøringsangst overfor det at kreere landskab etc., at lidt kan ligne meget. Og det er simpelthen også i den erkendelse, at jeg aldrig ville blive færdig med det projekt, som jeg nu gerne ville slutte med. Jeg besidder simpelthen ikke den tålmodighed og evne, der kræves for at bygge tidskrævende og superdetajlerede anlæg, som jeg kan følge i nogle af de udenlandske model-

jernbane blade, jeg læser. Det er jo det gode ved modeljernbanehobbyen, der er, eller der burde være plads til alle.

Det var et sidespring, adgangen til læssepladsen sker via en overkørsel, som er lavet af sandspartel. Den skal som regel spartles over nogle gange, og her skal man være omhyggelig med at "ridse" op langs med sporene, så der er plads til hjulflangerne.

Bygningen til adgangskontrollen blev lavet af en træklods, som jeg skar ud på min båndsav med et udhæng i vinduespartiet til ud og indskrivning. Taget på huset og overdækningen er lavet af pap, malet i tagpapfarve.

Racerbanen på Artic Track, som den er døbt, består af en 70 cm lang halvcirkel af 2 mm pap, malet i en vejgrå nuance. Den blev patineret med lidt

sort kalkpulver for at ligne dækrester. Banen omkranses af en jordvold lavet af flamingo, beklædt med græs og buske. For at skabe en god dybde og skjule baggrunden lidt stillede jeg et cafeteria med en cirkelformet førstesal bag banen op mod bagkanten - og ved siden af en tribune med tilskuere. På bagvæggen i tribunen, som er vinklet lidt bagover, har jeg brugt et foto fra en tribune taget på sidste års Le Mans. For at skjule det lidt er der mange figurer foran, hvilket også skaber lidt dybde.

Baggrunden

Mine baggrunde på anlægget er en blanding af malede motiver og fotos, som er "arbejdet" ind i anlægget.

I min verden er modeljernbane for størsteparten kunsten at illudere. Net-



Logoet fra Artic Oil symboliserer den blåsorte undergrund og sneklædte bjergtinder. Et par tankvogne fra Green Cargo afventer påfyldning. De kører retteligt med flybrændstof.

op fordi vi som regel er begrænset af pladsen, så må vi forsøge at få det til at syne større med en realistisk baggrund. Bagpladen består af 12 mm skumpap.

Den blev først spraymalet i en mørk himmelblå nuance og lysnet tættere ved horisonten med en hvid spaymaling.

Når jeg skal male en baggrund, begynder jeg med at male det fjerneste, i det her tilfælde bjergene, og maler så frem mod forgrunden. Den bageste dekore-ring på anlægget skal så ligesom males ind i baggrunden.

Baggrunden ved Artic Oil er fotos af oliebeholdere, som jeg fotograferede for år tilbage på Benzinøen ved Amax, administrationsbygningen er fundet på internettet.

Internettet rummer en uendelig mængde af bygningsbilleder, på google kan man søge specifikt efter kontor, industri, domiciler, etc. Problemet er, at opløsningen ofte er for dårlig til større print. Der er størrelse N en fordel. Jeg kopierer dem så og indsætter dem i en Word fil, hvor jeg kan op- eller nedskalere, spejlvende etc.

Et tip til dem, som ikke er så velbevandret i brugen af en PC, er f.eks. at holde udkig efter salgsannoncer for ejendomme trykt på glat papir.

Det er nemt at kopiere, og de tåler også forstørrelse. Mest velegnet er de billeder, som er taget lidt i højden, altså

vandret ind næsten på midten af bygningen.

Til baggrunden ved racerbanen har jeg, som ved tribunen, brugt egne billeder fra Le Mans, men også fundet nogle perspektivbilleder fra Spa-banen og Nürburgring. Bag cafeteriet er der to gule Dunlop-bygninger, de er ens, men spejlvendt.

Udfordringen i at sætte billeder ind på en baggrund er, at papirkanten ofte vil være synlig. Det kan minimeres ved, at man lægger snittet i f.eks. en skov i baggrunden. For at billedet skal hænge sammen med resten af baggrunden maler man så træer og buske i nogle-lunde samme farver som den øvrige baggrund.

På det ene billede beholdt jeg en tribune ude i det fjerne, i forgrunden har jeg lagt snittet i noget afskærmning og malet lidt buske og træer bagved. Farven på kørebanen, som jeg har brugt, maler jeg også på fotoet, i hvert fald lige i begyndelsen og lader det så lysne, når det kommer ud på afstand.

Lige meget hvad vil man altid kunne se forskel på en farve, hvis ikke lyset har den samme vinkel på motivet.

En anden ting er perspektivet, det passer kun ét sted, når man f.eks. lader en vej fra anlægget føre ind i en baggrund.

Det synes bedst, hvis det går vinkelret ind i baggrunden. Men i det store hele synes jeg, at det har en god effekt.

Jeg tog nogle billeder af mine racerbiler, henholdsvis for- og bagfra og nedskalerede dem og limede dem på kørebanen i baggrunden, så de passede ind i perspektivet. Limen skal være Card Glue, så papiret ikke buler.

Undervejs i processen lavede jeg logoer til de tre nye etableringer, igen bruger jeg google og søger på logo'er, hvor f.eks. "artic" indgår. Det blev til noget arbejde på computeren, men også noget klippe- og klistrearbejde og til slut kopiering

Det er tit de enkle detaljer, der giver en god virkning og fuldender projektet. På læssepladsen satte jeg nogle lysmønstre op, som jeg klippede ud af galvaniseret blomstertråd og fik loddet en tværligger på.

En "reachstacker" til at løfte enhederne af og på har jeg ikke kunnet finde i størrelse N, men mon ikke at transporterne kan begynde alligevel?



Et kig i på baggrunden bag tankene. Det vidner om et større anlæg



Administrationsbygningen fra Artic Oil. Her har hele anlægget givet sig i forhold til bagvæggen, så papirkanten er blevet synlig. Det kan skjules med en gitterlåge eller køretøjer.



Og sådan ser hele konstruktionen ud, kombiterminalen øverst, Hammeren station i midten og Rolstad station i bunden, hvortil der er en strækning på ca. 50 meter fra Kiruna. Nogen vil sikkert tage sig til hovedet, men jeg foretrækker lange strækninger og en masse muligheder for at bygge forskellige miljøer.

Rundt om MR/MRD



*Fire røde MR-sæt
i Nyborg Færge,
den 27. oktober 1994.
Foto Flemming Søeborg.*

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I 1970'erne havde DSB behov for nyt materiel på sidebanerne. En af årsagerne var energikriserne, der medførte øget tilstrømning til togene, og specielt på sidebanerne vest for Storebælt trængte materiellet til udskiftning. I Vesttyskland havde DB i 1974 anskaffet nye togsæt, VT 627 og 628, og DSB lejede et par VT 628, som kørte på forskellige strækninger i vinteren 1975-76. Det var oceanblå/

cremefarvede togsæt, og de faldt godt i passagerernes smag, ligesom DSB generelt var tilfreds med dem.

DSB bestilte 30 stk. som skulle bygges af Scandia og leveres i 1978-79, dog med visse ændringer. Blandt andet ønskede DSB, at de nye togsæt skulle kunne medtage hastervogne, hvorfor de blev udstyret med buffere og normalt træktøj, men til gengæld var der hverken rejsegodsrum eller togførerakupé. Togsættene fik litra MR,

hvilket kunne stå for "Motor-Regionaltog", og de fik fra begyndelsen det flotte, røde design med hvid litrering.

Ret hurtigt svandt tilfredsheden, for dels var sæderne ubekvemme, dels manglede der destinationsskilte, og den hårde vinter i 1979 viste, at den flade front var alt andet end egnet til kørsel i sne. Derfor fik MR-togene efterfølgende snepløve og skiltekasser, og for at kompensere for den manglende bagageplads blev næste



*DB VT 628 på Århus havnestation
med MF 'Prinsesse Elisabeth', den 18.
januar 1976. Foto Ole Linå Jørgensen.*



*DB VT 628023 og 021 i Svendborg den
7. december 1975 på prøvekørsel inden
bestilling af MR-sættene. Foto KEJ.*



*MR 4025 og My 1124 i Svendborg, juni
1995. Foto Flemming Søeborg.*



Fredericia var en af de stationer, hvor MR-sættene fylkedes. Her er tre sæt i juli 1996. Foto Flemming Søeborg.



MRD 4291 i front for to MR-sæt ved viadukten i Hjulby 21. juli 1995. Foto Flemming Søeborg.

serie MR-tog bestilt som MRD-sæt, dvs. med rejsegodsrum. Disse blev så "parret" med de allerede leverede togsæt, og MR/MRD-sættene fik numrene 4000/4200 ff. I alt blev der bygget 97 sæt.

Alsidge tog

MR/MRD-sættene fik mangeartede opgaver: Ofte måtte de agere trækraft for hastervogne, dvs. godsvogne, der skulle hurtigt frem; de kørte med postvogne, de kunne også ses med tilkoblede passagervogne, selv liggevogne fremførte de i perioder i Jylland – og helt op til fire sammenkoblede togsæt kunne ses ved særlige lejligheder.

Nogle sæt blev nødtørftigt ombygget med primitive 1. klasses afdelinger til indsættelse i "Engländeren" (med trillebar), og togene blev efterhånden

nogle af de mest stabile og benyttede togsæt ved DSB.

I 1994 begyndte en renoveringskur, der blandt andet betød ny indretning, trykknappbetjente døre og blanding af et dørparti, ydre ommaling, og da Arriva af politiske årsager fik overdraget de midt- og vestjyske strækninger i 2003, overtog dette selskab en del af de aldrende MR-tog, der herved fik en mærkværdig bemaling, der slet ikke passede til togenes oprindelige og helstøbte design.

Dags dato kører der stadig en del af gange med MR-sættene, men deres aktive periode nærmer sig afslutningen, hvilket tydeligt mærkes på standarden.

På opstillingssporene i Fredericia holder en mængde togsæt og forfalder mere og mere – godt hjulpet på

vej af de evindelige vandaler. Her ses en række billeder med røde MR-sæt på forskellige strækninger i Danmark.



Ofte dannede MR-sættene parade på de store kundepunktstationer. Her ses MRD 4259, 4214 og MR 4073 ved perroner i Odense, Skt. Hansdag 1994. Foto Flemming Søeborg.



Krydsning mellem to MR-MRD-sæt 4045 og 4223 i Ringe august 1995. Foto Flemming Søeborg.



Moderniseret interiør i MR-togsæt i 2011. Foto Flemming Søeborg.



MR 4055 ankommer i snevej til Svendborg, december 1995. Foto Flemming Søeborg.

TEE-togsæt i 24 karat guld

TEE-toget er på den ene side imponerende, men også lidt irriterende med de forkerte farver.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Märklin sørger hvert år for opsigtsvækkende modeller – for cirka 15 år siden var det store samtaleemne i Nürnberg og i tyske fagblade platin-krokodillen, nemlig den legendariske, schweiziske krokodille lavet i 475 gram platin med diverse detaljer i ædelt metal, guld, titan, ruthenium, ædeltræ og keramik samt rubiner som rangerlanterner. Der blev kun fremstillet en håndfuld, og sidst en model var til salg, blev den udbudt til 70.000,- Euro! Det svarer godt og vel til en halv million kroner.

Om dette års ekstravagante nyhed når samme højder, vides ikke, men mindre kan vel også gøre det. Der er tale om det ikoniske, 60-årige TEE-lyntog VT 11.5, men denne model er belagt med 24 karat guld såvel indvendigt som udvendigt med bordeauxrød bemaling på tag og skorter m.v. To-

get består af to motorvogne (Pw4ü) og fem mellemvogne (2 x A4ü, A4y, 2 x AR4y), og der er naturligvis indvendig indretning og belysning samt mfx-dekoder med masser af lyd- og lysfunktioner. Endvidere medfølger certifikat for ægtheden. Tog samt emballage, en tung trækasse, vejer 10 kg.

Investeringsobjekt?

TEE-toget er fremstillet i 1.500 eksemplarer. De fleste bliver nok købt som en guldrandet investering, for TEE-togene har en noget afvigende farvesætning – ikke kun i kraft af guld-belægningen men også, fordi farvegivningen ikke følger forbilledet. Formålet har øjensynligt været at fremhæve den gyldne farve så meget som muligt – og det må jo siges at være lykkedes, om man så bryder sig om det eller ej. For en modeljernbaneentusiast er toget skuffende – det kører fint, har som nævnt mange

funktioner, men bortset fra guldbelægningen virker det ikke som noget særligt, beklager.

Lyntoget er ikke ændret i forhold til standardudgaven ellers – og her synes jeg, at Märklin har overset alle mulighederne for at lave det helt exceptionelle: Indretningen er nemlig lavet af kedelige, beige plasticstøbninger – og det virker billigt, når man ser, hvad andre producenter laver af detaljeret indretning til deres standardvogne. Der er blot hvid dug på bordene i restaurantafdelingen og nogle ret overdimensionerede bordlamper – med lys, bevares, men det kunne laves mere elegant. Havde resten af plasticindretningen så endda været i kontrastfarve til guldbelægningen, men nej – dertil rakte fantasien ikke! Køreegenskaberne og lydkulissen er der dog intet at udsætte på – man hører TEE-toget langt væk. Den fiktive revisionsdato er den 15. maj 1957 –



For at ingen skal være i tvivl, er hver enkelt model markeret med serienummer – det burde have været præget i bunden og ikke på oversiden.



Indretning i kupévognen. Det er lidt underligt, at den røde stang til fastholdelse af vognkasse og bund ikke er camoufleret bedre – med guld måske.



Barvognen har også en umotiveret søjle midt i gangarealet.



Kuplen med førerrummet er særdeles flot konstrueret, og instrumentbordet har mange detaljer.



Toget består af syv dele - to motorvogne, to barvogne, to kupévogne og én storrumsvogn.

altså næsten samtidig med TEE-nettets åbning, og de bittesmå påskrifter i guld ser man først, når man nærstuderer toget med lup.

Rent teknisk har lyntoget gennemgået flere processer, inden guldet er påført. Overdelene af trykstøbt zink har

først fået en kobberbelægning ved en galvanisk metode.

Senere sprøjtes et tyndt lag nikkel på overdelene, hvilket forhindrer kobberet i at sive ind i det senere lag af guld. Guldet påføres ved, at de positivt ladede guld-ioner ved hjælp af

jævnstrøm overføres til de negativt ladede overdele. Hver overdel får således nogle få gram ægte guld på overfladen.

Märklin art. nr. 37603. DB VT 11.5 TEE-tog m. 24 karat guld. Pris ca. kr. 16.000,-.



Toget lyser op med flot inventarbelysning, men der skulle være fyldt med passagerer i vognene



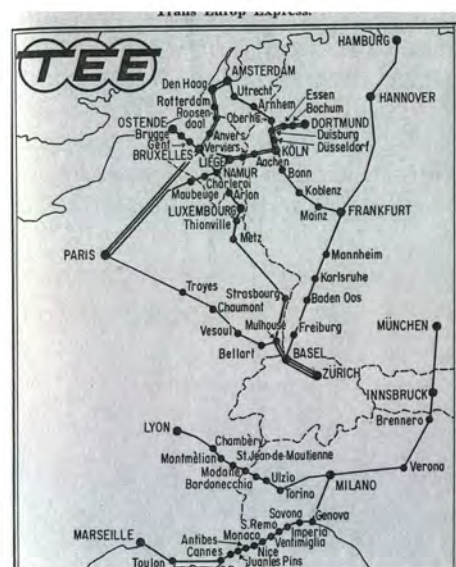
TEE-toget måler stolte 150 centimeter - det kunne lige stå på køkkenbordet



Sæderne i kupéerne var mørkerøde og ikke beige som på guldmodellen. Foto DB.



Bordene i restaurantafdelingen var hvide, men sæderne havde flere farver. Foto DB.



Linienettet i begyndelsen af TEE-systemet - senere blev det f.eks. udvidet til København. Arkiv SoB.

Hccrrs 331 i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Til transport af biler har Fleischmann sendt en lukket vogntype på banen, li-tra Hccrrs. Forbilledet, som er to fastkoblede vogne på 27,4 m, blev oprindeligt leveret til Car Rail Logistics (CRL), som tilbyder transport af alle køretøjer i lukkede vognkasser.

Der er jo værdier for mange millioner euro i en vognstamme, som måske står natten over på en dårligt bevogtet godsbanegård. Derfor er der op gennem 1980'erne og 1990'erne udviklet vogntyper, som kan beskytte køretøjer,

ikke kun mod hærværk og tyveri, men også mod vejrliget.

Vognene er vand- og støvtætte og er udstyret med anordninger for hævnings og sænkning af tag og midterdæk. Endedørene kan selvfølgelig åbnes, når de er sammenkoblet, dæksplader slås ned, så man bare kan køre ind fra den ene ende af. Ved læsning og losning skal de være koblet til en strømforsyning for indvendige lys- og dæksfunktioner. Vogntypen er specielt egnet til transport af luksusbiler og SUV-køretøjer samt minibusser.

Modellen fra DB Schenker er yderst velkørende på stålhjul. Såvel i bløde som i knap så bløde kurver lukker gummivulsten tæt, men i de små radier åbner den sig, hvilket vel er OK. Den kører fint igennem sporskifter, selv med høj fart. Modellen vejer 43 gram og udfylder fritrumsprofilen fuldt ud. Så vidt jeg kan se, er alle påskrifter - og dem er der mange af - på modellen, og de står skarpe og læselige. Håndtagene virker måske lidt voldsomme.

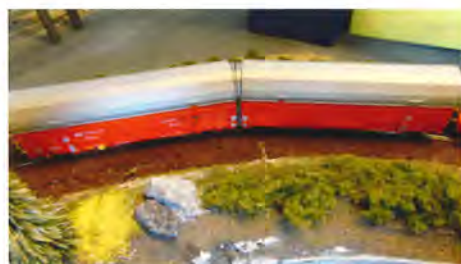


Klar til ind- eller udlæsning.

Efter min mening bør en godsvogn i den farve ikke være at finde på modelbanen, den er simpelthen for fin og får nemt et "plastic-udseende", så den skulle som minimum lige have fjernet glansen med et "støvpust" med f. eks. Humbrol 98.

Fordelen med lukkede autotransportere er, at man ikke kan se, om den er på vej til kunden med biler eller kører tom tilbage. Men omvendt er det nu også noget tiltrækkende og forfriskende over at se et læs køretøjer fare igennem landskabet. En rigtig fin model til epoke VI, men om den har kørt på danske spor, tvivler jeg på.

Fleischmann art. nr. 837405. Pris ca. kr. 330,-.



Dobbeltvognen Hccrrs i en kurve - gummivulsterne giver en tæt vognforbindelse.

Modellbau EuroModell Bremen

2017

20 modeljernbaner
mere end 50 forhandlere
RC model bygning

www.bv-messen.de



25.-26. november 2017 lørdag 10-18
søndag 10-17



Bremen, Messe

28215 Bremen, Findorffstraße 101

Hallen 6 + 7

NY, STOR BOG OM FÆRGER I DANMARK af Flemming Søeborg

**Bogen udkommer
oktober 2017!**



 GYLDENDAL

GENOPTRYK AF MX / MY

HELJAN

FÅS TIL BÅDE AC OG DC - MED ESU LOKSOUND!



43424 - DSB MX 1023 - AC m. lyd

43423 - DSB MX 1023 - DC m. lyd

EPOKE IV



43433 - DSB MX 1026 - DC m. lyd

43434 - DSB MX 1026 - AC m. lyd

EPOKE IV



44523 - DSB MY 1135 - DC m. lyd

44524 - DSB MY 1135 - AC m. lyd

EPOKE IV



44533 - DSB MY 1118 - DC m. lyd

44534 - DSB MY 1118 - AC m. lyd

EPOKE IV

Forventet udgivelse: **Oktober 2017**

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK