

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 36 · december 2017

DKK 120,-

FORNEMT BESØG I HOBRO



- **LA BELLE EPOQUE ADIEU**
- **LIMAS NYE LIV**
- **DEN GRÅ EMINENCE**
- **MARIAGERBANENS "LOKOVOGN"**
- **DEN HISTORISKE MODELJERNBANE**
- **OMBYGNING AF SKINNEBUSBIVOGN**



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

BK 07.12.2017 - 21.02.2018
DKK 120,- EURO 16,-
ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00036
BK returuge 8

JULEGAVEN ER KLAR - BEDFORD A RUTEBIL

- og mange andre



P.S. Chevrolet Impala,
• Bedford CA postbiler og
• Lissabon-sporvogne på lager.

frisporet@frisporet.dk • www.frisporet.dk

TOGCENTER

Kan kun købes i vores julebod i Tivoli

Eksklusiv julevogn fra Märklin



I anledningen af at Togcenter Gentofte deltager med en bod på dette års Julemarked i Tivoli har vi fået produceret denne eksklusive julevogn hos Märklin. Vognen bliver kun produceret i 499 eksemplarer, og kan kun købes i vores bod i Tivoli på årets julemarked. Prisen bliver kr. 399,-

www.togcenter.dk • www.modeltog.nu

Togcenter - Blåmunkevej 1 - 2400 København NV - Tlf: 39 65 13 61 - Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider: Mandag, onsdag, torsdag, fredag 12:00 - 17:30 - Lørdag 10:00 - 14:00 - Tirsdag lukket.

Alle priser er i DKK incl. moms. Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider. Tilbudene i denne reklame gælder kun så længe lager haves.

Leder

Det er mærkeligt, som skandalerne synes at stå i evig kø, når det drejer sig om vor tids jernbaner. Knap fik vi overstået eller fortrængt problemerne med IC2 og IC4, så faldt åbningen af Danmarks nye sporvej, Letbanen i Århus, til jorden med et brag – om det var uduelighed, inkompetance, troen på mirakler hos de ansvarlige eller noget helt fjerde, der var årsagen, er vel ligegyldigt nu, hvor Letbanen måske er i gang, men det var et surt show. Næsten værre var det, da Banedanmark i oktober annoncerede, at ERTMS-signalsystemet til den nye højhastighedsbane København-Køge-Ringsted ikke kunne blive færdigt til tiden, men til gengæld blev væsentligt dyrere. Man vil i stedet ty til almindelige, analoge signaler og derfor kun køre med ét tog i timen ad den nye "superjernbane". Det er da Discount-Danmark, der vil noget!

Kunne Banedanmark ikke lave to blokke, København-Køge og Køge-Ringsted, således at der kunne køre måske to tog i timen? Og hvis det teknisk er for svært at løse – der skal jo opsættes et par signaler, trækkes nogle ledninger og installeres en kommandopost – kunne man måske anvende det gamle togstavsprincip, hvor kun det tog, der medbringer togstaven, må befinde sig på strækningen. Eventuelle meddelelser stationerne imellem kunne så overbringes pr. brevdue eller via Post Nord, det ville passe til denne avancerede toggang, vi har udsigt til!

Et kurvespørgsmål

I forlængelse af sidste nummers leder om kurver contra langt materiel kunne producenterne nemt løse tvivlen om,

hvorvidt en given model kan klare en snæver kurve eller ej ved at indføre en simpel mærkning, således som for eksempel Brekina gør det på emballagen på alt deres skinnegående materiel (også i katalogerne): Et lille kurvesymbol med angivelse af radius i mm angiver den mindste radius, som modellen kan klare. Det er ikke nogen god idé at skrive "Til R 1" eller "R 2", da disse angivelser er for upræcise og kan variere fra producent til producent, men "Radius > 360 mm" eller lignende er en hjælp over for kunden. Det skulle ikke være så svært at leve op til det.



Der er lang produktionstid for Spor og baner, og derfor kan der gå noget tid fra et arrangement er annonceret, til at det bliver afholdt. Derfor vil jeg gerne gøre opmærksom på to store modeljernbane-arrangementer syd for grænsen i det nye år – det ene finder sted på Ostseekai i Kiel den 4. februar, det andet i Holstenhallen i Neumünster den 3.- 4. marts. I Kiel vil der være 80 udstillere med alskens modeltog, modelbiler og andet relevant, mens der på messen i Neumünster vil være 12 modelbaneanlæg og mere end 50 forhandlere. Det er dejligt, at vore tyske naboer har fået blikket op for potentialer her i Danmark og finder det værd

at gøre opmærksom på disse messer og markeder, som jeg ved, at mange er glade for at besøge. Se adresserne og tidspunkterne i annoncerne her i bladet. Husk også at kigge ind i Tivoli her i juletiden – temaet er jernbaner i år.

Nuvel, med dette nummer er sjette årgang afsluttet, og jeg ser frem til at begynde på syvende årgang – og er samtidig meget overrasket over, hvor hurtigt tiden er gået. I 2018 vil der komme flere overraskelser for læserne af Spor og baner, blandt andet udsender jeg sammen med Morten Flindt Larsen et særhæfte om historien bag Heljans plastichuse. Hæftet vil kunne købes her såvel som i kiosker og hos forhandlere – jeg regner med, at det er klart sidst i februar/primus marts. Mere vil jeg ikke sige lige nu, men jeg er overbevist om, at det bliver et hæfte med særdeles spændende stof for alle modeljernbanevenner, da vi bl.a. har været Heljans arkiv igennem. Jeg vil også lave læsertilbud med forskellige varer inden for hobbyen – men mere til den tid! Nu vil jeg takke alle læsere, skribenter, annoncører og forhandlere for et godt år med fremgang og ønske jer alle en glædelig jul og et godt nytår! På gensyn i 2018!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Abonnér på:

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

Nr. 37
udkommer:
22. februar 2018

Kontakt:
birgit@turn.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 36, 6. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.350. Løssalgsspris kr. 120,-

Abonnementspriser for 2018:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 625,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 725,-
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 825,-

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)

Indholdsfortegnelse

Leder	s. 3
La Belle Epoque adieu	s. 5-8
Tur med Lokovogn på Mariagerbanen	s. 9-11
Modelbanen på Danmarks Tekniske Museum	s. 12-13
Den glemte bro	s. 14
Erindringer fra 46 år i DSB	s. 15-19
Nørreport 100 år	s. 20-21
NOCH's kvægrampe	s. 22
Nyttige mennesker	s. 23
Et slag for Gerda	s. 24-25
Lang SP med pakrum	s. 26-27
Rocos nye RS-vogn	s. 28
Rejsegods	s. 29
En "Kraftprotz" fra Bayern	s. 30-31
VW T1 "Schwachkopf" fra Brekina	s. 31
Lima's nye liv	s. 32-33
Fallers Jubilæumsbog	s. 33
Den grå eminence - og andre	s. 34
BR 82 - en lille kæmpe	s. 35
Nye biler i H0	s. 36
Anmeldelse af "Færgeren er i havn om få minutter"	s. 37
T 3000e-dobbeltvogn fra Piko	s. 38
Lille LINT fra Liliput	s. 39
EA-rejsegodsvogn fra Mck	s. 40-41
Farvel til linje t	s. 42
LURPAK - og olietankvogn	s. 43
Roco's nye signalbog	s. 44
DE 2500 fra Liliput	s. 44
Jernbanerne på Mallorca	s. 45-49
Vejning af jernbanevogne	s. 50-53
"Korshage" i model	s. 54-55
Også en art "vægtvogn"	s. 55
Sprøjtetog i Assens	s. 56
Ferietog med forsinkelse	s. 57-59

Forsidefoto:

Fornemt besøg i Hobro, men faktisk er det
vognen midt i billedet, det gælder. Det er nemlig
EA-vognen, der her benyttes til kongefamiliens
rejsegods. Her læsses bagagen ind i en lys Ford
Lincoln stationcar fra Kongehuset. Vognen
bagved er en lilla P-postvogn. Læs mere om
EA-vognene og rejsegodset inde i bladet.

Dronning Ingrid sidder ved rattet i sin Jaguar til
venstre (Krone 411), mens Prinsesse Benedikte
er ved at stige ind i bilen. Muligvis er det en
hofdame, der står bagved.

Den høje herre med ryggen til midt i billedet
er Kong Frederik IX., der bagefter vil sætte sig
bag rattet i sin Bentley Convertible (Krone
461 - kongens nummer som matros i Søværnet)
og køre mod jagtthytten i Trend, mens diverse
hoffolk, politibetjente og DSB-tjenestemænd
søger for det øvrige fornødne.

Kongevognen S 1 er ikke forsynet med
Rigsvåbenet, da den ikke er på en "officiel"
tur med kongen. Rejsen er privat, og derfor er

vognen blot prydet med kronen midt på siden.
På et andet billede fra omstigningen ses litrerin-
gen "S 1" tydeligt.

Billedet er desværre udateret, men ud fra det
spæde lys er det nok taget om foråret. S 1 fik ny
litrering i 1966 (51 86 89-51 001-5), så formelt
skulle billedet være taget inden omlitring.
Til gengæld kom P-vognene først i drift i 1968,
så her er der en divergens. P-vognen ser i øvrigt
ikke ny ud. På et tredje billede i serien aner man
gavlen af en "gummivulstvogn" (Ag eller Bg).
Disse blev først ombygget fra 1968. Billedet
må derfor være taget i 1969 eller senest 1970,
også ud fra de klare farver, som kun få billeder
fra 1960'erne udviser. S 1 kan godt på papiret
være omlitret i 1966, men rent fysisk kan ud-
skiftning af påskrifterne være sket senere. Kong
Frederik IX. kørte i øvrigt galt i Kalkbrænderi-
havnsgræde ved Nordhavn i april 1970 og kørte
derefter ikke mere bil selv. Kongen døde efter
kort tids sygdom den 14. januar 1972.

Slg. John Scholer Nielsen

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.

La Belle Epoque adieu!



Det kraftige Ae 6-6-lokomotiv aser sig af sted, upåagt af banearbejderne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En legendarisk og særdeles spændende modeljernbane er nu fortid. Det er den fænomenale spor 0-bane, som Hans T. byggede på igennem flere år, og som viste livet og historien med de store, internationale eksprestog, de blå Wagon-Lits vogne og franske og schweiziske lokomotiver i et spændende miljø. Næsten alle modeller var håndbyggede eller blot lavet i ganske små serier, og Hans skabte dertil de perfekte rammer for anlægget med en selvstændig tilbygning til villaen – nærmest som et privat udstillingsanlæg, hvor han styrede toggangen efter køreplaner.

Hans opsøgte mig på DMJUs store udstilling i Køge i foråret og spurgte, om jeg kunne kende ham? Det kunne jeg sagtens, jeg havde tidligere besøgt ham og lavet en reportage om det fabelagtige

anlæg, men nu havde Hans en trist historie at fortælle: På grund af en forestående flytning til en lejlighed skulle anlægget tages ned, og det meste af materiellet sælges – så hvis jeg ville se det igen, var det ved at være sidste frist.

Vi fik aftalt en dato, og jeg tog af sted for at se anlægget en sidste gang. Hans havde allerede solgt en hel del af materiellet, men anlægget var intakt, og ja, det var drømmenes anlæg, tør jeg godt kalde det. Ikke kun, fordi anlægget var færdigbygget og stadigvæk fuldt funktionsklart men så sandelig også, fordi det var så gennemført autentisk helt ned i detaljen – og alligevel ikke virkede overfyldt, trods en mangfoldighed af huse, figurer, biler, scenerier og omgivende landskabskulisser. Stemningen fra "la Belle Epoque" med de grandiose og glamourfyldte CIWL-tog som "Trein Bleu", "Gotthard Express", "Etoi-

le du Nord", "Flèche d'Or" og andre var der stadig, og det var nemt at leve sig ind i den forgangne tid.

Sans for detaljen

Hans havde førhen bygget i andre skalaer, blandt andet amerikansk 0n3 (smalspor), og meget af teknikken fra dengang (landskab) kunne han drage



Kolossernes udtogsmarch - to stærke schweizere med hver deres godstog skal af sted.



Den snoede trappe nede fra kajen op til sporvognsstoppestedet - et mesterværk i modelbygning.



"Tjener, må jeg betale?"



"Hvem mon hun er, siden der er så mange fotografer?"

fordel af ved bygningen af dette flotte anlæg. Mange af husene var specialbygget til anlægget (af specielt skumpap, træ eller gips), og såvel til huse som til figurer og materiel fik han hjælp og assistance fra gode venner i udlandet.

Det var folk som Marcel Darphin, Marcel Rossi, Pierre Jardel, Rudolf Merz (Loisl fra LOKI) og mange andre nulevende koryfæer i den internationale modeljernbaneverden som blandt andet Martin von Meyenburg fra Schweiz og Kjetil Löwendahl fra Norge. Det gav sig udtryk i diverse detaljer, lavet med et glimt i øjet – som plakater eller tidsskrifter med henvisninger til Hans eller hans venner, men også figuren af George Nagelmackers, grundlæggeren af CIWL – han stod i egen høje person med cylinderhat og ventede på toget – genopstået fra de døde.

Andetsteds stod en flok pelikaner på en sten ved søen – de kom med på an-

lægget, fordi Hans blev helt fascineret af fuglene, selvom de jo normalt ikke lever i Schweiz. En diva, der træder ud fra hotellets lobby, omringes med det samme af en flok paparazzi'er – mens en anonym gentleman med bowler træder ud fra et hotel og nærmest undrer sig over, at ingen lægger mærke til ham. Flere scener kan minde lidt om Marcel Duchamps surrealistiske malerier. Ved sporvognsstoppestedet står en typisk avissælger, mens en guvernante passer på et barn, og en mand er på vej op ad den flot svungne trappe – alene den er et mesterværk i modelbygning. Den blå sporvogn holder parat til kørsel på den korte linie, og rundt omkring er der figurer i passende stillinger – samt en masse katte. På hotellets terrasse er tjeneren ved at servere for herskabet, mens skinnende limousiner fylkes i gader og stræder – jo, det er "la Belle Epoque" for fuld udblæsning. Figurerne er for størstedelens vedkommende lavet af Jeff Bricket.

Prægtige tog i flotte omgivelser

På sporene var der også mulighed for aktivitet. Selvom det meste af materiellet som sagt var væk, var der stadig en grøn Krokodille, et andet, stort schweizisk ellokomotiv Ae 6/6, et par håndlavede damplokomotiver, en elektrisk motorvogn og flot detaljerede og patinerede godsvogne. Banearbejdere, portører, togførere og passagerer stod stadigvæk på deres pladser og gav anlægget liv, men det skulle snart være slut. Jeg spurgte Hans om, hvordan det føltes.

- Jo, det gør ondt, men der er ingen vej udenom – det skal tages ned. Jeg flytter fra villaen, jeg har fået en god lejlighed tættere på mine børn, og jeg kan heldigvis få plads til de flotteste af lokomotiverne og et par meter spor. Lokomotiverne kommer til at holde i vitriner, for der er ikke plads til en bane – og hele anlægget her er bygget, så det kun passer til lokalet – det nytter ikke at tage dele af det med. Det var dén



"Ønsker herskabet at bestille middag nu?". le Garçon er klar til at tage imod bestilling.



Godt, at der er en mur at holde fast i, når man har været på galejen.



Den enlige sporvognsline havde endestation på markedspladsen.



"Glæder du dig ikke til at se tante Magda igen, lille Olfert?"



"Det ser ud til regnvejr i dag - måske man skulle tage en taxi".



Ud over de glasmourøse scener havde anlægget også helt almindelige hverdags-scener uden det hele store - men med en usvigelig stemning af hverdag over sig.

tid - en dejlig tid - spor 0 glemmer jeg aldrig men godt, at vi har nogle gode spor 0-klubber i Danmark.

- Hvor havner resten af dine tog og bygninger?

- Meget af det er købt af en bekendt fra Schweiz, der vil bygge et enormt anlæg. Mange af vognene er kun bygget i fem-ti eksemplarer eller færre, så de er meget eftertragtede - og det gælder for eksempel også det franske damplokomotiv PLM 242 AT 39* af det italienske mærke Lombardi, hvor alle detaljer er med. Man kan tage taget af for nemmere at se alle detaljerne i førerhuset med alle greb, armaturer, rør og apparater. På et andet spor holder en anden fransk klassiker, SNCF 231 K 8 - et af de legendariske Pacific-lokomotiver (samme klasse som vore E-maskiner). Hvis du vil have togene i en bedre fotoposition, kan du køre dem på plads.

At køre med togene

Hans tænder for anlægget, og jeg får

lov til at styre Krokodillen til et bedre fotosted. Jeg gør det med en vis ærefrygt, for jeg ved, at det er et lokomotiv til mange tusinde kroner - det er voksenlegetøj i den helt dyre prisklasse, og fornemmelsen ved at få sat det store, tunge lokomotiv i gang fra kørepulten er skøn - der er en masse og en træghed i maskinen, som må minde om den virkelige Krokodille. Det er noget ganske andet end at køre med de små H0-modeller, der - må jeg indrømme - virker som billigt legetøj sammenlignet med "den ægte vare", disse håndlavede spor 0-modeller. Anlægget er - eller var - ikke stort i udstrækning, men der var cirka 45 meters kørelængde og i alt 115 meter spor - og det var dog noget. Næsten alle spor var håndbyggede med fire svellesøm i hver svelle, så alene dette arbejde har været meget omfattende.

Hans fortæller imens om de forskellige bygninger på anlægget - mange af dem har virkelige forbilleder, for eksempel

viste Loisl ham den lille træbygning på en tur i Schweiz. Senere byggede Hans huset, og en anden, original bygning er det gennemskårede skur/kolonnehus, hvor to banearbejdere fordriver tiden med et slag kort. På banegården "Vevey" ses en tidlig jernbaneentusiast - han har placeret sig for enden af peronen for at fotografere tog, mens de fleste andre figurer er optaget af samtaler eller andre beskæftigelser.

Den store station "Lausanne" på siddebanen er en fem kilogram tung gipsbygning, som ligesom de andre bygninger er fyldt med detaljer. Hele anlægget var bygget op som en rondel med mulighed for kontinuérlig kørsel i to ydercirkler, mens der var en tung ind i midten med by, "Montreux"-banegård, fabriksanlæg/bryggeri og mange spændende blikvinkler - kort sagt et anlæg, hvor man hele tiden kunne gå på opdagelse og se nye sider af det samme anlæg. Når man stod inde i cirklen,



"Hmmm - det er din tur til at trække".



"Det skal nu blive dejligt med en lille tur til Rivieraen, ikke også, søde skat?"



Anlægget havde også lidt for husarerne - badescene midt i storbyen.



Fransk elegance for sidste gang - en SNCF Pacific-maskine gør holdt i Vevey med en CIWL-vognstamme.



Godt slidt og ramponeret, italiensk godsvogn - præcis som i virkeligheden.



Alene taget er en 'nydelse' i patinering og forfald.

virkede de lange togstammer endnu mere realistiske, fordi vognene kørte puffer mod puffer med skalakoblinger, harmonikaerne sluttede tæt, og radiatorne var meget store (2,5 meter). Det hele er som sagt forbi nu, men minderne om dette fantastiske anlæg består, og heldigvis er det beskrevet og dokumenteret nøje. Lige som ved mit første besøg hos Hans tager jeg derfra med toget – det er denne gang rettidigt, men det er en sølle opvisning af det

ringeste materiel på de danske skinner, der ankommer til banegården – et møgbeskidt, nedslidt og overfyldt MR-sæt, en skærende kontrast til de vidunderlige tog på Hans' modeljernbane. La Belle Époque er definitivt forbi!

** Paris-Lyon-Méditerranée, et af de største, franske jernbaneselskaber før nationaliseringen i 1938. Hans har ønsket at være delvist anonym i denne artikel.*



Den ene side af anlægget havde mere vild natur med klipper, tunneller og skovpartier.



Interiørbillede fra PLM-maskinen med allehånde greb og armaturer.



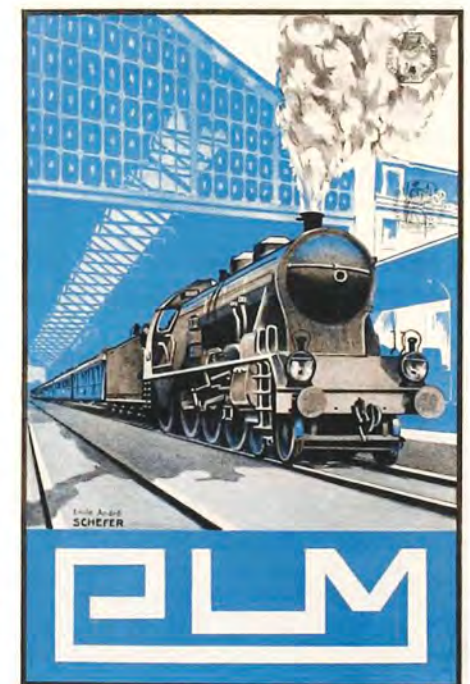
Den kolossale PLM 39-maskine fra Lombardi - en fantastisk flot model.



Kort med Orient-Ekspressens ruter gennem årene. Slg. SoB.



Så er det tid til afternoon tea i Pullman-vognen i Flèche d'Or-ekspressen - Guldpielen mellem Paris-Calais.



Plakat fra 1925 af E.A. Schefer. Kilde wikipedia.

Tur med Lokovogn på Mariagerbanen



Nej, der er ikke flere. Vores lokomotivfører sikrer sig, at alle rejsende er kommet ud i Mariager.



Lokomotivfører Andersen kørte M 3 over foran en række godsvogne, så det lignede et godstog. Fin idé.



Banens nyeste lokomotiv var M 5, der var kommet fra Horsens Vestbaner. Efter lukningen af MFVJ blev det solgt til De Danske Sukkerfabriker. I 1994 blev det ophugget.



Første fotostop var ikke langt fra stationen, hvor der var en idyllisk gennemskæring med nåletræer på.



Ved indkørselssignalet kunne vi få lidt af fjorden med på billedet. Toget har stadig arbejdstogspladen på, men det var også sidste gang. Lokomotivføreren var til at snakke med.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Første gang, jeg besøgte MFVJ (Mariager-Faarup-Viborg-Jernbane), var banens specielle motorvogn M 3 (Lokovognen) kørt ind i remisen, så jeg kunne kun få et sort/hvidt billede. Jeg må indrømme, at jeg havde tabt mit hjerte til den lille motorvogn med de 20 siddepladser og 290 hk, der var nok til at trække et mindre godstog. Hvis man kan kalde et jernbanekøretøj for "sødt", selvom det vejer 41 tons, så vover jeg det.

Jeg havde jo lavet én vellykket tur på en privatbane, VaGJ, og hvorfor så ikke prøve igen. Da MFVJ skulle lukke i 1966, var det på høje tid at fotografere "Lokovognen" på sin egen bane. Meningen var, at M 3 skulle køre op til Faarup og hente os, når vi kom med eksprestoget sydfra. Derefter skulle vi befordres til Mariager, hvor der var spisepause. Kl. 13.45 var vi klar til at afgå

fra Mariager som arbejdstog og tilhørende fotografering. Kl. 17.10 skulle arbejdstoget ankomme til Viborg, og til den tid skulle alle fotografiapparater være fyldt med optagelser. Da MFVJ gik øst-vest, ville solen stå fint alle steder.

Jeg kontaktede MFVJ og forklarede, hvordan jeg ønskede vores udflugtstog fremført på datoen. Jeg havde valgt datoen den 2. maj 1965. Jeg vidste godt, at DJK's lokalforening i Aarhus havde planlagt et særtog den 21. maj 1965 med MFVJ's M 4 + to DSB CRM, men det kunne jeg jo ikke tage mig af. Imidlertid var direktøren for MFVJ meget betænkelig ved sagen og spurgte, om vi dog ikke kunne slå os sammen og køre i ét tog. Det var jeg ikke særlig begejstret for, men jeg kunne ikke rigtigt forstå, hvad der var galt. Vi snakkede lidt frem og tilbage, men pludselig kom det frem. Det ville jo blive dyrt med sådan et særtog! Nå, det var der, hunden lå

begravet. Jeg havde så lidt besvær med at få at vide, hvad "mit" tog ville koste, men til sidst kom direktøren frem til kr. 400,00 (meget forsigtigt) Jamen det er ikke noget problem, svarede jeg lettet. I den anden ende af telefonledningen var der også lettelse, og direktøren lovede, "at så skulle vi nok få en fin tur". Han holdt ord!

Da DSB-toget rullede ind på Faarup station sydfra, skinnede solen fra en skyfri himmel, og "Lokovognen" holdt klar til at køre uden stop til Mariager, hvor der skulle holdes middagspause indtil kl. 14.00. Da lokomotivføreren havde sikret sig, at alle var kommet ud af M 3, fortalte han, at han nu ville rangere over til en række godsvogne, for så lignede det et godstog. Det var en flink og hyggelig lokomotivfører, der skulle køre vores tog, så det lovede godt. Han boede for øvrigt tæt på stationen, så han havde ikke langt hjem. Nogle havde medbragt mad, og andre



Vi forlod fjorden og kørte nu langs en dal, og her var ikke mindre smukt. Vi løb op på skrænterne og fik de dejligste billeder i den smukke natur.



Fjelsted var et lille trinbræt, der lå ude på en mark.



Gennem krattet til venstre kan man igen se fjorden. M 3 er nu pænere uden arbejdstogspladen.

”væltede” en pølsevogn, så de var klar til turens prøvelser. Banen havde kørt to lokomotiver ud i solen, så man kunne tage nogle billeder af dem. Damplokomotivet nr. 7 blev i remisens skygge, så det kunne kun med besvær fotograferes. Det var heller ikke af den kønneste type.

Da klokken nærmede sig 13.45, begyndte folk at søge ned mod stationen igen. En skinnebus skulle afgå mod Viborg, og når den var ankommet til Faarup, kunne vi starte selve udflugten. Solen skinnede stadig fra en blå himmel, så alt tydede på en fin tur.

Da skinnebussen var afgået, gik lokomotivføreren over til ”godstoget” og startede M 3 og begyndte at rangere over til stationen. Der var stil over det, og arbejdstoget var også signaleret som arbejdstog med hvid plade med sort prik i midten. Den blev nu hurtigt fjernet efter det første fotostop, og det havde lokomotivføreren ikke noget imod, skønt det ikke var reglementeret. Nu lignede vores tog et normalt tog.

Langsomt kørte vi op langs fjorden, og der var mange meget fine fotostop i de vidunderlige omgivelser. Den gamle lokomotivfører viste sig at være meget nem at arbejde sammen med. Han forstod alle mine vink og stoppede på de rigtige steder og kørte frem, når vi gerne ville have M 3 længere frem. Flere gange foreslog han smukke steder, og han var jo også kendt med banen.

På et tidspunkt sagde motoren ”mærkelige lyde”, men det klarede føreren også. Han greb en stor skruetrækker og forsvandt ind til motoren, der straks fik den normale lyd. Privatbanernes folk kunne klare mange ting. De kendte deres køretøjer.

Efter fjorden gik banen ind i landet, og det blev fotostoppene ikke ringere af. Flere steder var der lange gennemskæringer og dæmninger, så der blev taget en masse billeder. Foråret var på vej, og flere steder var træerne ved at springe ud. De mest spændende steder var mellem Mariager og Faarup, så jeg havde afsat mest tid på den strækning. Efter Faarup var der ikke så mange landskabelige motiver, men vi holdt ved hver station og enkelte trinbrætter, så der var stadigvæk nok at fotograferes. Kl. 17.10 ankom arbejdstog F rettidigt til Viborg, og vi måtte tage afsked med ”Lokovognen” og dens tålmodige fører, som hed Adolf Andersen, og som havde sin del af æren for den vellykkede tur. Vi skulle tilbage med en skinnebus til Faarup og så med DSB sydpå. Jeg har skrevet i min turbeskrivelse, at vognen knirkede fælt, så det har nok været en træbeklædt CM.

Som så mange privatbaner blev MFVJ også nedlagt i de sørgelige 1960'ere. Lokovognen blev brugt til at trække ophugningstoget med, og meget naturligt var Adolf Andersen fast fører på M 3. Da skinnerne var taget op mellem

Faarup og Viborg, ville man fortsætte på Horsens-Odder-Banen, men den 26. maj 1967 fik den fine motorvogn maskinhaveri og blev henstillet i Odder. Jeg så den udrangeret i Odder, og i 1968 blev den hugget op. Indtil flere veteranbaner havde håbet at overtage det fine køretøj. ”Evtigt bortsvandt helligdommen”. (Frit efter ”Guldhornene”.)

Adolf Andersen mødte jeg flere gange. Ved museumsbanen i Maribo manglede vi altid håndværktøj, så vi besluttede to mand at køre til Mariager for at se, om vi kunne købe noget værktøj billigt. Vi havde aftalt at mødes med Andersen ved stationen, og vi kom i god tid. MFVJ havde været lukket i næsten et år, og jernbanemæssigt var der meget stille. Pludselig kom der en jernbanemand gående i fuld uniform, og det gav et sæt i os begge. Det var Adolf An-



Vester Tørslev lå i en kurve, og stationsbygningen var bygget sammen med pakhuset. Et kastanjetræ ved stationen var ved at springe ud.



Sidste station før Faarup var Handest, hvor veteranbanen i dag slutter.



Så kørte Lokovognen ind på Faarup station. Vi klatrede op på vejbroen og fik lokomotivføreren til at køre lidt frem, så det så ud, som om det var en udkørsel fra Faarup til Mariager.



Ved at hoppe ud i en mose lykkedes det os at komme lidt på afstand og få et billede af M 3 på broen over DSB. Nu var vi på vej til Viborg.



Denne station hed Ørum, og vores lokomotivfører er ved at tænde blinklyset.



Pramhuset trinbræt var noget af det mest idylliske på banen til Viborg. Tænk at stå sådan et sted en sommeraften og vente på toget.



På dette billede nærmer vi os Viborg, hvor privatbanen gik over DSB.

dersen, der havde nøglen til remisen, og som sædvanligt viste os rundt med venlighed. Der var desværre ikke noget værktøj tilbage, vi kunne bruge. Allerede på et tidligere tidspunkt var der planer om at lave strækningen fra

Mariager til Faarup til veteranbane, og det lykkedes til sidst efter en voldsom indsats fra mange jernbaneinteresserede. Da veteranbanen var startet, var jeg af og til i Mariager, hvor jeg efter bedste

evne arbejdede med forskellige ting. Når vi holdt fyraften, var det almindeligt at besøge Andersens til en tår kaffe eller te. Det var særdeles hyggeligt, og det var ikke få historier, vi hørte.

Tyskland

Modellbau Schleswig-Holstein

3-4. marts
2018



24537 Neumünster
(ved Kiel)
Holstenhallen 1-4
Justus-von-Liebig-Str. 2-4

lørdag 10-18, søndag 10-17

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



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

Modelbanen på Danmarks Tekniske Museum



Postdiligencen på vej - det er længe siden, men en del af danmarkshistorien. Foto Christian Hansen.



Natten er ved at falde på over storbyen. Bemærk den flyvende DC3, som virkelig bevæger sig over byen. Foto Christian Hansen.

Tekst og fotos Christian Hansen

Det er lidt svært at se, hvad der sker på modulerne lige for tiden, da meget af det, vi laver i øjeblikket, er ledningsarbejde og lys i huse. Vi er også lige begyndt at styre alle tog via digitaldrift, ved hjælp af en ARDUINO, en lille computer, og det har taget en del tid at få styr på det.

Der bygges fortsat på modul 6 og 7, hvor vi er ved at færdiggøre og testkøre sporvognslinien og vendesløjfe nr. 2, og vi håber meget snart at kunne få færdig gjort vores sporvogn og sat den i drift. Vi overvejer at få en sporvogn mere på et tidspunkt, så vi kan køre med to sporvogne. I modul 3, 4, 5 og 7 er linien enkeltsporet og i modul 6 dobbeltsporet, så her er det muligt at lade to sporvogne mødes.

I løbet af foråret dukkede den gamle postdiligence op i modul nr. 1, og en kendt person stod af og fandt en bæk, hvor han slog sig ned og begyndte at skrive digte. De fleste genkender ham nok.

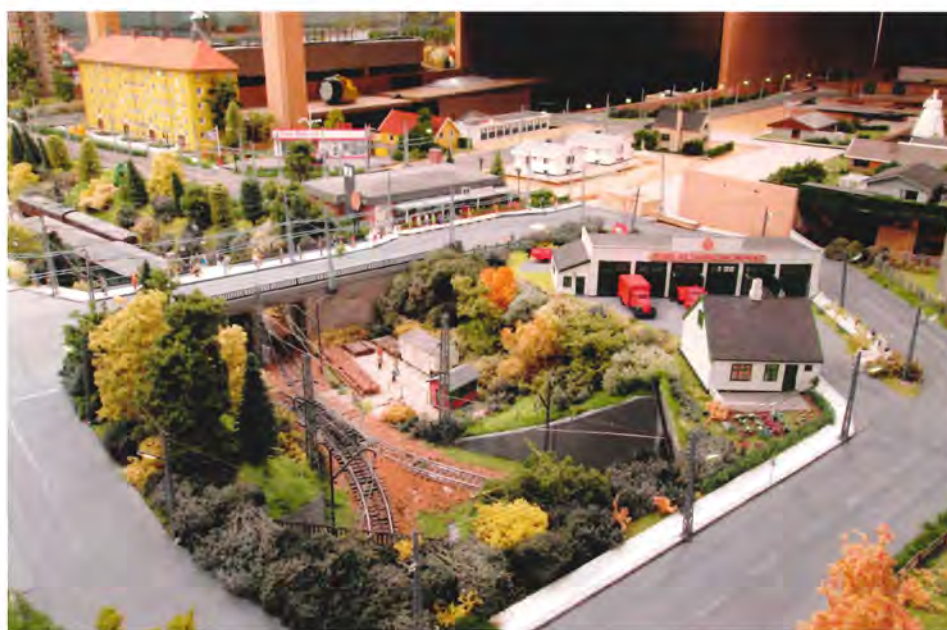
Vi er nu langt om længe også blevet færdige med at indrette vor nye opholdsstue og værksted, som vi fik, da vi flyttede ind i det nye modellokale, og det har vi været rigtig glade for. Samtidig har vi fået vores lille bibliotek på plads. Vi kan nu også sidde samlet og drikke

kaffe og tale om dagens opgaver uden at have gæster gående rundt i lokalet. Der har også været en stor tilstrømning af gæster, efter vi er flyttet ind i det nye modelrum, og mange kommer tilbage for at følge opbygningen. Desværre er vi nu også begyndt at se et stort slid på anlægget, og vi bruger derfor også en del tid med at vedligeholde og udskifte defekte dele.

Da vi flyttede ind i det nye lokale, fik vi

også mulighed for at lave natsænkning på anlægget via en knap, som gæsterne selv kan betjene, og det er noget, som gæsterne har benyttet sig meget af. Til gengæld kan det være lidt forstyrrende, når man går og arbejder på anlægget, og der så pludseligt bliver mørkt.

Men som sagt er vi igang med at sætte lys i huse på modul 1, 2 og 3, som desværre ikke blev lavet fra start, da det på det tidspunkt havde lange ud-



Et kig ud over Husum-forstaden med S-togsstation og Brugsen-supermarked. Foto Christian Hansen.



Sporvognene har deres naturlige plads på anlægget. Foto Christian Hansen.

Tid til lidt eftertanke midt i byen - den gamle digter lader sig ikke anfægte af byens virak. Foto Christian Hansen.

sigter med at lave natsænkning på anlægget. Det ærgrer os i dag, da det er et stort arbejde at skille bygninger ad og montere lys i dem. Men det åbner jo også for andre muligheder, nemlig for alt det, der foregik om natten. Men det skal vi nok fortælle mere om ved en anden lejlighed.

Danmarkshistorien i miniformat

Modeljernbanen er blevet til i et samarbejde mellem museet og en gruppe frivillige, der i 10 år har arbejdet på

modellen, og nu er de kommet så langt, at de er klar til at vise historien helt op til 1960. Man kan bl.a. se Danmarks første jernbane mellem København og Roskilde, Ellehammers helikopterforsøg, Novo Nordisks første insulinfabrik og Fords samlefabrik anno 1924. Udstillingen er specielt indrettet, så museets modeljernbane virkelig kommer til sin ret. Lyset vil skifte mellem nat og dag, og i loftet hænger der et udvalg af museets fine samling af modelfly. I et tilstødende lokale udstilles

de bedste modeltog fra museets samlinger, heriblandt den berømte "Kro-kodille", som Märklin producerede i mellemkrigstiden. Den anses i dag for at være et af de fineste togmodeller, der nogensinde er produceret og er et eftertragtet samlerobjekt. De frivillige bygger stadig på modelanlægget i det ny indrettede værksted, og hver lørdag holder de åbent værksted, så interesse-rede kan komme og se arbejdet skride fremad og få en snak om tog, skinner og bygninger.

Julenyheder fra hobby trade



Julen nærmer sig...

Sæt med postvogn Litra DO og DQ

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

999,-

Tilbuddet gælder i november og december 2017 hos din forhandler

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

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

www.f2010.dk

Den glemte bro



Peter Windfeld ved 'den glemte bro', som han har bygget i model. Foto SoB.



Nykøbing Sj. bliver en statelig bygning, når den er færdig. Mon ikke 'Silberling'-vognen skal bruges til en OHJ-Mo.



Et par flotte færger i lejet i Helsingør - færger er et meget populært tema på mange modeljernbaner.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ved det store modeljernbanearrangement på Danmarks Tekniske Museum i september talte jeg blandt andet med Peter Windfeld. Han havde til udstillingen lavet et bro-modul - men ikke en hvilkensomhelst bro.

Det var den genfundne bro over Gudenåen ved Vestbirk - den bro, der i 85 år lå gemt inde i en høj dæmning. I 2014 blev den atter frilagt og er i dag et af de mest besøgte udflugtssteder på Horsens-egnen. I sin tid førte den Horsens-Bryrup-banen over åen.

Da han havde set broen, besluttede han sig for at bygge den i model, og den er færdig nu - blandt andet bygget af laserskårne profiler. Broen er meget markant med den røde farve og den ret store højde - i hvert fald for en bro til en smalsporet jernbane. I sin tid var det

da også den største i Norden af sin art. I forlængelse af modelbanestrækningen fra broen lå Nykøbing Sj. banegård - endnu kun under opbygning, men meget genkendelig med den lange stationsbygning og remisen ved enden af strækningen. Stationsbygningen var dog ikke færdig, så vi måtte nøjes med en interimistisk opstilling med fotostat. På sporene holdt udover typisk OHJ-skinnebusmateriel også den lille rangertraktor 65 og et firekøbt MaK-lokomotiv, som en kort tid faktisk kørte på banen, i følge et af klubmedlemmerne fra "Slæbeskoen".

Helsingør Modeljernbaneklub (<http://hgmj.dk>) udstillede et endnu ikke færdigt anlæg med Helsingør banegård som tema, og her var det de fine færgemodeller, der fascinerede. Det var færger som "DAN" og "KRONBORG", der lå i lejerne - begge færger med lys i lanterne og indretning med op-

dækning på borde osv. - svært at se gennem ruderne og i det hele taget at fotografere, men flot arbejde.

I den anden ende befandt et kørende Lego-anlæg sig. Det forestillede Nørrebro og Lygten stationer, komplet med "KSB"-materiel og en Mo-lignende motorvogn - og søreme også et par linie 19-sporvogne under Højbanen.

Utroligt, hvad man kan bygge i Legoklodser. Ud over de mange, kørende klubanlæg og små private anlæg var der også opstillet en klassisk Märklin-bane med blikskinner, farvestrålende kataloger og - naturligvis gode, gamle Märklin-modeller fra dengang, hvor modeltog hed "elektrisk tog" og var alle raske drenge drøm. Det stammede fra Leif Ellehammer, også fra "Slæbeskoen". Et dejligt gensyn med en svunden tid.



Må jeg se billetterne, tak. Detaljeringen er gennemført på færgemodellerne. Foto SoB.



Nørrebro station og Højbanen, bygget i Lego-klodser. Foto SoB.



København L. med KSB- og DSB-tog - det hele er bygget af Lego-klodser og togene kan naturligvis køre. Foto SoB.

Erindringer fra 46 år i DSB



Indvielsen af Høje Taastrup station den 31. maj 1986. En ME er ankommet med en stamme med Bn-vogne. Bemærk rækken af tilskuere på broen i baggrunden og den hensatte vogn til højre. Foto K.E. Jørgensen.

Af Allan Testrup

Afsnit 11 Høje Taastrup 1990-1996

I 1990 blev DSB Passager opdelt i DSB InterCity og DSB Regionaltog. DSB InterCity bestod af seks stationschefer i København H, Høje Taastrup, Odense, Esbjerg, Århus og Aalborg samt DSB IC Erhverv, der havde kontor i Høje Taastrup men var landsdækkende. Stationschef Høje Taastrup havde udover Høje Taastrup og Hedehusene (fordi den lå i Høje Taastrup Kommune) stationer også DSB Specialservice (Særtog, udflugtsvogne, Ferieekspresen, Skiløberen m m) og DSB Skolerejser, der lavede lejrskolerejser og havde kontakten til skolerne. Endvidere var der et selvstændigt DSB Rejsebureau. Mit ansvarsområde som stationsleder var Høje Taastrup og Hedehusene stationer og stedfortræder for stationschefen. Kurt Sølund og jeg fik et rigtig godt samarbejde, og da Kurts erfaring

med stationsdrift efter mange år i administrationen ikke var så stor, og de andre funktioner krævede et stort arbejde, fik jeg næsten "frie hænder" til at lede stationerne og personalet her. Regionschef i DSB InterCity var P Ø Jensen, København, bedst kendt som PØ. Jeg forstod ikke denne opdeling i DSB InterCity og DSB Regionaltog. De fleste passagerer i Høje Taastrup var regionaltogets- og S-togskunder og også den største indtægt. Og Hedehusene var jo en "ægte" regionaltogets-station.

Høje Taastrup station blev åbnet i 1986, hvor S-banen blev forlænget fra Taastrup til Høje Taastrup. Samtidig begyndte regionaltog at stoppe i Høje Taastrup. Først da 3. og 4. spor mellem Høje Taastrup og Roskilde blev indviet i 1988, stoppede alle tog på stationen, som var tænkt som en "fremskudt" hovedbanegård med skiftemulighed til Vestegnen og gode parkeringsmuligheder, 800 pladser. Den har ikke (som

mange tror) været tænkt som endestation for regional-, IC-, Lyn- og internationale tog under normale forhold. Men under uregelmæssigheder kunne stationen sammen med Roskilde bruges som ende- og udgangsstation. En lille "historie": Da hovedstadspresen begejstret skrev, "at nu standser alle tog i Høje Taastrup", skrev Thisted Dagblad, "at det dog ikke gjaldt togene mellem Struer og Thisted".



Skolerejser var en del af ekspeditionerne på Høje Taastrup. Her et vognløbskilt fra tiden. Foto Flemming Søeborg.



EA 3010 med særtog i Hedehusene den 28. maj 1988 i anledning af åbningen af 3. og 4. hovedspor mellem Høje Taastrup og Roskilde. Foto K.E. Jørgensen.



'Sølvpilen', her med MA 468 i spidsen for et heltog, kørte endnu to-tre år efter åbningen af stationen, men blev så erstattet af IC3-tog i 1990-91. Foto Tommy Jørgensen.

Samtidig var planen at bygge et blandet byggeri med kontorer og boliger i området for at skabe en helt ny bydel. Indkøbscentret "City 2" var allerede i fuld gang og tiltrak mange mennesker. Men udviklingen gik ikke helt så stærkt som forudset.

Jeg blev sat ind i arbejdet af den tidligere stationsleder, men fra 1. februar måtte jeg klare det selv. Jeg benyttede de første måneder til at sætte mig ind i arbejdet på stationen. Alt arbejdet med S-togene hørte under "DSB S-tog", men passagererne var dog mit ansvar, når de først var på stationen. Det kunne godt give problemer ved uregelmæssigheder, hvor tog kørte "lige for snuden af passagererne", fordi S-tog blev styret af Taastrup kommandopost og andre tog af Roskilde FC. Hvis passagererne var forsinkede, blev de ret utilfredse med, at der ikke var bedre forbindelse mellem togene. Det var især passagerer fra forsinkede S-tog, der mistede deres tog videre fra Høje Taastrup, som blev ramt, når de så bagenden af deres tog. Højttalerinformationen vedrørende fjerntog, der blev betjent i Roskilde FC, var heller ikke optimal. De havde

jo ikke mulighed for at se, hvordan situationen var i Høje Taastrup. Herom senere.

Stillingen som stationsleder blev slået op i 30. lønramme. Jeg søgte selvfølgelig stillingen og fik en flot påtegning af Kurt Sølund. Opslaget blev dog annulleret, lønrammen var for høj efter ændringerne i plan 90 og blev genopslået i lønramme 28. Jeg søgte naturligvis igen trods ændringen, og denne gang blev jeg udnævnt. Når jeg ser tilbage, er det lidt tankevækkende, hvad det førte til, at jeg to år tidligere søgte Hedehusene. Undervisningen på DSB-skolen stoppede jeg og koncentrerede mig nu om Høje Taastrup og Hedehusene stationer.

I juni fyldte jeg 50 år, og det blev fejret med en udflugt i dansevogn for familie og venner. Jeg havde også åbent hus hjemme for kollegaer (både Roskilde og Høje Taastrup m m), spejderkammerater, medlemmer af folkeoplysningsudvalget og samrådet, venner og bekendte. Det var en dejlig dag. Dette års sommerferie var på KFUM-spejdernes korpslejr i Holbæk. Her passede jeg sammen med Harry og med-

arbejdere fra Holbæk station en "DSB station" med billetsalg og information. Vi havde ret travlt, en del billetsalg af togbilletter, der jo også kunne bruges i bybussen til Holbæk station. Lidt overraskende havde vi også travlt med at arrangere hjemrejser til spejdere, der var kommet fra Østeuropa for at deltage i lejren, nu hvor de havde fået rejsemuligheden ud af deres lande. De havde ikke "tænkt" på hjemrejsen. Lige en opgave for mig. Vi måtte også udføre godsekspedition. Mange kunder var glade for, at DSB var tilstede på korpslejren, så de ikke skulle bruge tid på turen til stationen for at få billetter og information. Resten af ferien blev holdt i sommerhuset.

Tilbage på Høje Taastrup, hvor jeg nu var udnævnt stationsleder, gik jeg nu i gang med arbejdet med at ændre forskellige forhold, som jeg mente var upraktiske.

Ændringer

Jeg syntes, at billetkontoret blev drevet som en S-togs station. Der var lugesalg, der var åbent i togtid. Tidligere chefer havde bestemt, at salg af HT-billetter og HT-klippekort kun måtte sælges i lugesalget. Enten blev kunden i billetkontoret sendt ud til dette salg, eller også skulle personalet købe billetterne/klippekortet af medarbejderen i lugesalget. Ikke særligt rationelt og kundenvenligt. Alt salg af billetter til udlandet blev henvist til rejsebureauet. Ikke så smart, da de internationale tog jo også standsede, når rejsebureauet var lukket. Det gav ikke personalet rutine i salg af billetter til udlandet. Det havde jeg svært ved at acceptere. Jeg kom jo fra en station, der stort set kunne kla-



Billetsalget i Høje Taastrup i 2009, men ikke meget ændret siden åbningen. Foto Tommy Jørgensen.



Forskellige billetautomater blev efterhånden opstillet på stationen. Foto Tommy Jørgensen.



DSB's jernbaneorkester musikerede ved fem-års jubilæet for Høje Taastrup station i 1993. Foto Tommy Jørgensen.



DSB kunne stadigvæk ikke undvære My-lokomotiverne til passagertrafikken i begyndelsen af 1990'erne. Her er nr. 1156 med BN-vogne i Høje Taastrup. Foto Tommy Jørgensen.

re de fleste opgaver. Og hvis Høje Taastrup skulle være "en rigtig banegård", måtte det ændres.

Jeg drøftede det med Kurt Sølund, og han var enig med mig, så vi iværksatte forskellige ændringer. Jeg flyttede fra mit kontor på 1. sal ned til et nyindrettet kontor ved siden af billetkontoret. Lugesalget var nu kun åbent, når billetkontoret var enmandsbetjent. Al ekspedition foregik ved skranken på billetkontoret, og alle salg kunne klare alle ekspeditioner. Det gav en mere ligelig fordeling af arbejdet og bedre kundebetjening. Jeg fik opsat en billetautomat til HT-billetter ved nedgangen til S-togene. Det betød, at billetsalget ikke behøvede at holde åbent fra tidligt om morgenen og sent om aftenen af hensyn til salg til S-togene. Personalet blev undervist i de mest almindelige billetter til udlandet. Personalestyrken blev udvidet i takt med, at omsætningen steg. Jeg fik også etableret en fast telefonvagt i dagtimerne. Nogle arbejdsopgaver, der kunne udføres i Hedehusene, blev flyttet dertil, da der var mere tid der, og samtidig var den ny leder en dygtig overassistent, der gerne påtog sig merarbejde.

På stationen var der også fem stationsbetjente/overportører (kaldet banegårdsmænd) og én månedslønnet ekstraarbejder. Deres opgave var opsyn, rengøring, rejsegodsekspedition, handicapbistand og andre udendørsopgaver. De arbejdede i døgndrift. Deres turskifte var upraktisk. Den månedslønnede arbejdede i fast dagvagt, og de fem stationsbetjente gik i skift med en morgenvagt, aftenvagt og nattevagt. Ekstraarbejderen var alene i halvanden time mellem morgen- og aftenvagten.

Efter nogle forældede regler fra tidligere chefer måtte han ikke foretage rejsegodsekspedition, så det skulle kontorpersonalet ordne trods det, at han godt kunne klare dette arbejde. Sammen med tillidsmanden, der kom fra København H., fik vi lavet et turskifte, hvor alle seks gik i et skifte på fire vagter og to fridage. For at undgå besparelse på styrken overtog de nogle opgaver. De skulle selv gøre rent i deres egen opholdsstue, garderoberum, toilet og vaske gulvet på 1. sal og trappen ned til stueetagen, tømme affaldsspande på billetkontoret og på mit kontor. Desuden skulle de betjene Hedehusene station. De blev godt tilfredse med det nye turskifte, som gav mere ro og gode overgangstider mellem vagterne. Og ingen skulle forflyttes. At der var en medarbejder tilstede hele døgnet betød, at vi undgik hærverk, uro og rulletrapper, der var gået i stå, hjælp til kunder med info og hjælp med bagage og yde handicapassistance i al togtid. Jeg arbejdede godt sammen med Kurt Sølund og de øvrige ledere i Specialrejser (min elevkammerat Else Henningsen) og Skolerejser. Også med lederen

af rejsebureauet, lederen af Taastrup kommandopost, tjenestefordeleren på København H. og fra andre DSB-instanser (bygning, bane m.m.) havde jeg et godt samarbejde. Det undrede mig, at opdelingen i DSB S-tog betød, at jeg ikke kunne "låne" personale til billet salg fra dem, trods det, at de netop havde en afløserstyrke til S-togsstationerne. Lidt upraktisk, syntes jeg. Men det er en ulempe ved opdeling i særskilte enheder, jeg kunne godt låne medarbejdere fra Roskilde station (DSB Regionaltog), hvis det var svært at få besat en vagt.

Kurt Sølund var god til at pleje personalet. Han arrangerede en årlig skovtur for alt personalet. Jeg fik skaffet afløsning, så ingen blev hindret i at deltage. Vi var bl.a. på tur med Hedelands Veterantog og besøg på Høje Taastrup Kombiterminal.

Efter cirka et år indrettede vi et specielt lokale i forbindelse med billetkontoret. Fra Skolerejser fik vi en medarbejder til billetkontoret, og sammen med en assistent fra billetkontoret fik de nogle specielle opgaver. De udstedte gruppebilletter til udlandet til de skoler, der



Veterantog fra ØSJS, bestående af DSB MC 651 og NPMB Nr. 7 i Høje Taastrup 1996. Foto Tommy Jørgensen.



Internationalt tog ved perron i Høje Taastrup i 2006. Foto Tommy Jørgensen.



Særtoget med styrevogn, skubbet af EA 3010, i Høje Taastrup ved indvielsen af eldriften Roskilde-København-Helsingør samt 3. og 4. hovedspor. Foto Tommy Jørgensen.

skulle videre i forbindelse med frirejse i Danmark, udstedte billetter til meserejser, der var arrangeret af Specialrejser og betjente erhvervskunder, der havde fået en aftale med salgskonsulenten i Høje Taastrup og IC Erhverv. Desuden hjalp de ned udstedelse af billetter til udlandet. De hjalp også DSB Rejsecentre med tarifspørgsmål og udstedte gruppebilletter til udlandet til udlevering på rejsecentrene. I de år var der en udvikling i DSB, der betød, at rejsecentrene i de større byer selv udstedte billetter til udlandet og derfor havde brug for hjælp.

På et tidspunkt blev et IC3-tog adopteret af Høje Taastrup, og det blev døbt Torsten efter en vikingehøvding, der mentes at være grundlægger af Taastrup. Det gav anledning til festivitas med særtogskørsel m.m.

Den 28. december 1992 blev jeg omkring kl. 7 ringet op hjemme af FC Roskilde, at der var sket en ulykke med nattoget fra Jylland i Roskilde, og toggangen var meget uregelmæssig, og det var nok fornuftigt, at jeg tog til Høje Taastrup med det samme. FC skaffede en taxa, som hentede mig og kørte mig til Høje Taastrup. Her var der store problemer med rejsende, der var strandet, da tog fra København ikke kørte længere. Et team togrevisorer fra Ballerup

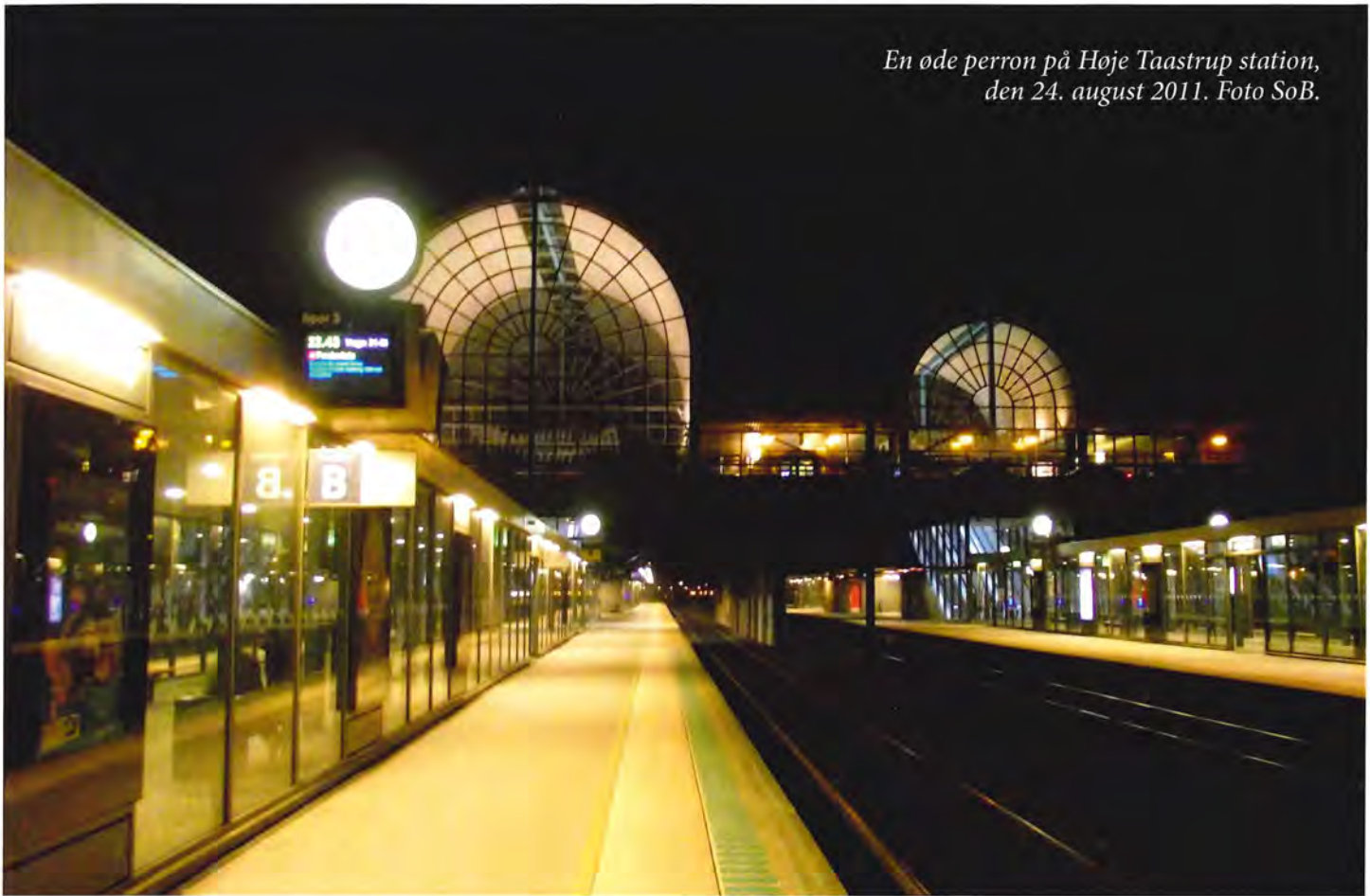
havde hørt om problemerne og taget en taxa til Høje Taastrup og prøvede at informere og vejlede kunderne, så godt de kunne. FC Roskildes højtalerinformation var meget ringe. Næsten ingen tog, køreledningerne var faldet ned i Roskilde og der kunne ingen el-drevne tog komme forbi Roskilde, og der blev indsat busser fra Høje Taastrup til Ringsted og Roskilde omvendt. Så vidt jeg husker kørte togene til og fra Kalundborg/Holbæk, men meget uregelmæssigt. Det var jo i ugen mellem jul og nytår, så der var ikke så mange pendlere, men til gengæld en del rejsende på længere rejser. Trods det, at der på perron 2 var indrettet et kontor til brug under uregelmæssigheder, oplevede jeg aldrig i min tid i Høje Taastrup, at kontoret blev bemandet med f.eks. tog- og lokomotivinstruktører. I andre tilfælde, hvor Høje Taastrup var midlertidig udgangs- og endestation oplevede jeg ofte, at informationer fra FC Roskilde ikke altid var korrekte, da der ofte manglede lokoførere eller togpersonale, og at togene ikke kørte som planlagt. Personalet på stationen prøvede med megafon m. m. at give informationer, men manglede en lokal placeret trafikleder til at koordinere udviklingen af toggangen. Det er svært at følge med i FC og hos personalet

nenterne i København, hvordan situationen er i Høje Taastrup.

I 1994 blev jeg separeret fra min kone og skilt i 1995. Jeg flyttede privat til Korsør og blev for første gang pendler, når jeg ser bort fra den korte tur mellem Roskilde og Høje Taastrup.

Som stationsleder blev jeg "hentet" til billetkontoret, når en utilfreds kunde ville tale med "stationsforstanderen", "øverste chef" eller lignende. Ofte var det kunder, der var ophidset over en episode eller lignende. Det kunne være en forbindelse, der var smuttet pga. forsinkelse, pladsbilletter, der var forkerte eller en medarbejder, der havde sagt noget forkert. Der blev krævet taxa som erstatning, endda særtog var jeg ude for, gratis billetter m. m. I flere tilfælde havde kunden ret i klagen, i andre var det kundens egen fejl. Jeg blev truet med "jeg skal nok få dig fyret", "jeg kender direktør NN" og lignende. Heldigvis havde jeg på kursus lært at tackle den slags kunder, og det er utroligt, som man kan få kunder ned på jorden igen ved hjælp af en servicecheck til dagens ret på færgen, gratis pladsbilletter til næste tog, servicecheck til indkøb i kiosken eller restaurant og lignende. Så de fleste blev tilfredse og sagde tak for hjælpen. En gang var en kunde meget utilfreds med

En øde perron på Høje Taastrup station, den 24. august 2011. Foto SoB.



prisen for at sende bagage til udlandet. "Det var for dyrt, med fly var det gratis", og DSB fik "den helt store tur". Lidt frækt tilbød jeg ham 100 kr., hvis han selv tog bagagen med i toget. Han kiggede underligt på mig og bad om en nærmere forklaring. Jeg svarede, at så havde både han og DSB tjent penge, da DSB havde sparet omkostningerne ved transport af bagagen. Han tog ikke imod mit tilbud og betalte prisen uden mere vrøvl.

I 1994 etablerede vi i Høje Taastrup i samarbejde med DSB International "Servicecenter Udland". Leder blev trafikkontrollør Claus Christensen, der kom fra DSB Rejsebureau. To medarbejdere fra DSB Specialservice blev flyttet til servicecenteret, hvor de tog sig af Ferieekspresen, Skiløberen og Fjeldekspressen og andre særtog. Desuden flyttede de to medarbejdere, der beskæftigede sig med messe- og forretningsrejser, ind i det nye center. Servicecenter Udland skulle vejlede og udstede komplicerede billetter til udlandet for DSB Rejsebureauer og Rejsecentre samt private, billetudstedende rejsebureauer. De fleste gruppebilletter til udlandet blev udstedt i Servicecenteret og sendt til udlevering på bestillingsstationen/rejsebureauet. Dette center blev vel modtaget af brugerne,

der ofte var i tvivl om prisen m. m. Der var også en del skriveri i pressen om priserne på togrejser til udlandet, hvor der blev oplyst forskellige priser på samme rejse.

I 1995 blev jeg udnævnt til trafikinspektør i lønramme 30. Det blev i 1995 besluttet at lukke DSB Rejsebureau Høje Taastrup i egne lokaler og flytte ind i billetkontoret med to medarbejdere. Efter lidt ombygning fik vi indrettet rejsebureauet ved skranken, så der nu kunne ekspederes rejsebureauforretninger i billetkontoret. Almindelige togbilletter til udlandet blev stadig solgt af stationens personale på billetkontoret, og Servicecenter udland og rejsebureauet solgte mere komplicerede rejser med hotelophold m. m. Høje Taastrup station havde nu fået "full service", et mål jeg havde sat mig, så stationen nu kunne fungere som en "rigtig banegård". Personalestyrken var også udvidet siden 1990, der var nu to trafikkontrollører som skrankeledere i en morgen- og eftermiddagstur på hverdage og en dagtur lørdag og søn- og helligdage. Høje Taastrup var også en af de få stationer på Sjælland, hvor der kunne indskrives bagage til udlandet. I 1995 blev jeg gift med min nuværende kone og boede fortsat i Korsør. I maj måned 1996 fejredes 10 års fød-

selsdag på Høje Taastrup station med lidt festivitas og særtogskørsel. Det gjorde vi sammen med kiosken og restauranten på stationen og de nærliggende forretninger.

Vi er nu nået til efteråret 1996, og nye opgaver ventede mig, da DSB besluttede at oprette telefonsalgscentre rundt om i landet, og det betød, at jeg i efteråret 1996 sagde farvel til Høje Taastrup.

Fortsættes



Der var også folkedansere i hallen ved jubilæet. Foto Tommy Jørgensen.

Nørreport 100 år



Nørreport med den ene af 'suppeterrinerne' og en linie 15-sporvogn i 1920'erne. Slg. Leif Bang.



Nørreport station, som den ser ud i dag - hvis man kan se den for cykler og metro-søjler. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

Det virker egentlig utroligt, at Nørreport station "allerede" er 100 år gammel – den åbnede den 26. november 1917. Trods de hundrede år virker stationen stadigvæk moderne.

Årsagen er ikke kun, at stationsbygningen for få år siden blev moderniseret, men at undergrundsstationer altid har haft et skær af modernitet over sig – de er effektive i driften, toggangen er i reglen tæt, og så er undergrundsbaner



På mellemetagen var der førhen billetluger - nu er der yderst høflig selvbetjening og mere lys end dengang. Foto SoB.

indbegrebet af heftig, urban livsførelse. Når man sammenligner bybillederne fra Nørreport gennem cirka et århundrede ser man også tydeligt forskellen – hvor Nørrevold for godt 100 år siden var en fredelig boulevard med allétræer, er Nørrevold i dag et kaotisk trafikknudepunkt i flere niveauer.

Dels gadetrafikken, som ikke er blevet mindre kaotisk i vor tid, dels "Røret" med S-tog og Kystbanetog på fire spor, og dels minimetroen, som ligger endnu dybere.



S-togsperronen på Nørreport er frisket op utallige gange og bruges af tusinder hver dag året rundt. Foto SoB.

Selve stationsbygningen er blevet fornyet flere gange. De første bygninger var de såkaldte suppeterriner, to runde ventesals- og billetsalgsbygninger, som nok harmonerede med den tilsvarende, svulstige hjørneejendom på Frederiksbrogade, men som mere mindede om tysk "byggekunst" fra 1800-tallet. Såvel hjørneejendommen som suppeterrinerne blev heldigvis siden fjernet, og i 1934 blev funktionsstationen opført – med diverse billetsalg, venterum, bagageekspedition osv. Denne station tjente sit formål i mange år med bekvem



Billede fra den 30. december 2011 - de gamle fliser er dukket frem igen, og murbuerne til Kystbaneperronen kan atter ses - for en kort bemærkning. Foto Tommy Jørgensen.



Når man stod nede på perronerne, kunne man høre sporvognene rumle forbi ovenover. Her er det linie 14 en gang i 1930'erne, der holder ved stoppestedet. Bemærk de relativt få cykler. Slg. Leif Bang.

opstigning mellem tog og sporvogne (samt trolleyvogne), men den er nu afløst af den moderne station, der på den anden side er trådt mere i baggrunden – nærmest druknet i et hav af cykler, udluftningsrør for metroen og meget andet byinventar. Det gamle neonskilt med stationens navn er dog bevaret, men er svært at få øje på i det rod, der omgiver stationen.

Exit med fuld musik

Nede på perronerne er der også sket meget. Oprindeligt kunne man se gennem hvælvene mellem de to perroner, og for at friske de skumle perroner op fik de vægbeklædning af hvide badeværelsesfliser i 1930'erne – med stationsnavnet præget i fliserne. Når man stod nede på perronerne, kunne man i

sporvognenes tid høre et bulder, når de passerede stationen oppe i gadeplan.

For nogle årtier siden blev fliserne pillet ned, der kom anden vægdekoration, og de mange murbuer blev muret til, mens perronerne blev frisket lidt op – og på S-togsperronerne blev der gjort plads til større kiosker med snacks, fast food osv. Dertil kom så yderligere trapper til metroen, så til tider har stationen nået sin "mæthedsgrænse".

Forholdene på S-togsperronen er til at holde ud, men på Kystbaneperronen er der til tider ulideligt at opholde sig. Årsagen er de gamle MÆ-lokomotiver, der støjer enormt og forurener voldsomt med dieselos – de burde for mange år siden være skrottet og erstattet af ellokomotiver. I øvrigt var der et pudsigt

mellemspil for en del år siden, hvor nærtrafikperronen skulle ombygges. Dele af perronen blev på skift spærret af, og det betød, at dørene i S-togene tilsvarende blev plomberet. For at gennepassagererne hurtigst muligt ud fra perronen søgte DSB løsninger, og resultatet endte med, at der blev spillet popmusik ret højt for at jage folk væk – programmet var i øvrigt sammensat af Jørgen de Mylius. På Københavns Hovedbanegård brugte man i samme tidsrum klassisk musik ved indgangen fra Istedgade for at modvirke, at uønskede personer tog ophold i vindfanget. Ganske løjerligt, at musik, som normalt ellers kan bidrage til velvære, også kan bruges til at skynde på folk og direkte jage dem væk!



Nørreport i 1924 med den meget bombastiske hjørnebygning i Frederiksborggade (nu nedrevet) og de to suppeterriner. Foto Miller, arkiv HGC.



Folk venter på sporvognen den 9. september 1963 – her ses funkisstationen med garderobe og andre faciliteter bag frugtvogne og pølsevogne. En moderne bygning har afløst tårnejendommen. Foto Holger B.D. Sørensen.

NOCHs kvægrampe



En kvie har lugtet lunten og forsøger at undslippe - men røgteren står klar med kæppen for at tvinge den tilbage til Q-vognen fra OHJ.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Kvægtransporter på jernbane er godt nok et længe overstået kapitel, og køer og svin må i stedet tage til takke med lastvognstransport til slagteriet. Det var anderledes før i tiden.

Det kan nu genopleves på modelbanen med dette sæt fra NOCH. Det indeholder et todelt rampe med figurer og tilbehør. Ramperne er lavet af skummateriale, indfarvet i passende gråsorte nuancer med relativt overbevisende struktur – asfalkørebane med granitstensmur. Der er vedlagt fem sortbrogede køer, to kvægdrivere, tyve totter med vildgræs samt laserskårne kartonplader til hegn og ramper. Disse dele skal skæres fri og limes sammen.

Mens de førstnævnte dele er ligetil at anvende, er det så som så med de laserskårne dele, som dels er meget tynde, dels er meget "levende". Ramperne er nogenlunde nemme at samle, men pasformen er ikke optimal, og ramperne

bliver nemt lidt skæve at se til. Værre er det med de otte, flytbane hegn – her er det næsten umuligt at lime de uhyre tynde dele sammen, uden at der kommer lim over det hele – eller at nogle dele flosser eller bliver ubrugelige på anden vis. Laserskåret træ eller karton af bedre kvalitet havde været et bedre materiale her.

Nå, men sådanne hegn har nok været ret medtagne i virkeligheden – krea-

turerne har sparket, hegnene er væltet og i det hele taget har det blot været brugsting, man altid kunne reparere, så det er vel i orden. I hvert fald får man efter en times arbejde et resultat, som nok kan bruges – og ellers kan man jo altid patinere hegn og ramper med smudsig farve.

NOCH art. nr. 65614 Kvægrampe. Pris ca. kr. 275,-.



Noget af indholdet i æsken - figurer, ramper, tilbehør.



Livlig gang på læssevejen - kreaturerne skal til slagteriet, måske i Holbæk.

Nyttige mennesker

Af Flemming Søeborg

"Nyttige mennesker" er titlen på en ny bog, nærmest en antologi, samlet af Morten Flindt Larsen. Det er ældre avis- og bladartikler, der fortæller om mere ukendte sider fra jernbanens hverdag.

Artiklerne spænder dels over en lang årrække, 1887-1966, dels over mange forskellige emner fra såvel stats- som privatbaner. Fælles for alle artiklerne er, at de er krydrede med virkeligt gode billeder, såvel motiv- som indholdsmæssigt – når Morten Flindt Larsen står bag en bog, kan man være sikker på kyndige kommentarer og de bedste billeder.

Bogen følger i kølvandet på den serie på de andre "reportagebøger", der udkom for en del år siden. De udgør på sin vis en slags sammenhængende fortælling om livet ved banerne, men fortalt på en ganske anden måde end de "normale" jernbanebøger, da vi i flere

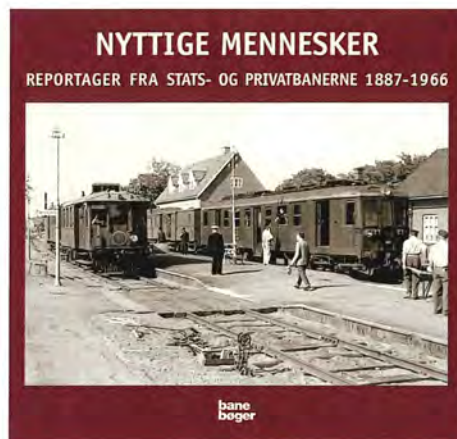
af reportagerne kommer helt ned på gulvet, så at sige, og følger hverdagens arbejde og ind imellem sure slid.

I reportagen fra en tur på Østersøen i 1948 får vi for eksempel et helt unikt indblik i det, der var Danmarks sydligste, faste punkt, den bemandede båke syd for Gedser – den var bemanded med DSB-ansatte, der boede i en cementbeholder på havbunden. I en anden færgebetretning er der en malende skildring over savnet af "bordets glæder", som prægede de fem besættelsesår og tiden derefter – tænk, at portugisiske sardiner var en stor sjældenhed dengang!

Artiklerne spænder som sagt vidt, og de fortæller hver en flig af livet ved banerne – hvadenten det drejer sig om rejsen med tog fra Rønne til Allinge eller om "den døde bane", Midtbanen i Hornsherred, og det er artikler, som alle med interesse for jernbaner vil kunne få noget ud af. Kort sagt, en rigtig lænestolsbog, som man kan glæde

sig til at læse i ét stræk – eller man kan tage et afsnit om dagen og dermed få længere glæde af bogen. Den er oplagt som mandelgave til den, der elsker at rejse, såvel i virkeligheden som i litteraturen.

Morten Flindt Larsen (red.): *Nyttige mennesker. bane bøger* 2017. Indbundet, 98 sider. Pris ca. kr. 298,-. ISBN 978-87-91434-49-5.



Forsiden til bogen 'Nyttige mennesker'.

MARKED FOR MODELJERNBANER | MODELBILER OG LEGETØJ FOR SAMLERE

MODELJERNBANEBOERSEN FINDER STED SØNDAG DEN 4. FEBRUAR 2018 KL. 10-16 I TERMINALEN VED OSTSEEKAI KIEL, OSTSEEKAI 1, 24103 KIEL.



Interesserer man sig for modeljernbaner, modelbiler og legetøj for samlere, kan man glæde sig til modeljernbaneboersen i Kiel den 4. februar 2018. Her tilbyder 80 udstillere på 2400 m² et stort udvalg af alle sporvidder, lige fra spor Z over spor H0 til, havejernbaner, fra blikjernbaner til computerstyrede tog samt modelbiler og legetøj for samlere. Her vil være rig mulighed for at kigge, handle, snakke og købe.

Der er mulighed for at købe både mad og drikke.

ENTRÉ:

3,50 € pr. person,
5,00 € for ægtepar.

Børn under 14 år (i ledsagelse af en voksen) GRATIS ENTRÉ

EISENBAHN
AUTO + SPIELZEUG
BÖRSE-KIEL
04.02.2018



Ostseekai
Ostseekai 1 / 24103 Kiel

EISENBAHN
AUTO + SPIELZEUG
BÖRSE-KIEL
04.02.2018



Ostseekai
Ostseekai 1 / 24103 Kiel

EISENBAHN
AUTO + SPIELZEUG
BÖRSE-KIEL
04.02.2018



Ostseekai
Ostseekai 1 / 24103 Kiel

Yderligere informationer fås hos: Scharly's Lokshop, tlf. +49-431-62190 eller via e-mail: scharlys.lokshop@kielnet.net.

Et slag for Gerda

DSB G-maskine fra serien 160-173 ell. 601-651 med langt godstog under udkørsel fra Bramming, ukendt årstal. Samling FS.



G 611 på Hellerup Godsstation i 1950'erne holder parat til afgang med et godstog. Samling John Schøler Nielsen.



HJT G 625 kørte også udflugtstog på Hornbækbanen omkring 1970. Foto Kaj Pedersen.



HTJ G 625 med udflugtstog i Tølløse den 17. september 1961. Foto HBDS.

Af Flemming Søeborg

Man skulle tro, at DSB litra G havde fået litraet, fordi den var så udpræget en Godsmaskine: Relativt små hjul, trekoblet maskine med høj trækraft, lav hastighed var nogle af kendetegnene for disse lokomotiver. De kørte dog også passagertog især på sidebaner.

De blev anskaffet i flere serier med diverse forskelle serierne imellem. De første 14 blev anskaffet til de Jysk-Fyenske Statsbaner i 1884 og 1888, og fra 1896-1901 anskaffede DSB 51 stykker mere af disse maskiner, der kom til at køre over hele landet. De kørte på Sjælland især på Slangstrup-, Frederikssund- og Nordvestbanerne. På Fyn sås

de f.eks. på Assensbanen, og de kunne ses på flere jyske strækninger (f.eks. Thybanen og "Den Skæve Bane" Laurbjerg-Bramming).

Et særkende for maskinerne på Sjælland var, at de – modsat de jysk-fynske maskiner – efter Anden Verdenskrig fik påbygget to sandkasser ("bolschedåser") på kedelryggen af samme type som på H-serne, mens andre maskiner fik de mere almindelige sandkasser, der var sammenbyggede med domene, som de kendes fra f.eks. litra D og F.

G 611, som ses på et par af billederne, blev i øvrigt bygget 1898 af Breda i Italien – forløberen for Ansaldo-Breda. Flere af G-maskinerne opnåede en høj

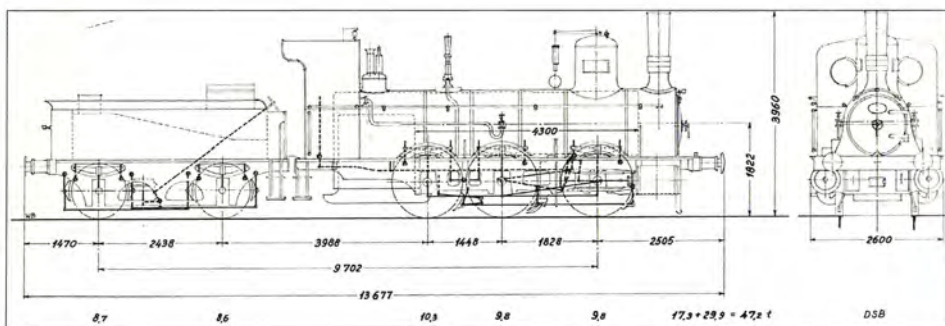
alder – således blev nr. 611 udrangeret i 1959, men andre "levede" videre til ind i 1960'erne. I dag er nr. 78 bevaret af Danmarks Jernbanemuseum og permanent udstillet i Odense, mens G 625 er bevaret af Dansk Jernbane-Klub og holder i Marslev. Nr. 602, som var forbeholdt Jernbanemuseet, blev desværre ophugget i 1977, og det har nok meget lange udsigter for en eventuel restaurering af G 625, der mellem 1957-78 tilhørte Høng-Tølløse Jernbane, HTJ. G 625 kørte herefter som veteranmaskine under DJK. I 2005 blev den brandskadedt, da remisen i Nykøbing Sj., hvor den blev opbevaret, nedbrændte. Denne lille kavalkade viser G-maskinerne fra deres velmagtsdage i begyndelsen af 1900-tallet til deres senere tid,



Et dejligt nærbillede af G 611 i Hellerup med S-tog i baggrunden. Samling John Schøler Nielsen.



Manden med hammeren har fundet varig beskæftigelse ved G 78.... Foto SoB.



G-maskinen, tegnet af William Bay.



G 78 på Danmarks Jernbanemuseum. Foto Flemming Søeborg.

hvor maskinerne til sidst endte i underordnet tjeneste som lokomotiv for sprøjtetoget, som stationær varmemaschine eller – som nævnt for en enkelt – som attraktiv trækraft for veteran tog.

Desværre har ingen producenter fundet det umagen værd at fremstille en model af dette universallokomotiv, selvom den danske Lima-importør en overgang for mange år siden var interesseret i at lave en tillempet, dansk udgave af et lignende Rivarossi-lokomotiv. I den anledning udarbejdede jeg et projekt for firmaet, men der kom intet ud af det. Det spanske firma Mabar laver en model af et tilsvarende, spansk lokomotiv, men det kræver bl.a. en ny overdel samt en toakslet tender, hvis

det skal ligne blot nogenlunde en god, gammel G-maskine.

Jeg spurgte firmaet for nogle år siden, om de var interesseret i at lave en serie danske modeller, men det hele strandede på de mange formændringer og på, at grundmodellen alligevel afveg for meget fra G-maskinen, så derfor, kære, danske modeltogsproducenter: Kunne I ikke overtales til at lave en G-maskine – den vil blive værdsat! Det er jo en relativt simpel maskine uden kompliceret gangtøj, der er hverken for- eller efterløber, der kan afspore, der er god plads til motor og dekoder, og det er som nævnt noget nær en universalmaskine til brug i mange epoker. En G-maskine er jo oplagt til at trække

de små godsvogne fra hobby trade, så – hvem kommer først med G-maskinen – og meget gerne en toakslet kupévogn som supplement?



Påskriften på førerhuset. Foto Flemming Søeborg.

Lang SP med pakrum



Illustration af indgrebet med udspartlede savspor.

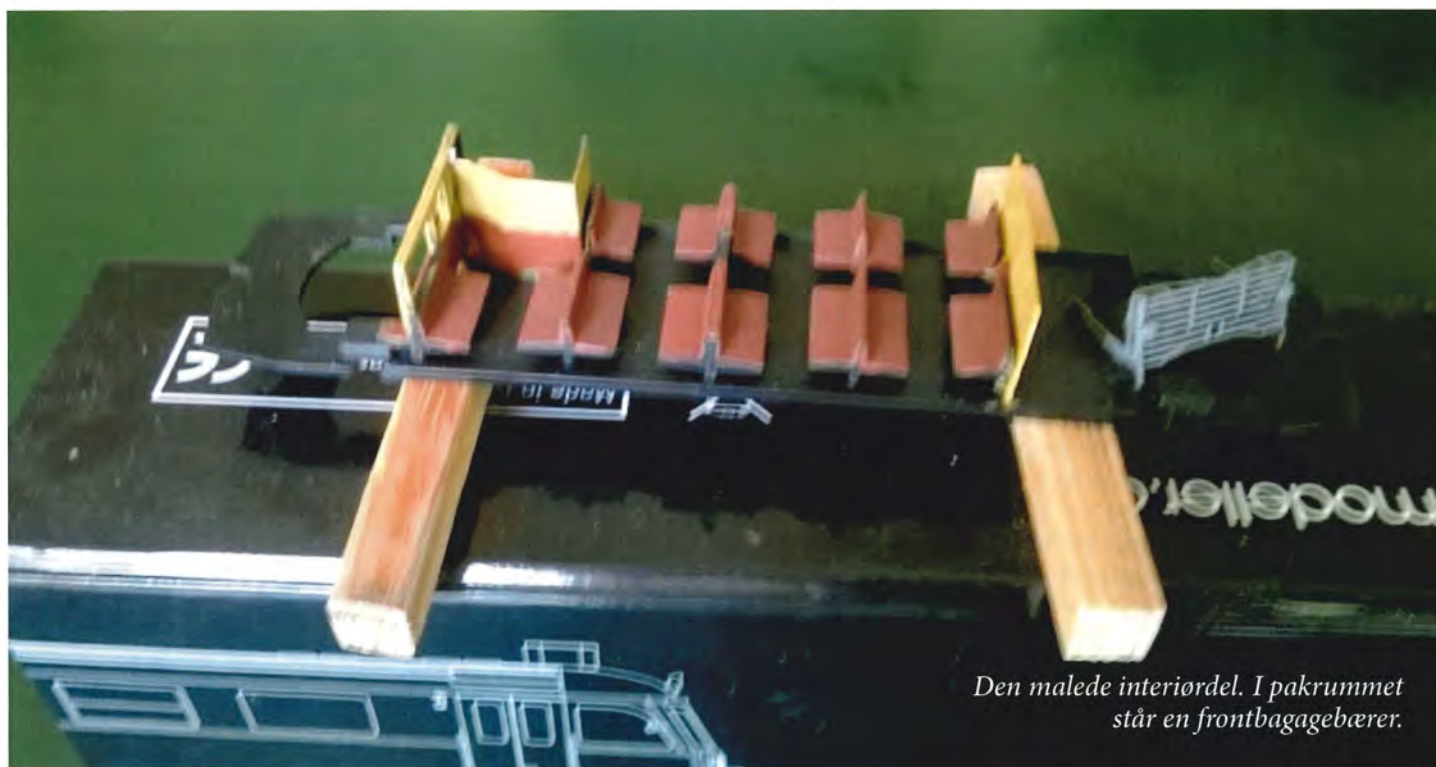
Tekst og fotos Lars Rasmussen.

Epokemodeller tilbyder nogle ganske nydelige H0-modeller af Scandias 2. serie skinnebuser. Bivognene er en modificeret motorvogn af type "lang personvogn", som der byggedes ni stk. af. Af den matchende type "lang personvogn med pakrum" byggedes pudsigt nok kun tre stk., nemlig AHTJ SP 2, HHJ SP 2 og HOJ SP 422. AHTJ's var indrettet med postrum og udstyret med frontbagebærere, som generelt for motorvogne og enkelte af de korte

bivogne; f.eks. Ålborgbanernes. Pudsigt nok endte AHTJ's bivogn ved Ålborgbanerne.

Som let øvet selvbygger blev fristelsen til at indbygge et pakrum i en Epoke-modeller-SP for stor, hvorfor vognen indledningsvis blev adskilt for en rekognoscering. Det går let i fire dele: Undervogn, interiørdel, tag og så selve karossen med vinduer. Desværre kan vinduesbåndet næppe udtages uden skader, men det kan lirkes fri af siden i karossen, hvor det skal saves i. Det

sidste vindue i hver side ved det kommende pakrum skal jo blændes af, og jeg indledte med at save vinduesbåndet over her og lime et stykke plastcard i de nu tomme vindueshuller. Cyanolim hæfter godt på den anvendte plast og blev benyttet til alle limninger. I toilet-siden skal vinduesbåndet ændres, idet typen havde to oplukkelige vinduer ved pakrummet og et fast ved toiletet – altså lige omvendt af originalen. Vinduesbåndet har nogle udskæringer til tagclips, som skal tilpasses lidt efter denne ombygning, ligesom de ny



Den malede interiørdel. I pakrummet står en frontbagebærer.



SP-vognens modsatte side som spartlet og grundmalet. Bemærk vinduesombytningen.



Den originale vogn.



Den færdige vogn FFJ SP 13.



Til inspiration FFJ-skinnebustog SM 15-SP 9 i Aalborg 1968, SP-bivognen er dog kortere end den i projektet. Foto Frank Stenvall.

pakrumsskydedøre kommer i vejen for to clips.

Det er en lidt mere krævende opgave at skære ud til skydedørene, men den anvendte plast er heldigvis ret sej, så med forsigtighed gik det at save/skære langs tagkant, dørside, karosseribund og 17,5 mm henne vinkelret op gennem siden med det afblændede vindue til tagkant. Materialet kan glattes efterfølgende f. eks. med en fil. Af de ud-savede vægstykker skæres en 4,5 mm bred strimmel modsat døren. Disse stykker skal bruges til skydedørsanslag med håndgreb og slutlygte intakt og limes i åbningen ved fronten på den modsatte side af, hvor stykket blev ud-skåret, hvorved skydedørens placering og bredde opnås.

Det yderste håndgreb ved fronten aftages let. Pakrumsskydedøre med vindue er tildannet af plastcard. Pakrumsgulvet, der står frem under skydedørene, trin og stribe er lavet af passende stykker strips. Skydedørene kommer som ovenfor nævnt i karambolage med de yderste tagclips, men da taget efter maling af karosseriet ikke behøver at kunne demonteres, kan clipståen files ned,

og taget limes. Interiørdelens overflø-dige sæder ved pakrummet saves af og erstattes af en ny skillevej af plastcard. Afslutningsvis skæres der indhak i interiørdel og undervogn for tykkelsen af de nye pakrumsdøre, hvorefter delene kan prøvesamles, og de sidste justeringer foretages.

Efter et nogle timers arbejde fik jeg en rå HHJ-/HOJ-SP. Men da mit ønske var at bygge FFJ SP 13, ex. AHTJ SP 2/HTJ SP 39, skal der yderlig monteres bagagebærere på vognenderne. "Freja Modeltog" i Silkeborg kan levere en nydelig ætsning med bærearmer, der efter sammenlodning og afkortning monteres i et par savspor i fronterne.

Pufferattrapperne blev lavet af et lille, rundhovedet messingsøm, der stikkes igennem bagagebæreren og loddes i et tyndt messingrør, som afskæres ca. 1 mm udenfor bagagebæreren. Ønsker man ikke selv at lave disse nødpuffer, kan Freja levere nogle støbte hertil. Til slut er spartling af savsnit og maling påkrævet. Jeg grundede den hvide plast med Revell nr. 31, der viste sig at matche originalfarven, hvorefter indgrebe-

ne i vognkassen næsten blev usynlige. De ikke udtagelige vinduer vil selvfølgelig genere ved en total ommaling, men de fleste kan afdækkes indefra/udtages. I øvrigt fås flydende afdækning, som måske kan lette afmaskning af især frontruderne ved brug af sprøjtemaling. Ålborgvognene var oprindeligt malet i cerise fonce; en mørk kirsebærrød/bordeauxrød farve.

Denne farve fascinerer mig, og selvom den ændredes i banernes seneste år til en noget lysere – men dog en stadig mørk rød – har jeg forsøgt at eftergøre den oprindelige. Det er Humbrol nr. 20 lysnet med lidt gult og derefter passende fortyndet.

Bivognen er dernæst håndlitreret som FFJ SP 13. Oftest var skinnebusserne renvaskede og derfor ret blanke, hvilket måske kan motivere en afsluttende halvblank lakering?

Den sorte interiørdels vægge malede jeg gulbrun øverst, brun nederst, og sæderne fik en gang vinrød, selvom der ikke er megen synlighed af indretningen i den færdigsamlede vogn, er den relativ enkel at ændre.

Rocos nye Rs-vogn



Rs-vogn med interessant last fra Roco.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det virker som om, at Roco er ved at miste grebet – ikke sådan at forstå, at modellerne ikke teknisk er i orden og fungerer, men når man ser på de modeller, som Roco har ”beriget” det danske marked med i år, ser det lidt broget ud – i mere end én forstand. Det begyndte med et eklatant fejlskud i vinters, hvor Roco udsendte den ellers attraktive privatbanegodsvogn fra HFHJ – men desværre helt forfejlet (med bremseplatform, falsk vognnummer). Det var dumt, især fordi firmaet så let som ingenting kunne have lavet den korrekt.

Det fortsatte i sommer med den gulrodsfarvede Eaos-vogn, og den er der ingen grund til at mindes. Nu har Roco så udsendt en brun Rs-vogn, belæst med tre anhængere. Rs-vognen er fin og næsten helt i orden, men lasten virker lidt ejendommelig. Sendte man anhængere pr. jernbane i epoke IV? Det er muligt, at det var tilfældet, men hvordan Roco så har tænkt sig, at anhængerne skal stå fast på Rs-vog-

nen – det må man gætte sig til. Der er hverken stopkiler eller andre hindringer vedlagt, blot sidestolper og små endegavle, så anhængerne vil uvægerligt hoppe og danse på vognen under kørsel – med mindre de limes fast.

En sammenligning med Lurpak-vognen fra sidste år afslørede tilmed, at den nye vogn har buffere i ”Märklin-højde”, dvs. alt for højt oppe. Det er mystisk, for de to Rs-vogne er egentlig nøjagtigt ens (med forskellige numre), og den eneste forskel, der ellers ses, er to

tynde messingringe rundt om bogiernes drejetappe – men disse ringe er så tynde, at de ikke giver ”overhøjden”. Jeg har ikke kunne finde andre forskelle, så måske er det bare bufferne, der er monteret for højt oppe – og så er det i øvrigt runde buffere, hvor Lurpak-vognen havde firkantede. Dette er korrekt nok, men ellers må vognen kaldes ”en ommer”.

Roco art. nr. 76768. DSB Rs-vogn med tre anhængere, epoke IV. Pris ca. kr. 350,-



Buffere i 'Märklin-højde' til venstre og den mere normale højde på Lurpak-vognen til højre.



Den nye Rs-vogn med messingskiver øverst og den gamle nedenunder - de ser ens ud.

Rejsegods



Portøren bakser med en bagagevogn, fyldt med rejsegods til Vejle, Hobro, Ålborg og andre byer, på Odense Banegård i 1950'erne. Foto Fyens Stiftstidendes Pressefotosamling, Odense Stadsarkiv.

Af Flemming Søeborg

Rejsegods er nok et ret ukendt begreb for yngre mennesker i dag. Før i tiden var det almindeligt, at man indskrev rejsegods (cykler, kufferter, store tasker, barnevogne m.v.) på stationen før afrejsen, således at man slap for at slæbe den tunge bagage ned på perronen og ind i toget. På København H. stod dragerne parate ved indgangen for at slæbe bagagen ind til rejsegodsskranken for passagererne, naturligvis mod en drikkeskilling. Også på Århus banegård fandtes dragere. Cykler var for eksempel bandlyste i passagervognene og skulle derfor altid indskrives som

rejsegods, hvis man ville have den med. Efter ankomsten til afstigningsstationen kunne man lidt senere afhente rejsegodset i ekspeditionen.

Der var restriktioner for hvor meget bagage, man måtte tage med ind i kupéerne – stort set kun håndtasker og den bagage, der kunne være over eller under sæderne. Man skulle jo også tage hensyn til de andre passagerer. Mange handelsrejsende medbragte ofte store kollektioner af tøj eller andre varer, der derfor blev transporteret i rejsegodsvognene. I tidligere tider, når der var skiftedag i landbruget 1. april og 1. november, medbragte passagererne ofte

møbler (stand- eller dragkister, karlekammerskabe, vadsække o. lign.), så der var god brug for rejsegodsvognene.

Vægten for rejsegodset var ikke afgørende – det kunne godt veje op til 100 kg pr. stk. Afregningen skete pr. bane-kilometer. Rejsegods kunne i reglen indskrives op til 15 minutter før togets afgang, og man skulle naturligvis også have gyldig rejsehjemmel (billet) til toget for at kunne sende rejsegodset, så man kunne ikke bare aflevere rejsegodset og få en anden til at modtage det ved endestationen. I så fald skulle det sendes som banepakke eller med postvæsenet – til ganske andre priser.



En "Kraftprotz" fra Bayern



En sværvægter på skinnerne, BR 152 fra Piko.



Detaljer fra undervognen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er sjældent, at en lokomotivkonstruktion er vellykket fra første færd, men det var tilfældet for de 35 bayriske ellokomotiver type EP 5 fra 1924-25. Maskinerne blev brugt til tunge passagertog, og de var med deres 140 tons de tungeste, tyske ellokomotiver til dato. Maskinerne må have været meget avancerede for deres tid – dels havde de stålkarosserier, dels var akselrækkefølgen 2'BB2' – og så var de meget stærke. De kørte som antydte ved gruppeforvaltningen i Bayern og forblev hele deres aktive tjeneste i denne landsdel. Under den store ommummering hos Deutsche Reichsbahn i 1927 fik maskinerne betegnelsen E 52. Ved computerlitreringen i 1968 under Deutsche Bundesbahn blev betegnelsen BR 152. I deres sidste tid blev de brugt som godstogs- og skydelokomotiver. De sidste BR 152 blev udrangeret i 1973 efter 50 års drift, men enkelte blev herefter brugt som stationære transformatorer. Blot en enkelt maskine, E 52 34, er bevaret til vore dage.

En tung krabat

Piko har nu lavet en model af BR 152 i H0. Det er næsten trivielt at skulle beskrive modellen, for – den er simpelt-

hen glimrende. Den vejer 634 gram. Overdelen er gennemgribende detaljeret, og her er det især "taghaven", som tyskerne kalder udstyret på taget, der vækker opsigt. Pantograferne er meget flotte med særlig bredt slæbestykke, og kabler, isolatorer osv. er meget fornemt gengivet. Bag vinduerne i motorrummet er der maskin-atrappes med belysning i mellemgangen – en meget fin effekt (også i analog drift).

Sider og fronter er gengivet med nitterækker, jalousier, spinkle håndbøjler m.m., hvor vinduesviskerne dog virker lidt for grove. Påtrykkene er til gengæld fine og klare, og undervognen er et kapitel for sig med egerhjul, blindaksel, driv- og kobbelstænger. For at sikre gode kurveegenskaber er de to drivhjulsgupper indbyrdes forskydelige, således at minimalradier uden videre kan befares. De to inderste drivaksler har hæfteringe, og der er drev på fire aksler. De to bogier for og bag har også strømoftag, og selv ved allerlaveste strømtilførsel bevæger maskinen sig uden udfald. Pas dog på bufferne og bufferplankerne ved udpakningen – de sidder ret løst, og maskinen mistede én buffer under denne "transaktion". De skal ubetinget limes fast, inden modellen indgår i fast kørsel på anlægget.

Jeg ville gerne have kunnet berette om modellens egenskaber i digitaldrift, men det har ikke været muligt. Uanset, hvor meget jeg prøvede, kunne jeg ikke skille overdelen fra underdelen – den sad som støbt fast, selvom jeg forsøgte at vride siderne fra underdelen med stållinealer og tynde hobbyknive (efter at have løsnet de to skruer på undervognen).

Til sidst opgav jeg, da diverse enkeltdele begyndte at falde eller knække af – men det er egentlig utroligt, at det skal være så svært at skille en model ad. Kunne MOROP ikke udarbejde nogle retningslinier på dette område? Til gengæld var det intet problem at få nye reservedele fra Piko – delene kom tre dage efter, at jeg havde bestilt dem, og sådan skal det bare være – prima kundepleje og helt efter bogen. Det kunne andre nok lære noget af.

Bortset fra det er det en fornem, glimrende model, og på et eller andet tidspunkt skal det nok lykkes at "knække nødden" og få monteret PluX22-dekoderen.

Piko art. nr. 51620 DB BR 152 110-5. Tungt ellokomotiv. Pris ca. kr. 1.650,-.



Et af forbillederne DB E 52 16, ex. EP 5 21516, bygget af Maffei 1923. Foto D. Stüllein. Slg. SoB.



Nogle af de mange detaljer på taget - gennemført flot.



Flot effekt med lys i maskinrummet - også i analog drift.

VW T1 "Schwachkopf" fra Brekina



Schwarzkopf-modellen fra 1994. Foto Gereon Jackowiak.



Schwachkopf-modellen med den meget sigende silhouet - måske skal vi være diplomatiske og nøjes med at omtale personen som 'Tågehornet'.



Den ægte Schwarzkopf-bil. Arkiv Gereon Jackowiak.

Af Flemming Søeborg

Fra tid til anden dukker pudsige modelnyheder op, og denne Brekina-model blev udsendt til herpas "Åbent Hus"-arrangement tidligere på året.

Modellen viser et fiktivt firmanavn "Schwachkopf" samt silhouetten af et hoved og er en direkte efterligning af en Brekina-model fra 1994 fra hårplejefirmaet "Schwarzkopf" – i

engelsktalende lande hedder firmaet "Blackhead".

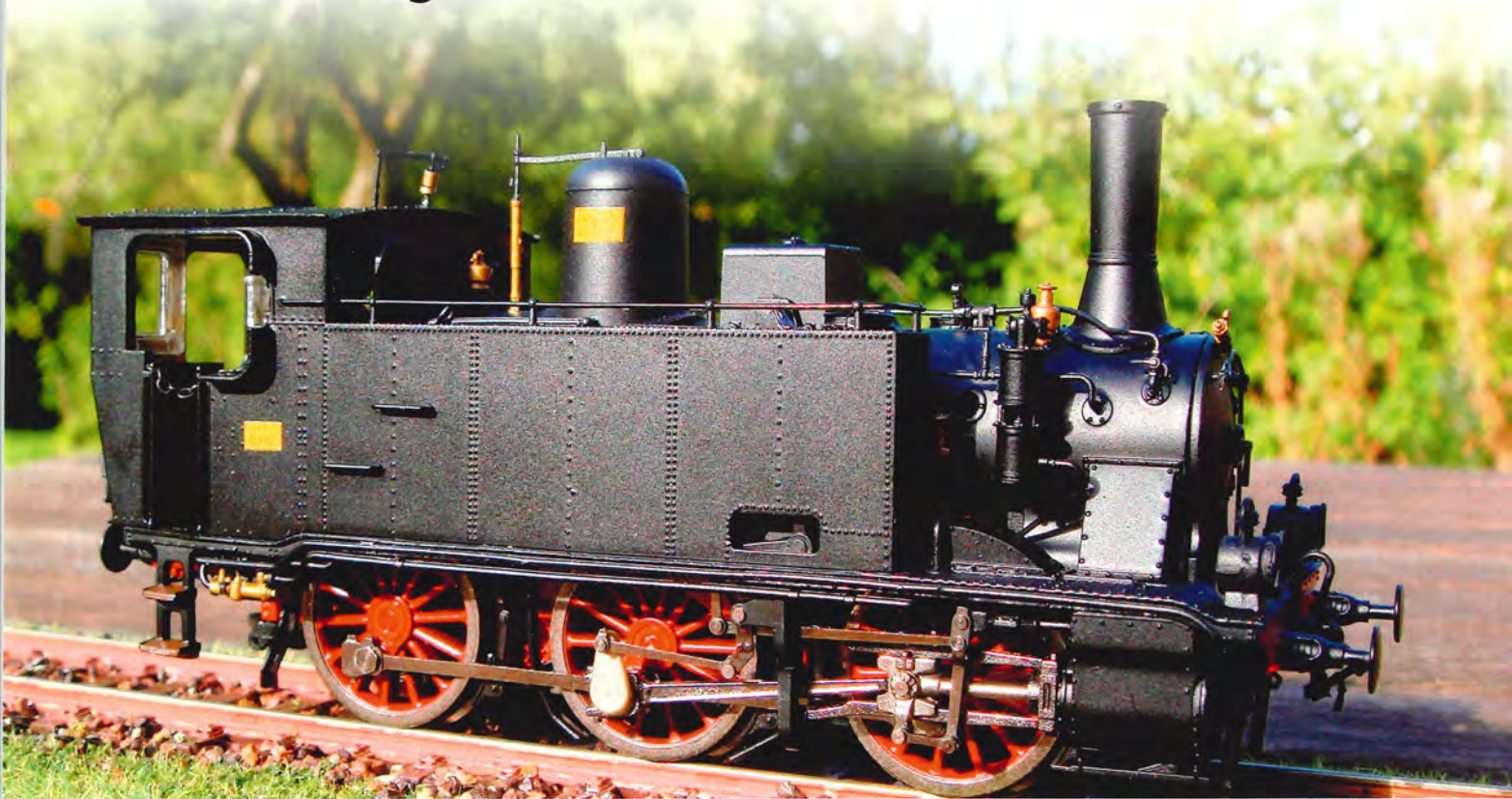
Kig nærmere på kontrafej – det minder mistænkeligt meget om en stærkt omtalt, nulevende person – og når man sammenholder det med ordet Schwachkopf (som på tysk også kaldes Dummkopf, Idiot), går pråsen op for én.

Det har desværre ikke været muligt

at få fat i en model af bilen, men bil-leaderne er venligst stillet til rådighed for Spor og baner af formanden for den tyske VW T1-klub, Gereon Jackowiak, der ofte udsender nyhedsmails med den uendelige række af VW T1-modeller – foreløbig er tallet på 1.900 forskellige reklameudgaver.

Brekina art. nr. 932179. VW T1 "Schwachkopf". Pris ukendt.

Limas nye liv



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der er god grund til at kigge uden for de gængse modeljernbanefirmas rækker. Efter at flere, ellers glemte mærker er blevet genoplivet og har gennemgået en foryngelseskur under det britiske firma Hornbys vinger (Jouef, Rivarossi, Electrotren, arnold) er turen nu kommet til Lima, der atter er på banen under navnet Lima Expert.

Dette års nyhed er intet mindre end et fremragende, lille tenderlokomotiv, Gr. 851 fra De italienske Statsbaner, FS. Det er en helt ny konstruktion. Limas damplokomotiver var ellers mest kendt for primitive begyndermodeller.

Dette nye lokomotiv er af en helt anden kategori – og kan og skal heller ikke sammenlignes med det mislykkede damplokomotiv fra Electrotren (se SoB nr. xx), men gerne med Ibertrens El Selmo, som var og er en fantastisk vellykket model. I øvrigt er det ikke et rangerlokomotiv, men et (lille) strækningslokomotiv, og der blev bygget 207 stk. i årene 1898-1910. De sidste blev udrangeret i 1971, men der er bevaret en håndfuld af dem.

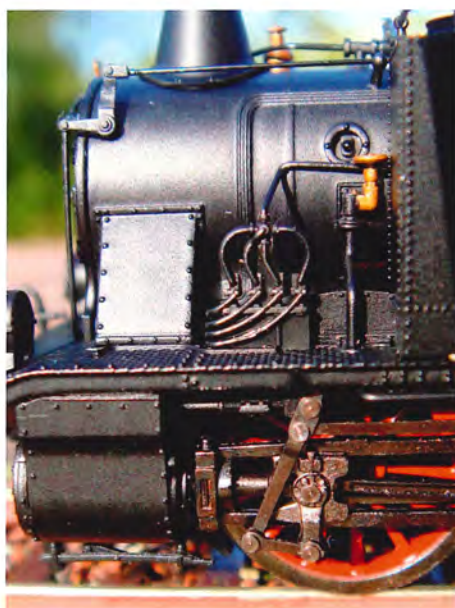
Rivarossi lavede en lettere forenklet model af Gr. 851 i 1964. Limas nye mo-

del er i nøjagtig skala og er forberedt til 21-pins dekoder. Udgaven er i den ældre udførelse med petroleumslygter til belysning, og der er frit gennemkig gennem førerhus. Foran på røgkammeret troner det fascistiske knippe-symbol, og dét kunne godt undværes – men det er nemt at demontere/knække af!

Godt nok siger man om Mussolini (den

italienske lomme-diktator), at han fik togene til at køre til tiden, men det er der vist ingen grund til at mindes ham for i dag.

Detaljerigdommen er stor på den lille maskine – se f.eks. de mange rørforbindelser ved røgkammeret eller de fine nitterækker, for ikke at tale om det fornemme fabriksskilt fra J.A. Maffei.



Stor detaljerigdom på den lille maskine.



Kedelbagvæg med alle armaturer og håndgreb, manometre osv. - og så i H0-skala.



FS Gr. 851.186 opstillet i en park i Como, Italien. Foto Wikipedia.



Rivarossi model af Gr. 851 fra 1964 - god for den tids standarder. Foto Pierre Dominique.

Dertil kommer tynde håndbøjler, fløjter og ventiler af metal og ikke mindst kæder til rangerpersonalet. Alle greb og armaturer i førerhuset er med og markeret med forskellige farver, alt efter materialerne i virkeligheden – utroligt flot. Sådanne gennemførte detaljer ses ellers kun på dyre, håndbyggede modeller eller modeller i større skaler. Der er lysskift for/bag i to lanterner. Hjulene er af bruneret metal ligesom Walshaertsstyringen i øvrigt. Kørslen er udmærket, såvel analogt som digitalt, men trækraften er beskedent –

der er ingen hæfteringe på maskinen, der vejer 140 gram. Lyset i lanternerne er nok en smule for hvidt, men det kan man måske regulere digitalt? Eneste minus er, at det er temmelig besværligt at montere overdelen igen, når man har isat dekoder.

Flere af de små detaljer er i vejen ved genmonteringen, så det er lidt af en opgave at få samlet modellen igen, uden at disse smådele går tabt. Bemærk også, at der tilsyneladende kun er et begrænset antal (150 stk.) af hver serie

til rådighed på verdensplan. Under alle omstændigheder er det et meget stort skridt fremad mht. kvalitet og funktionalitet, når det drejer sig om en Lima-model, og det lover godt for kommende nyudviklinger.

Det findes i flere udgaver, blandt andet med forhøjet kulkasse på venstre vandtank, med elektriske lanterner og med sneplov.

Lima art. nr. HL 2672 FS-damplokomotiv Gr. 851. Pris ca. kr. 1.150,-.

Fallers jubilæumsbog

Af Flemming Søeborg

Et af branchens ældste firmaer er det navnkundige Faller, der fyldte 70 i år. Vi er mange, der er vokset op med disse husbyggesæt, og utallige er de anlæg, hvor Fallers farveprægtige huse har sat deres umiskendelige præg. De første år var det kartonhuse, ganske ligesom Heljan herhjemme, men omkring 1960 havde de i dag klassiske plastbyggesæt sejret totalt, og det ene mere flotte hus efter det andet så dagens lys. At husene i reglen var en del mindre end i målestoksforholdet 1:87, betød ikke så meget dengang – vi købte husene og stemningen og nød de pastelagtige farver, som Faller-huse var så kendte for. Faller selv forsvarede mange år misforholdet mellem husene og den korrekte H0-skala med, at banenære bygninger nok kunne være i tilnærmelsesvis H0-skala, mens den bagvedliggende bebyggelse kunne

være i skala 1:100 eller mindre for at skabe større dybde og spare plads. Den nye bog fortæller historien bag modellerne og kommer hele vejen rundt. Arbejdsprocesserne beskrives, modeludvalget behandles indgående, og der er en mængde for mig hidtil ukendte oplysninger om Fallers byggesæt og historien bag. Faller overtog for eksempel det østrigske firma Hoffmann, der ligeledes fabrikerede husbyggesæt, og lod denne virksomhed fremover fremstille dele til Faller Auto Motor Sport – forløberen for Faller Car System. At Faller også fremstillede flymodeller og elektriske tog (Hit Train) er nok ukendt for de fleste i dag, men paletten var bred for dette pionérfirma – således lavede Faller også mosaik-dele (Fa-Mos) og masser af elektronik, så der var tale om et omfattende sortiment. Forfatteren Ulrich Biene har gravet meget dybt i arkiverne og illustrerer de 186 sider med utallige

fremragende billeder af de mange mere og mindre kendte modeller; der er omfattende information om varemærket, reklamematerialet, udstillingsmodellerne og forbillederne, og bogen er layoutet, så man kan udvælge sig et tema og nøjes med at læse om det – og senere snuppe et andet. En fremragende bog til en god pris. Teksten er på tysk og nemt læsbar. For entusiaster en guldgrube af oplysninger om dette pionérfirma.

Ulrich Biene: Kleine Welt ganz gross. Delius Klasing Verlag. 186 sider, stift bind. ISBN: 978-3-667-10694-0. Pris ca. kr. 250,-.



Den grå eminence – og andre



Om kort tid kører ML-vognen ind på markedet - men koen er ligeglad. Foto Rolf Brems.



Den grå eminence tager sig godt ud på skinnerne. Foto SoB.



Nærbillede af ML-vognen. De hvide detaljer er endnu ikke malet, men bliver det naturligvis på den færdige model. Foto Rolf Brems.

Af Flemming Søeborg

En "grå eminence" var en distingveret, ældre person, der levede lidt tilbage trukket fra det offentlige liv, men alligevel havde betydning og indflydelse i det skjulte. Tilnavnet kan måske passe meget godt på hobby trades nye model, den gråmalede specialvogn nr. 725 – en af de tidligere Do-postvogne, nr. 5607, der fik nyt "liv" i 1962 efter den aktive tjeneste som bureauvogn.

Modellen er udført som træ-postvognene, men der er – udover bemalingen – enkelte ændringer ved specialvognen. Bremsesvingskassen er væk, og det samme gælder gavldøren.

Påskrifterne er udført med den rigtige Johnston-typografi, og der er tillige påtryk med advarselsskilt for trykflasker. En dejlig model, der vil pynte på et sidespor, opstillet med trappe, lidt skrammel og nogle banearbejdere.

Do-postvognen er samtidig kommet med nyt nummer (5632), men ellers i samme udførelse som hidtil, det vil sige med fine, messingstøbte skilte, håndtag og masser af andre detaljer. Et par meget smukke vogne til anlægget.

Flotte projekter i udsigt

hobby trade har ellers mange andre projekter på bedding. Størst forventning er der nok til den kommende motorvogn, DSB litra ML, der kommer efter nytår.

Den følger traditionen fra MT-modellen, der blev kåret til årets udenlandske model af de tyske modeljernbaneblade – en særdeles flot præstation. ML-vognen har alle muligheder for at fortsætte

i dette spor, da det må siges at være den hidtil mest opsigtsvækkende, danske storseriemodel – de modeller, som vi har haft lejlighed til at se nærmere på, har været meget overbevisende med en detaljerigdom, der tager pusten fra én. Naturligvis bliver de umalede plastdele indfarvet i de rette kulører – håndmodeller vil altid adskille sig noget fra de færdige produkter. Prisen vil ligge på MT-niveauet, oplyser hobby trade.

Firmaets modeller med træbeklædning er baseret på en indre kerne af urethan-kompositmateriale (fibermateriale), der er formstabil og modstandsdygtigt over for slag og andre påvirkninger. Træet, der benyttes til de kommende FE-vogne, er dødt træ, der ikke vil forandre sig eller blive påvirket af fugt.

Årerne i det benyttede træ er finere og giver en bedre, visuel virkning end hidtil, og det hele limes med syrefri lim. Der er syv års garanti på holdbarheden, oplyser Günter Hübbertz fra hobby trade.

Derudover arbejder hobby trade på en række andre projekter, der vil komme på markedet i løbet af 2018, blandt andet nye godsvogne – disse er dog endnu på udviklingsstadiet, men det kan afsløres, at der er tale om attraktive, private godsvogne. Dertil kommer en model af Scania-Vabis lastvognen LB 75/76 fra de tidlige 1960'ere, men det kommer vi tilbage til i løbet af næste år.

hobby trade art. nr. 52082 DSB Do 5632 Postvogn. Pris ca. kr. 650,-
hobby trade art. nr. 52087 DSB Specialvogn 725. Pris ca. kr. 650,-



Meget flotte påtryk på tjenestevognen med korrekt typografi, fareskilt for trykflasker - og bemærk dørhåndtaget. Foto SoB.



Postvognen har også meget flotte påtryk med skyggede bogstaver og tal, postskilt, brevkasse m.m. Foto SoB.



Så ens, og alligevel så forskellige - utroligt, hvad farver og små detaljer kan gøre af forskelle. Foto SoB.

BR 82 – en lille kæmpe



Pikos nye damplokomotiv BR 82024 i spor N. Foto Piko.



BR 82 i drift på anlægget - en flot og gedigen maskine.



BR 82 ved dampdepotet.

Tekst og fotos Rolf Brems

Damplokomotivet BR 82 var allerede på tegnebrættet før krigen, men denne satte en stopper for udviklingen.

Efter krigen genoptog Deutsche Bundesbahn projektet, og i 1950 kunne man så sætte de første lokomotiver af typen i drift. Lokomotivet var udviklet til lettere strækningsskørsel på sidebaner og tunge rangeringsopgaver bl.a. på havnene i Hamburg og Emden.

Umiddelbart virkede det femkoblede lokomotiv som om, at det var lige uegnet til begge opgaver. Normalt ville et lokomotiv med denne hjulstilling ikke løbe jævnt i sporet og da slet ikke ved hastigheder over 40 km/t, og at det skulle være velegnet i snævre kurver som dem, man finder på havnebaner, lyder ikke plausibelt.

For at gøre det velegnet til kurver blev det udstyret med Beugniot-styring, som kort fortalt betyder, at kraften fra

de to cylindre overføres til det midterste hjulpar, som er koblet sammen med de fire andre. Disse er sideforskydelige, så de hele tiden vil befinde sig i midten af sporet. Det mindsker sliddet på spor og hjulenes flanger. Tophastigheden var 70 km/t. BR82 blev bygget i et antal af 41, og det sidste blev udrangeret i 1972.

BR 82 i model

Modellen lever op til virkeligheden, om man så må sige. Den kørte gennem min R 20 cm kurve uden problemer, og den trak en togstamme på 325 g op ad en 3% stigning.

Lokomotivet har strømoftag på alle hjul, et hjul i hver side er med hæfteringe. Det kører uden ryk eller uden at gå i stå ved laveste rangerhastighed. Tophastigheden i model er 120 km/t - lidt i den høje ende. Rammen, som er af metal, bringer vægten op på 60 g.

Ved kørsel fremad kører modellen

jævnt ved alle hastighedstrin, men ved baglænskørsel begynder den at vralt lidt, ikke så meget at det betyder noget for kørslen, men det er dog synligt.

Modellen er utroligt righoldig, hvad detaljer angår. Nu går jeg ikke ind for nittetælleri, men der er ikke to nitter galt i forskel til forbilledet, når man ser på cylindrerne. Damplokomotiver er ikke min spidskompetence, men ud fra anden litteratur og billeder kunne jeg ikke se nogle mangler.

Modellen er udstyret med hvidt lys i køreretningen, og hvordan man har placeret LED-lys i de to lamper, er mig en gåde, men flot ser det ud.

Litreringer og andre påtryk står skarpe. Desværre kan den ikke "fordanskes" Den er forberedt for digital drift med et Next18-stik. Den fås i en version med lyd.

Piko art. nr. 40100 DB BR 82. Epoke III. Pris ca. kr. 1.750,-.

Nye biler i H0

Woodland Scenics-modellen med figurer og tilbehør - lidt grove, men meget charmerende. Foto SoB.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Markedet for modelbiler vokser og vokser, så det er ganske umuligt at holde trit med udbuddet. Hobbykæden i Nørresundby har udsendt en meget vellykket model af Spritfabrikkernes lille Volvo Duett-varevogn med malteserkors og firmaforkortelsen D.D.S.F.

Modellen er lavet på den flotte Brekina-model, og mere er der vel ikke at sige til den – den er bare vellykket. Op-laget er begrænset, så det er nok klogt at være hurtig i vendingen, hvis man vil have en perfekt bilmodel til de mange D.D.S.F.-modeller, der efterhånden er lavet (fra hobby trade, Brawa, Roco, Piko, Märklin og muligvis andre).

Det amerikanske firma Woodland Scenics har udsendt en serie "Auto Series"-sæt med biler og figurer i typiske situationer – familien med pakkenelliker og en stationcar, unge lømler i en hurtig bil osv., og et herligt sæt er dette med en ældre varevogn, der har fået motorstop. Ejeren gestikulerer, en mekaniker kigger ned i motorrummet, mens en ung medhjælper ser på. Dertil hører et par værktøjskasser. Bilen har åben motorhjelme, som jeg har åbnet lidt mere for at give bedre adgang til motoren.

Den sidste model er ikke en bil, knapt nok en knallert, men i det mindste en art cykel med hjælpemotor – nemlig den legendariske Velo-Solex i fremragende udførelse fra Artitec. En Velo, som den populært hed, var en fransk opfindelse, en ret tung "cykel", hvor hjælpemotoren var placeret foran styret og trak direkte på forhjulet via en rulle. Dette éncylindrede køretøj havde sine fortrin, men en Velo havde mindst lige så mange "bagdele", hvor de manglende køreegenskaber i sne, op ad bakker og i fedtet føre var blandt de værste. Ydermere betød det direkte træk på forhjulets gummi et stort slid på dækket, og kørte man på ujævn vej, hoppede motoren op og ned, og det betød endnu

større slid, når rullen atter ramte dækket. Til gengæld var en Velo nem at reparere, og lyden af en spindende Velo-motor er som sød musik – lige så genkendelig som motoren i en 2 CV eller en VW 1200. Nu findes modellen i skala 1:87 fra Artitec, og det er en nøjagtig gengivelse, helt ned til håndbremserne og håndtaget oven på motoren. Her mangler blot lyden.

Hobbykæden art. nr. 14714 Volvo D.D.S.F. Pris kr. 149,- / 249,- for én hhv. to biler
Woodland Scenics. art. nr. AS 5548 Motorstop. Pris ca. kr. 150,-
Artitec art. nr. 387.268. Pris ca. kr. 100,-



Ja, stor er den ikke, Velo-Solex'en – denne model er en af de tidlige udgaver med spinkelt stel. Bemærk håndbremsen og udstødningsrøret.



Volvo Duett som sprit- eller gærvogn i H0. Foto SoB.

Anmeldelse af "Færgen er i havn om få minutter"



Forsiden af bogen



Danmarks korteste færgerute - kabelfærgen over Odense Kanal. Foto fra bogen. *Fyens Stiftstidendes Pressefotosamling, Odense Stadsarkiv.*

Af Ole Gold

"Det bliver spændende at se, hvad Flemming Søborg kaster sig over næste gang!" - sådan skrev jeg i en tidligere anmeldelse af en af hans bøger. Det blev jo så noget med færger denne gang. Hvad ellers kan man jo med rette sige, når man bor i et land med mange øer.

Bogen er holdt i samme koncept som de øvrige bøger og er i et flot udstyr. De fleste af billederne er godt gengivet. Dog kunne enkelte billeder godt være større - specielt dem, hvor der i billedteksten beskrives mange detaljer. Men man har nok hældt til hellere at gengive lidt småt end vise et uskarpt billede.

Teksten er letlæselig, og i de enkelte kapitler er der som hovedregel overskrifter til hvert billede. Stor ros for de mange illustrationer med færgebilletter som pynter gevaldigt rundt omkring i bogen. Også stor tak til Allan Testrup, fordi han har stillet sin samling til rådighed.

Bogen har 43 kapitler, der hver omhandler én eller flere færgeruter. Man bliver ført rundt i landet i en lidt tilfældig orden, hvilket giver lidt variation, når man læser bogen.

Billederne er beskrevet på forbilledlig vis, men desværre passer teksten nogle gange ikke helt med det, der kan ses på billedet. F.eks. på billedet på side 21 fra

Knudshoved hvor der står, at der "skimtes en del af den lille remise". Det skal jeg love for - for man kan blot se toppen af skorstenspipen, og man skal have været på stedet for at kunne genkende remisen! Tilsvarende på s. 198 nederst hvor der på billedet fra Århus havn er mange detaljer, der er svære at se.

Teksten krydres med forfriskende fortællinger af andre end forfatteren. De fleste er nævnt ved navn, mens skibsføreren i kapitel 17 blot hedder H.A.

Med så bredt et emne kan det ikke undgås, at man kommer til at gentage nogle ting, men i en billedbog som denne kan man nok bære over med det.

I en bog med et specielt emne som færgefart vil der altid være nogle unøjagtigheder, som man sagtens kan bære over med. Jeg skal ikke gøre mig til færgespecialist om en hals, men jeg er dog faldet over lidt flere unøjagtigheder, end godt er. Mange er måske småtterier. Men døm selv - her er et udvalg:

S. 338: "Kong Frederik IX." havde kun et dæk - her hævdes, at bilerne skal om bord via rampen.

S. 143: Som internationale tog via den nye Fugleflugtslinie nævnes Østersøekspres og Neptun - de kørte via Gedser. S. 157: Mariager-Handest Veteran Jernbane kører langs Mariager Fjord - ikke Randers Fjord.

S. 162: Kortet over Sydfyn er fra før 1962 og ikke fra 1967, som det hævdes i teksten.

S. 189: At "FREIA" var den sidste DSB-færge fra Samsø, stemmer vist ikke helt.

Det er måske ting, der for den hærdede færgelovende blot er irriterende, for "man ved jo bedre". Men for den ikke-hærdede, der måske bruger bogen som opslagsværk, er det uheldigt. Specielt fordi det ikke ville have krævet det helt store at undgå disse unøjagtigheder.

Konklusion:

En flot og læseværdig bog for den, der overordnet interesserer sig for færgefart. Man får den korte version af Danmarks færgelovende. Men interesserer man sig dybere for emnet, er der ikke så meget at hente i bogen. Specielt hvis man har fulgt med i de sidste årtiers bogudgivelser.

Og jeg gentager mig selv fra tidligere anmeldelser af Flemming Søborgs bøger: Den vil være en oplagt gave til en, der "kom til at sige", at han/hun godt kan lide færger eller måske ligefrem savner dem.

Flemming Søborg: Færgen er i havn om få minutter. Gyldendal 2017. 240 sider, format 28 cm x 25 cm og hårdt omslag. Vejledende udsalgspris 349,95 kr.

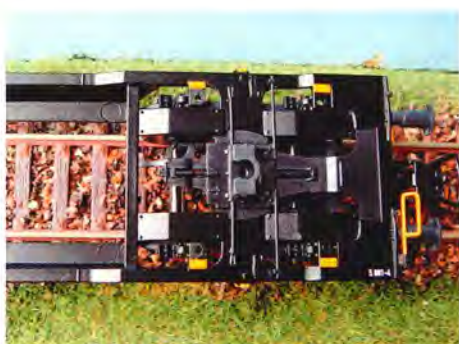
T 3000e-dobbeltvogn fra Piko



Fixemer-dobbeltvognen fylder særdeles godt op på skinnerne, men er samtidig meget flot. Piko-fabriksfoto.



Der er mange detaljer og bittesmå påtryk på Fixemer-vognene.



Bærevognene er specielle ved næsten ikke at være der - blot en ramme med bogier, stort set.



Overgangs- eller forbindelsesstykket mellem de to vognhalvdele med fint, gennemhullet trædeplade.



Sdggmrss nr. 31 80 4992 076-8 med to Ewals Cargo Care-sættevogne på Ostrava-Kunčice station i Tjekkiet, den 26. marts 2015. Foto Petr Štefek/wikimedia

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Midt i al virakken med udsendelsen af mange, danske modeller må vi ikke glemme, at der ikke længere er nye, danske godsvogne at udsende. Til gengæld er der en aldrig sluttende nyhedsstrøm af udenlandske godsvogne – den ene mere opsigtsvækkende end den anden. Moderne jernbaner er alt andet end uinteressante, når man ser på godstrafikken. Se blot de nye dobbeltvogne T 3000e fra TX Logistik, som nu er kommet i model fra Piko: Det er nogle suverænt flotte modeller fra vor egen tid – om de lige kører gennem Danmark, kan jeg ikke umiddelbart svare på, men det er vogne, der dagligt kører over det meste af Europa og dermed aflaster vejene for endnu flere lastvogne.

Længden på en dobbeltvogn er 34,20 m, og bogierne er de velkendte, franske Y25LS-typer. Vognene kan læsse såvel sættevogne ("Megatrailere"), containere

ner som veksellad op til 45". Litraet er Sdggmrss. Vognene byder på bedre og større læsemuligheder i forhold til T 2000-vognene, ligesom der er mere plads til dele, der er monteret under sættevognen. Der er stødzone i forhold til kongestolen. Vægt- og tariffmæssigt er dobbeltvogne bedre end enkeltvogne. Mindsteradius, som vognene kan befare, er 75 m med en rampevinkel på 1°30'.

Tappe og andre indretninger til fastholdelse af containere og veksellad er udført i forstærket version af hensyn til eventuelle beskadigelser fra kraner, ligesom ydersiderne på vangerne er glatte for at modvirke slid og korrosion. Endvidere er vognene forberedte for en kommende, automatisk kobling.

Vognene er normalt lakeret i RAL 9017 (trafiksort), men der er variationer. For at mindske opholdet på værksteder er vognene konstrueret således, at så

mange reparations- og vedligeholdelsesopgaver kan klares ude i driften (på containerterminaler og læsseveje).

T 3000e-modellen

Nå, Pikos model er støbt i metal med detaljer i plast. Der er to sættevogne fra Fixemer – et fransk transportfirma, der er specialiseret i godstransporter i Europa, Nordafrika og dele af Asien. Sættevognene kan naturligvis frigøres fra undervognene, således at de kan studeres på nærmere hold – og der er et hav af påskrifter og detaljer opå de ellers ret "magre" undervogne. Reelt består de jo blot af et par rammer, der er hæftet sammen om et fælles midterled, samt tre bogier. Vognen klarer radius 36 cm uden besvær, men den ser ubetinget bedre ud på store radier.

Piko Expert 54772 T 3000e-dobbeltvogn med to Fixemer-sættevogne. Pris ca. kr. 550,-.

Lille LINT fra Liliput



640 013 holder her i Siegen, oktober 2012. Lokomotivføreren har beskiltet toget lidt spøgefuldt. Foto S. Karkowski.

Tekst og fotos Rolf Brems

Liliput spørger retorisk i deres katalog: Er det bare en FLIRT, det med spor N? Firmaet henviser selvfølgelig til motorvognsættet af samme navn. Liliput trådte først ind på skala N-markedet i 2010, altså et halvt århundrede efter, at skalaen blev lanceret. Det østrigske firma Liliput havde et godt ry indenfor modeltogsverdenen. I 1960'erne sendte de en masse danske modeller på markedet. Ikke alle var måske lige vellykkede, men for et udsultet marked, hvad dansk materiel angik, mener jeg personligt, at det var et godt initiativ. Liliput gik desværre konkurs i 1990 og blev overtaget af herpa, men fra 1992 blev firmanavnet samt alle forme og værktøjer overtaget af den amerikan-

ske/britiske modeltogsgigant Bachmann. Bachmann har siden udsendt modeller i både H0 og H0e, sidstnævnte var Liliputs tidligere spidskompetence med forbillede i de østrigske metersporsbaner. Nu er Bachmann/Liliput lige så stille ved at komme ind på N-scenen, så det var med spænding, at jeg modtog pakken med et LINT 27-togsæt. LINT27 betyder Leichter Innovativer Nahverkehrs-Triebwagen, hvor 27 er længden i meter. Lint'en kom på skinner første gang i år 2000. Herhjemme kender vi LINT41 fra Arriva, som siden 2004 har benyttet dem på de Jyske sidebaner.

Modellen

LINT27 er 170 mm lang og vejer 52 g, og da det er en model af et moderne

lavgulvs-togsæt, er det svært at skjule motoren, som er placeret i den ene ende - og kan ses udefra, men det kan ikke være anderledes. Vægten er dermed også lagt på den trækkende bogie, hvorfra kraften overføres til alle fire hjul, som ikke har hæfteringe. Modellen har strømoftag fra begge bogier, altså alle otte hjul. Modellen sætter i gang ved meget lav spænding og kører jævnt og roligt i rangerhastighed. Top hastigheden svarer til ca. 150 km/t. Den kører igennem sporskifter og kryds ved både høj og lav fart uden problemer, ligesom den klarer mine kurver på radius 20 cm, som Liliput også lover. Der er retningsbestemt kørelys, som tænder ved meget lav spænding, der er lys i destinations skiltene ("Siegen"), men den indvendige belysning er dog lidt for kraftig ved almindelig hastighed.

Det kan man så ændre, hvis man kører digitalt. Alle påskrifter og piktogrammer står knivskarpe, dørknapper, tankdæksel og eksterne stikdåser er medtaget, og der er fuldt interiør med sæder og førerrum. Det eneste, der mangler, er nogle personer for at give liv. Det er en rigtig flot model, som er lige så fuldt detaljeret som en H0-model, så hvis Liliputs øvrige N-modeller er ligeså velkørende som denne, kan deres "flirt" med skala N med fordel blive til et længerevarende forhold eller sågar et godt ægteskab! Den er forberedt for digital med et Next18-stik samt lyddekoder og højttaler. Koblinger til tandemkørsel medfølger.

Liliput art. nr. L163100 Lint 27. DB AG BR 640. Epoke VI. Pris ca. kr. 1.590,-



Nye togsæt som Lint passer godt i klassisk jernbanemiljø.



Lint27 på prøvekørsel i det nordiske landskab.

EA-rejsegodsvogn fra McK



Et lille tog med rejsegodsvogn ved Århus Å den 18. marts 1978. My 1138 med Dh serie II og Bgh - mængden af rejsegods var forvindende lille på det tidspunkt. Foto Ole Linå Jørgensen.



I rækken af vogne bag DA- og EA-vognene i Århus ses taget af en EA i anden serie, så man kan se forskellen på tagvinduernes placering. Det var ikke almindeligt, at der var togførervogn med i godstogene til Grenå i 1976; men det må være vinteren, der har gjort rejsegodsvognens oliefyr eftertragtet. På det tidspunkt var der af og til stadig vognladningsgods til nogle af mellemstationerne, især Ryomgård og Hornslet, hvilket må antages at være årsagen til, at der skulle mandskab med toget. Foto Ole Linå Jørgensen

Af Ole Linå Jørgensen

Forbilledet. På deres hjemmeside skriver McK om forbilledet til modellen, at det blev bygget i to serier: 12 eksemplarer i 1951 og 20 i 1963. Alle vognene blev bygget af Scandia. Den første serie havde numrene 6001–6012, hvoraf de første seks var stationeret i 1. distrikt, RIC-mærkede og forsynet med harmonika. De sidste seks var stationeret i 2. distrikt, ikke RIC-mærkede og ikke forsynet med harmonika. Alle vognene havde højtryksvarmeapparat, hvilket betød, at de kunne kobles til togets dampvarme. Desuden havde de brændeovn i modsætning til de fleste andre vogne med egenvarme, hvor denne

benævntes kakkellovn. Gasværkerne og dermed koksene til kakkellovne måtte forudses at være på retur.

Først i 1963 kom anden serie nr. 6013–6032. Mens første serie havde et "mavebælte" til at samle sidernes pladebeklædning, var anden serie helsvejst. Disse vogne havde en drejetapafstand, der var øget med 200 mm til 7200 mm i forhold til første serie. Foruden højtryksvarmeapparat havde disse vogne egenvarme i form af oliefyr. Vognene blev leveret uden harmonika; men en sådan blev monteret i 1964, ligesom de seks jyske vogne af første serie fik harmonika. Da den nye driftsmaterieltegnelse kom i 1971, måtte de seks oprindeligt RIC-mærkede vogne stadig



Nærbillede af gavlen med en mængde detaljer - her er det udgaven uden harmonika og blot med overgangsbøjler.



EA 6027 ombygget 1984 til tofarvet specialvogn 80 86 980 0 258-7 med postkasse og slutlanterner ved postperronen på Nyborg H., februar 1996. Foto Flemming Søeborg.

køre i udlandet sammen med vognene 6020–6024; men fra 1974 måtte alle vognene kun køre i Danmark. I 1971 hørte alle vognene hjemme vest for Storebælt. Omkring 1980 blev vognene i anden serie moderniseret med bl.a. elvarme og indbyggede slutsignaler, og de blev malet røde. Vognene fra første serie blev udrangeret i 1982–83 og anden serie i 1984–85. Modellerne. McK har lavet fire modeller af første serie, EA 6001, 6002, 6007 og 6011. Det vil sige to RIC-mærkede med harmonika og to jyske uden. Desuden er der af serie to lavet to stk. brune med harmonika og gammelt nummer, 6016 og 6030, to brune med UIC-nummer Dh 50 86 92-68 026-9 og -68 031-9. Af de rødma-



EA 6002 forsynet med harmonikaer. Arkiv HGC.



Bogier, trin og færgesken.



EA-vogn af første serie i Århus 1978. Foto Vagn Holstein.



Dh 92 68 015 i Grenå 21. januar 1976. Foto Ole Linå Jørgensen.



McK's nye EA-rejsegodsvogn er en relativt kort og harmonisk bogievogn.

lede med indbyggede slutlygter er der lavet fire stk., Dh 50 86 92-068 17-8, -68 019-4, -68 025-1 og -68 032-7. Af alle modellerne kan altså kun EA 6001 og 6002 indsættes i internationale tog ud over landets grænser.

Modellerne er utroligt detaljerede. Det virker som om, at McK vil overgå sig selv, hver gang der kommer en ny model. Alt er perfekt detaljeret med blandt andet meget fine håndbøjler og indretning ned til sorteringsreol til fragtbreve (fragtbrevene er dog ikke i reolen), taburet og i første serie brændeovn. Man skal dog have vognen temmelig tæt op til en lyskilde for at se de indvendige detaljer. Undervogn og bogier er også flot detaljerede. Koblinger ligger i en plastpose til valgfri montering med modelkoblinger eller utroligt detaljerede modeller af rigtige koblinger. Målene passer nøjagtigt, og den rødbrune farve finder jeg fuldstændig rigtig. Påskrifterne er perfekte på lupniveau. Undervognen er støbt i metal, mens vognkassen er støbt i plastic. Vejet på min gamle, meget analoge brevvægt, vejer vognen cirka 41 g uden brænde til brændeovnen. Køreegenskaberne, som jeg ikke har afprøvet, skulle være lige så perfekte som resten.

Mit eksemplar er EA 6011 (McK 2704), og sammen med 6007 var det nok den udgave, som McK ikke skulle have lavet. Støbeformen er selvfølgelig den samme som til 6001 og 6002; men det

giver nogle problemer. Modellen har nemlig tyske slutsignalholdere med profiljern til trin omkring de harmonikaer, som ikke er der. De tyske slutsignalholdere er anbragt bagudrettet på tagkanten, så man skal kravle op for at nå dem. Det tyske fritrumsprofil er en smule mindre end det danske, så der er ikke plads til slutsignaler på siden af vognene. Imidlertid var EA nr. 6007-6012 netop ikke RIC-mærkede, så de måtte ikke køre uden for Danmark. De har derfor næppe været forsynet med tyske slutsignalholdere. De tilhørende profiljern med trin har derfor også været overflødige. Tegningen i driftsmaterielfortegnelsen viser da også en helt glat gavlf kun med overgangsbøjle.

Min vogn har som nævnt ingen harmonika; men harmonikaerne omtales som værende udført i gummi, så de kan give sig ved kørsel med to harmonikaer mod hinanden. Det er et såre godt initiativ at få sådanne harmonikaer afprøvet. Men man må uvilkaarligt spekulere lidt over, hvor meget vognene egentlig har kørt med harmonikaerne udslået. Vognene kørte næsten altid forrest eller bagest i toget, så den ene ende må have været slået ind. Hvad skulle overgangen bruges til? Der var ingen grund til at have adgang til personvognene oprindeligt. I rejsegodsvognen var der en pakmester, og togfører og eventuelt togbetjente tog sig af personvognene, hvor en kupe gerne var reserveret

til tjenestekupé. I større tog med flere rejsegodsvogne kunne disse kobles sammen med harmonikaovergang, så personalet i rejsegodsvognene kunne færdes i begge eller flere vogne. Når alle vognene i 1964 blev udstyret med harmonika, kan det måske hænge sammen med afskaffelsen af pakmesteren, så togpersonelet skulle have adgang til rejsegodsvognen? Under alle omstændigheder var det næsten slut med brug af rejsegodsvognene fra K 74, da IC-togene med oprangering af personvogne og en kioskvogn afløste de gamle il- og eksprestog. I de få, resterende lokomotivtrukne tog på sidebanerne blev indsat kombinerede person- og rejsegodsvogne litra CLE eller CAE/BDh. Til allersidst blev nogle af de nyeste EA-vogne, nu som Dh, anvendt som togførervogne med oliefyr bl.a. på Assensbanen og til Grenå. Konklusionen må være, at det er meget lidt, EA-, Dea-, Dh-vognene har kørt med harmonikaer i brug. Således kan en ny model få tankerne på gлед ad helt nye baner mod fortiden. Modellerne er absolut værd at investere sine sparepenge i. Hvis man er meget nøje med alle detaljer, må man nok undgå de to jyske af første serie og til de øvrige prøve at få monteret indslåede harmonika(er) i hvert fald i den ene ende.

McK art. nr. 2704. EA-vogn nr. 6011, epoke III. Pris ca. kr. 580,-.

Farvel til linie t

Vogn 701 som Turistsporvogn ved Sundby Remise den 10. april 1960. Sideplanken reklamerer ikke for Turistsporvognen, men for LO's forårslotteri. Foto Leif Bang.



Også de smukke Lunding-bogievogne blev malet om i blå farver. Vogntoget holder i sløjfen på Rønningsvej. Foto Jan Walter.



Året efter blev en af de helt nye ledvogne malet i de to blå nuancer. Vogn 702 i Enghave remise den 7. maj 1961. Foto Leif Bang.



Efter et par sæsoner sparede KS de dyre ommalinger af Turistsporvognen. Her er solokørende vogn 529 på Christianshavn den 16. juli 1962. Foto Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

Et populært indslag ved Københavns Sporveje var indsættelsen af en turistsporvogn fra den 26. juni 1960. Under turen rundt i byen fik passagererne information om de bygningsværker og seværdigheder, de passerede. Turen gik blandt andet ud til Vor Frelzers Kirke på Christianshavn, og såvel Vesterbro, Nørrebro som Østerbro blev besøgt på turen, der var på 22,3 km. Med i turens pris var et besøg i Grundtvigskirken på Bispebjerg.

Ruten vekslede fra år til år, og da turistlinien, som hed linie t, nød ret stor efterspørgsel, blev det oprindelige vogntog (701-1577) suppleret med andre vogne, herunder to bogievogne (529,

562, 702, 705, 1581) samt nogle af de helt nye ledvogne (801, 802, 805). De første år blev vognene opmalet i et markant udseende i to blå farver, suppleret med teksten "Sightseeing" og hvide skilte med blå tekst. Linienummerskiltet havde blot bogstavet "t", ligesom afgangsstoppstedet i Studiestræde var et hængende "t". Et par år senere nøjedes man med at påklæbe sidebannere for at spare ommalingen.

Desværre skrumpede linienettet og dermed også de skinner, der kunne køres på, betragteligt i disse år, så det blev efterhånden omsonst at fortsætte med kørslen med linie t, og i efteråret 1967 kørte Turistlinien de sidste ture. Kun vogn 701, der indledte kørslerne med linie t, er bevaret på Sporvejsmu-

seet Skjoldenæsholm. I maj 2017 var 29 af de 99 forhenværende, københavnske ledvogne dog stadig i drift i Alexandria, herunder såvel 801 som 805, så hvis en af dem skulle komme tilbage til Danmark, var der en mulighed for at ommale den til Turistsporvogn – en oplagt seværdighed.



Vogn 805 på Frederiksborgvej ved Bispebjerg Kirkegård midt i 1960'erne. Foto Leif Bang.

LURPAK- og olietankvogn



'Storebroder' hjælper 'Lillebroder' - Roco- og Fleischmann-udgaver af samme forbillede, men i to forskellige størrelser.



En model med fine påtryk og detaljer, men desværre også med et vist svaj - se f.eks. spalterne mellem containerne. Vognbunden buer nemlig en smule som på en 'bananvogn'.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ved sidste års Nürnbergmesse fortalte en af Fleischmanns ledende medarbejdere, at mange af de danske nyheder, som kom som H0-modeller, i videst muligt omfang ville komme som N-modeller fra Fleischmann, og løftet holdt stik: I oktober udsendte firmaet to spor N-modeller af tidligere udsendte H0-modeller. Den første er den lille tankvogn fra Århus Oliefabrik (ZE 503680) – en nittet tankvogn, der passer til et epoke III-anlæg. Der er lidt divergenser i forhold til forbilledet, men det er vilkårene, såvel i H0 som

i N – der er næsten altid forskelle på tyske og danske tankvogne. Heller ikke H0-modellen var korrekt. Især de røde advarselstrekanter står lidt svagt på tankvognen. H0-modellen blev præsenteret i nr. 30.

Den anden nyhed er RS-vognen med LURPAK-containere. Denne vogn er til gengæld helt korrekt i forhold til forbilledet, og faktisk får man som køber lidt mere for pengene i N, idet RS-vognen har hele tre containere mod H0-modellens to. LURPAK-vognen er litereret med DIN 1451-typografien og hører derfor til epoke IV. Som køber



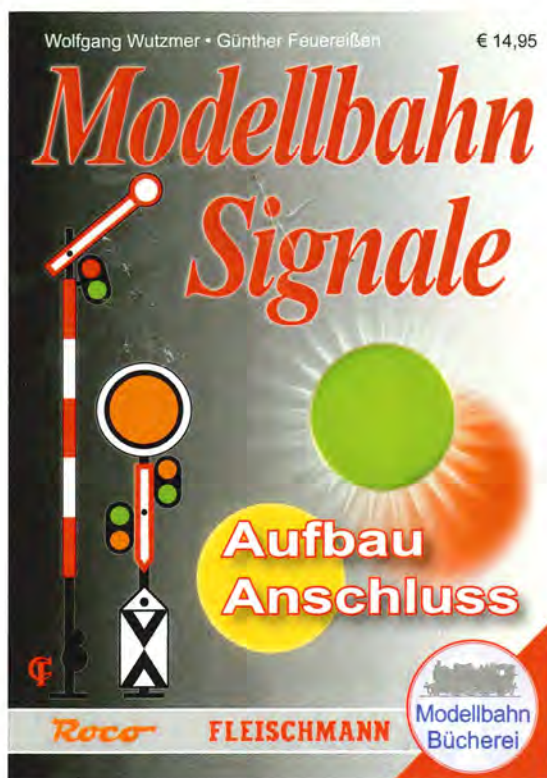
Olietankvognen i hel figur.

skal man dog lige se sig for, idet flere af LURPAK-vognene ligner de berygtede "bananvogne", hvor læsefladen buer i længderetningen. Fleischmann har nok været klar over det, idet der er presset skumgummistykker ned i æsken for at holde containerne på ret plads, men – kig selv nøjere efter i butikken. I øvrigt kan sidestøtterne fældes ned – ret fint i spor N. Se mere om forbilledet i Spor og baner nr. 28.

Fleischmann art. nr. 842614. Århus olie-tankvogn. Pris ca. kr. 200,-.

Fleischmann art. nr. 826807. LURPAK-containervogn. Pris ca. kr. 300,-.

Rocos nye signalbog



Rocos nye signalbog.

Af Flemming Søeborg

Som det fremgik af nr. 35, har Roco/Fleischmann udsendt nye signaler i H0 og N. Nye er de som sådan ikke, idet det er modificerede udgaver af Viessmanns fremragende signaler. De nye udgaver har lysdioder og må ikke sam-

€ 14,95

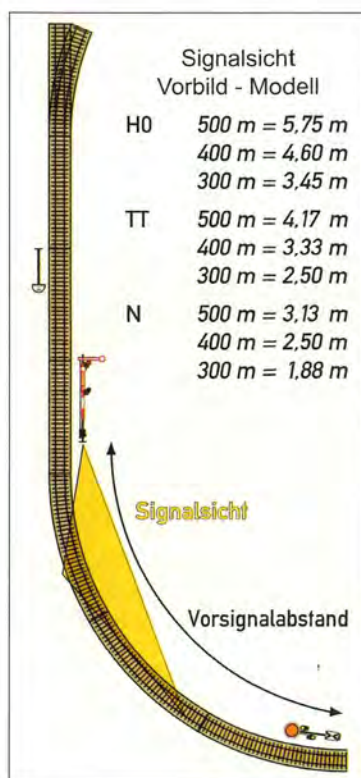


Illustration fra bogen med angivelse af signalopstilling i virkelighed og i model.

menblandes med Viessmanns originale, pointeres det i bogen. Den er nem at læse og forstå, da den er skrevet på velformuleret og ind imellem underholdende tysk, men uden at forfalde til overfladiskhed eller tomgangssnak. Efter de indledende bemærkninger om signaltypenes udvikling og funktioner

– herunder med forskellene mellem de to Tysklunde 1949-89 – går teksten over i det mere essentielle, nemlig om, hvordan signalerne bruges på modeljernbanen. Denne brug illustreres ved talrige tegninger og diagrammer, og i de fleste tilfælde må jeg indrømme, at de er for viderekomne udi elektroniken og ledningsføringen – men omvendt, er den ikke i orden, fungerer det heller ikke. For en kyndig er det ingen sag at trække de mange ledninger, blot man følger diagrammerne, der viser mange, typiske signalopstillinger på enkelt- og dobbeltsporede baner, banegårde, opstillingsspor etc. Mange af principperne kan umiddelbart overføres til danske forhold.

Bogen er en nyttig vejleder, når man vil have sin modeljernbane til at fungere så realistisk som muligt med signaler, men mindre kan jo også gøre det. Der er i hvert fald generelle sider i bogen, som også kan bruges i dansk sammenhæng (forsignaler, bremsevej, afstand mellem signaler osv.), så bogen kan have sin berettigelse også her – og bortset fra det, er der jo en meget stor andel af modeljernbanefolkene, der kører med tysk/østrigske modeltog.

Feureisen, Günther og Wutzmer, Wolfgang: *Modellbahn Signale Aufbau Anschluss*. Modellbahn Bücherei. GUF Verlag 2017. Hæftet, 86 sider. Pris ca. kr. 125,-. ISBN 9-005033 813925.

Orange lokomotiv i efterårslys.

DE 2500 fra Liliput



Tekst og foto Flemming Søeborg

Lige inden bladet skulle trykkes, ankom den nye model af DE 2500 fra Liliput – lige tidsnok til, at jeg kunne

nå at tage et billede af dette epokegørende lokomotiv, her i de skønneste efterårsfarver. I næste nummer vil jeg se nærmere på modellen, som fortjener en grundigere gennemgang. Li-

liput har i øvrigt udsendt tre varianter af lokomotivet, den orange, den blå og den "strivrede" udgave – hver med deres fortrin og nyskabelser. Læs mere i februar.

Jernbanerne på Mallorca



Dieseldrevet togsæt på Sineu banegård. Som det ses, er det moderne og rene togsæt uden moderne 'dekoration' i form af graffiti.

Af Flemming Søeborg. Fotos Suzanne Henriksen

Jernbanerne på Mallorca var – og er – smalsporede (914 mm), og de blev anlagt fra 1875 og frem. Det drejede sig om hovedstrækningen Palma de Mallorca-Inca-Sineu-Artá/Porta Christo, sidelinierne Palma-Santanyi og Santa Maria-Felanitx, en anden sidelinie Empalme (Enllac)-Sa Pablo. I 1912 blev den vanskelige jernbanestrækning Palma de Mallorca-Sóller gennem bjergkæden Tramuntana anlagt, hvilket betød en meget stor lettelse for transporten til og fra Sóller – det havde hidtil taget en dags tid med oksekærrer at passere bjergkæden med de 49 hårnålesving i begge retninger og drage videre mod Palma, men turen kunne nu gøres på en time med tog. Året efter åbnede sporvejen Sóller-Puerto de Sóller og gav dermed lettere transport af fisk og andet gods til og fra havnen. Mallorca havde i 1921 216 km jern-

baner i alt, som alle havde udspring i hovedbyen, Palma. Dertil kom adskillige sporvognslinier i Palma. Flere andre jernbanelinier på øen var planlagt, men de kom aldrig til udførelse. Linien Consell-Alaro blev derimod nedlagt allerede i 1935.

Blandt materiellet på flere af banerne var nogle ret underlige damplokomotiver med meget lang akselafstand mellem de drivende aksler, men de har givetvis været udmærkede på hovedstrækningerne, hvor der ikke var skarpe kurver eller stigninger – det indre af Mallorca er mange steder fladt som en pandekage, hvilket har gjort det let at anlægge jernbanerne. Med tiden fik banerne forskellige typer af skinnebusser, blandt andet De Dion Bouton-typer fra Frankrig. Godsvogne var ret små, toakslede typer.

Nuværende forhold

Af de oprindelige jernbaner er der nu

kun strækningen Palma de Mallorca-Inca-Enllac samt de to strækninger Enllac-Sa Pablo (T2) og Enllac-Manacor (T3) tilbage, og de drives med relativt moderne materiel. Banerne blev ombygget til meterspor i 1981. Fra Palma til øst for Inca (Enllac) er strækningen dobbeltsporet og elektrificeret, og togene her kan nærmest sammenlignes med en smalsporet S- eller regional-togsbane med høj standard på infrastrukturen. På den sidste del af strækningen til Sineu/Manacor kører der dieseldrevne togsæt, og det samme er tilfældet på banen til Sa Pablo. Der er planer om at forlænge jernbanen herfra til Alcudja. Endvidere er der kommet et par metro- eller forstadlinier til, udgående fra Palma (M1 og M2), og så er der selvfølgelig jernbanen til Sóller, der dog falder lidt uden for de regulære baner, da den udelukkende er til for turisterne.

Alle stationer, selv de mest øde belig-



Et damptog passerer broen over Torrent del Teix. Teix betyder taks-træ. Foto FdS.



Sa Pobla-endestationen med det enlige pendul-togsæt. Stationen gør ikke meget væsen af sig, og byen ligger et stykke vej herfra.



Langt ude på landet ligger den øde Llubi station med den originale bygning, hvor adgangen sker gennem billetsluser. Togene holder stadig ved den øde holdeplads.

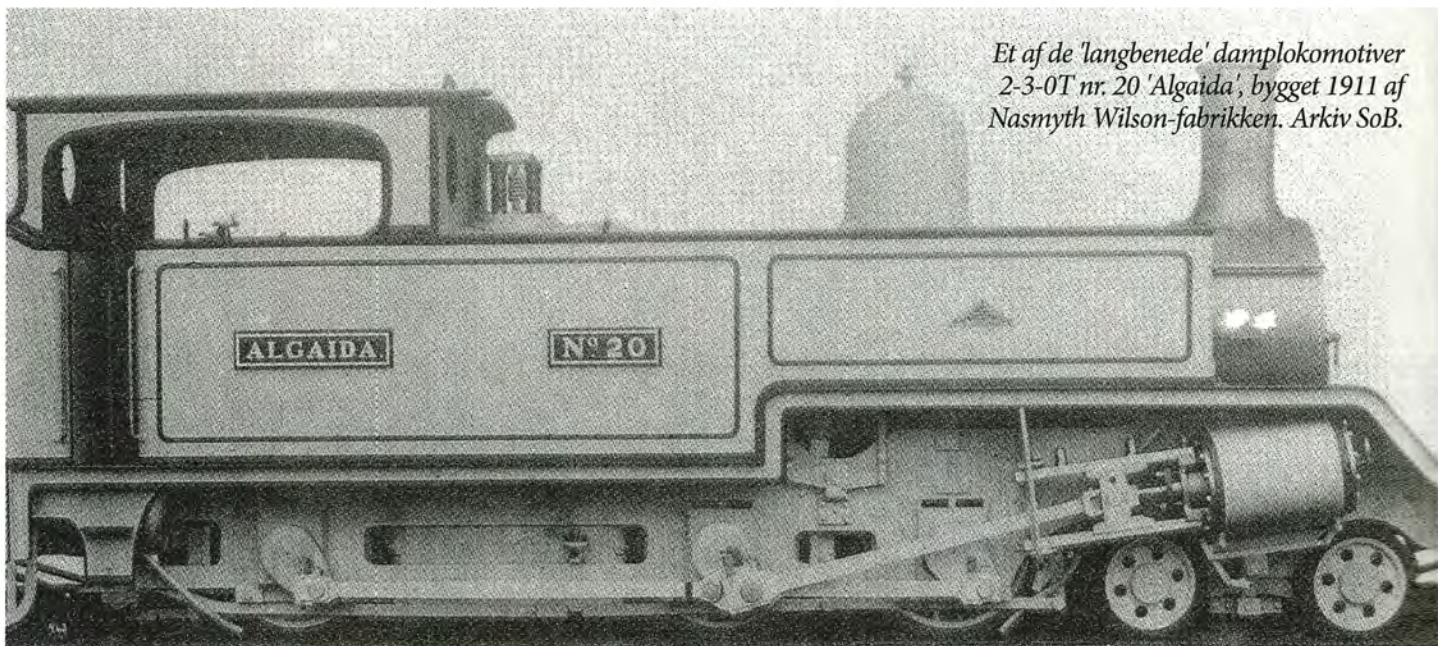
gende, små trinbræt som f.eks. Llubi midt ude i "nowhere-land", er indhegnet med meterhøje hegn og gitre, og adgangen til perronerne sker gennem mekaniske spærringer, hvortil man skal have gyldigt kort eller billet. Heldigvis er maskerne i hegnene så tilpas store, at et digitalkamera kan stikkes ind, således at det alligevel går at få taget nogle billeder. Desuden er der ude på strækningerne en del baneoverskæ-

ringer, hvor man kan komme helt tæt på togene – i nogle tilfælde måske tættere, end godt er. I den lille by Benisalem måtte jeg for eksempel standse en ældre kvinde med dagens indkøb på cykel, da hun ville traske over sporene, efter at et nordgående tog havde passeret overskæringen. Bommene var nemlig stadig nede, og fra den anden side kunne jeg se et sydgående tog nærme sig. Nå, ulykken blev afværget,

men hun ikke så meget som smilede eller takkede mig. Jernbanerne er åbenbart mere til besvær end gavn, er det indtryk, det efterlader.

Pietetsfølelse

En ting, der faldt én i øjnene med det samme, var de utroligt smukke og velholdte stationsbygninger – uden graffiti eller grimme reklametavler. Selv de smukke smedjærnslygter var bevaret,



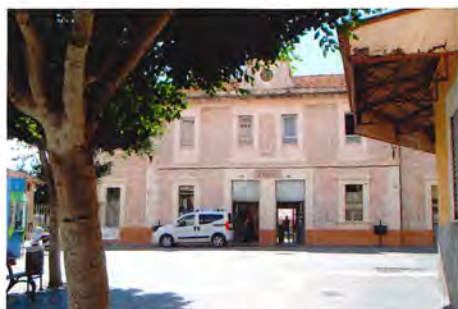
Et af de 'langbenede' damplokomotiver 2-3-0T nr. 20 'Algaida', bygget 1911 af Nasmyth Wilson-fabrikken. Arkiv SoB.



Minearbejderen i rundkørslen i Llosetta - et fint minde om jernbanerne.



Ingen kommer med toget uden gyldig billet som her i Inca. Bemærk væg-uret - helt intakt, uden vandalisme. Mon det kunne gå i Danmark?



Inca station set fra gadesiden. I middagsstunden var her helt stille og øde.



Drejeskiven i Bunyola på tættere hold, men den bruges vist ikke meget.



På et stikspor holdt denne ballasteringsmaskine, og i remisen holdt endnu en sporjusteringsmaskine.



Viadukten 'Cinc Ponts' på jernbanen fra Sóller gennem bjergkæden Tramuntana. Postkort slg. SoB.

uden at blive smadret. Det kan altså lade sig gøre! Endvidere var pakhuse ne flere steder bevaret, selvom der i årevis ikke havde været brug for dem. Personale var der til gengæld intet af, ud over lokomotivførerne – som til gengæld gerne brugte hornet til hilsen (eller advarsel?), når togene passerede mig.

Togene blev benyttet en del, men uden at man kunne tale om trængsel. Det

hænger nok sammen med, at det var midt på dagen – og siestaen holdes stadig i hævd.

Således var der ikke en sjæl at se i Sa Pobla, hvor den nybyggede endestation af beton ligger i et øde område helt uden for byen, men måske regner man med, at byen med tiden vokser derud? Strækningen blev kun befaret af et enkelt togsæt i pendulkørsel.

Flere steder havde de lokale vejmyndigheder pyntet rundkørslerne i byerne med jernbanemæssige minder – et sted lå en rest spor inde i midterpartiet på rundkørslen, men den bedste udsmykning fandt jeg i Lloseta. Her var der opstillet et par smalsporede minevogne og en skulptur af en arbejder samt en mineskakt til minde om – ja, til hvad? Der var nemlig ingen bjerge eller minedrift i nærheden, men der



Smukke detaljer på Bunyola banegård - en stor glæde at færdes på og langs banen.



Materiel på skinnepladsen. Foto Jørgen Bang.



Udover det daglige materiel findes en del specialkøretøjer til sporvedligeholdelse som disse skinnevogne på lagerpladsen. Foto Jørgen Bang.



Kort over jernbanerne på øen i 1936 med projekterede udvidelser. De fleste strækninger er væk i dag.



Llubi station med det enlige togsæt mod Sa Pobla. Lokomotivføreren brugte tyfonen, da han passerede mig.



Binissaleu station med indkørende tog. Det var her, at den ældre kvinde havde til hensigt at gå ud foran toget.



Alting for turisterne. Gummitog hos vinfirmaet i Binissaleu.

lå dog en større cementfabrik udenfor byen – og den har måske haft noget smalspor i tidernes morgen? Ved sporvejens endestation i Puerto de Sóller er der opstillet et kunstværk, bestående af to skinnestykker, placeret lodret i en cement- eller betonklods. Hvad det skal symbolisere, er ikke helt klart, men man kan jo altid selv tolke det som en cadeau til (jernbane)historien på øen.

Ved indkørslen til Benissaleu holdt et "gummi-lokomotiv" ved en større vingrossist – man mindes altså stadig damplokomotiverne på øen. Efter en snørklet kørsel gennem byen fandt vi jernbanestationen, og det var her, at det nær var gået galt med den ældre kvinde. Det var i øvrigt typisk, at det ind imellem var svært at finde frem til stationerne i byerne – men glæden var så meget desto større, når det endelig lykkedes. Ved et svineheld dukkede der tog op næsten ved alle stationerne, så der kom mange "skud" i kassen.

Rational drift

Da vi havde kørt store dele af det indre af Mallorca rundt og opsøgt en hel del stationer, kørte vi ad meget smalle bi- og bjergveje tilbage mod Puerto de Sóller via Bunyola. Vi havde været der et par dage forinden, og dengang fik jeg overværet, hvordan krydsningerne af de to togstammer fra Palma og Sóller foregik: Toget fra Sóller tudede i hornet

inden indkørsel, og den enlige vagthavende på stationen gik ud til bommene og indkørselsspor-skiftet i vestenden og sikrede sig, at alt var i orden. Toget kørte langsomt ind på spor 1, og samtidig lød hornet ude fra det modkørende tog. Tog 1 rullede stadig langsomt på spor 1, mens tog 2 foretog en skarp krydsning på spor 2 – uden at standse. Tog 1 var stoppet nu, men lige så snart, tog 2 havde passeret indkørselsspor-skiftet, satte tog 1 sig i gang, og få øjeblikke efter var alt atter dødsensstille på Bunyola. Den vagthavende skiftede indkørselsspor-skiftet igen, forlod stationen efter at have låst den af, kravlede over et hegn og plukkede et par figurer og gik hjem. Sidst, jeg var her i 2014, standsede begge tog et minut, og togførerne stod ud og gav afgang med et trut i et horn, formet af sølv, men dette optrin var nu sparet væk. Ingen passagerer stiger alligevel af eller på her.

På turen ud om morgenen passerede vi på vej MA 2030 en jernbaneoverskæring ved Apadero de Caubet, og jeg fik i en fart vendt bilen – for lige netop her lå Sóller-jernbanens skinnelands. Første gang, jeg var her med toget, fik jeg kun lige set pladsen i forbifarten og taget et par hurtige billeder, men nu var der bedre mulighed for at tage nogle billeder ind gennem hegnene. Sporpladsen ligger på et fladt stykke land, og der er ret meget krat, så man ser ikke

meget – jeg kunne se nogle sporrammer og en sportrekant tillige med et venteskur, der benyttes yderst sporadisk. Vigesporet ind til sanatoriet, der stadig var rester af i 2014, er nu væk, og sådan er jernbanen her i dag reduceret til et stykke turisthalløj uden egentligt indhold.

Hurtigt farvel – men goddag igen

Jernbanerne på resten af øen blev benyttet af befolkningen i varierende grad, men i takt med, at flere og flere fik egen bil, svandt passagergrundlaget for jernbanerne. Befolkningen vendte ganske enkelt jernbanerne ryggen.

For de lokale var det uden betydning, om man kom med tog, rutebil eller egen bil, hovedsagen var, at man kom af sted, og der var aldrig den store opbakning til jernbanerne.

Det ses også tydeligt af, at da flere af banerne var blevet nedlagt i 1964, og materiellet henstod udsat for vejr og vind, tænkte man ikke på at bevare udvalgte stykker materiel – i stedet gik det meste til, og resten brændte i 1978. Siden er bevidstheden ændret en hel del, men det er for sent at rette op på de skader, der er sket – så derfor er det reelt kun veteranjernbanen og sporvejen i Sóller, der repræsenterer de oprindelige jernbaner på øen, samt de opstillede jernbanegenstande her og der.



Et par ensrettere på meget små 'vogne' ved drejeskiven i Bunyola.



Eksempel på indkørselssignaler og spor-skitteviser i Bunyola.



Der havde åbenbart været modeljernbaneudstilling i Palma dagen før - desværre vidste jeg det ikke.

Til gengæld vil de to museumsbaner fortsætte mange årtier med turistikørslerne, og der er vel også begrundet håb om, at de andre, moderniserede jernbaner vil fortsætte – selvom der også er hurtigbusser og et fortrinligt vejnet på øen. Der verserer i hvert fald planer om flere udvidelser og sporveje, da øen er ved at være overfyldt af biler.

Til undskyldning for, at vi lejede en bil og kom rundt således, gælder, at det

var den eneste måde, hvorpå vi kunne besøge så mange jernbanestrækninger og banegårde som muligt på én dag. Der er stadigvæk mange jernbaneminder tilbage at besøge – og Mallorca er så absolut også en ø, som man vender tilbage til med glæde. Og, som et af billederne viser, var der også modeljernbaneudstilling i Palma – men det opdagede jeg først dagen efter, at udstillingen var afholdt.

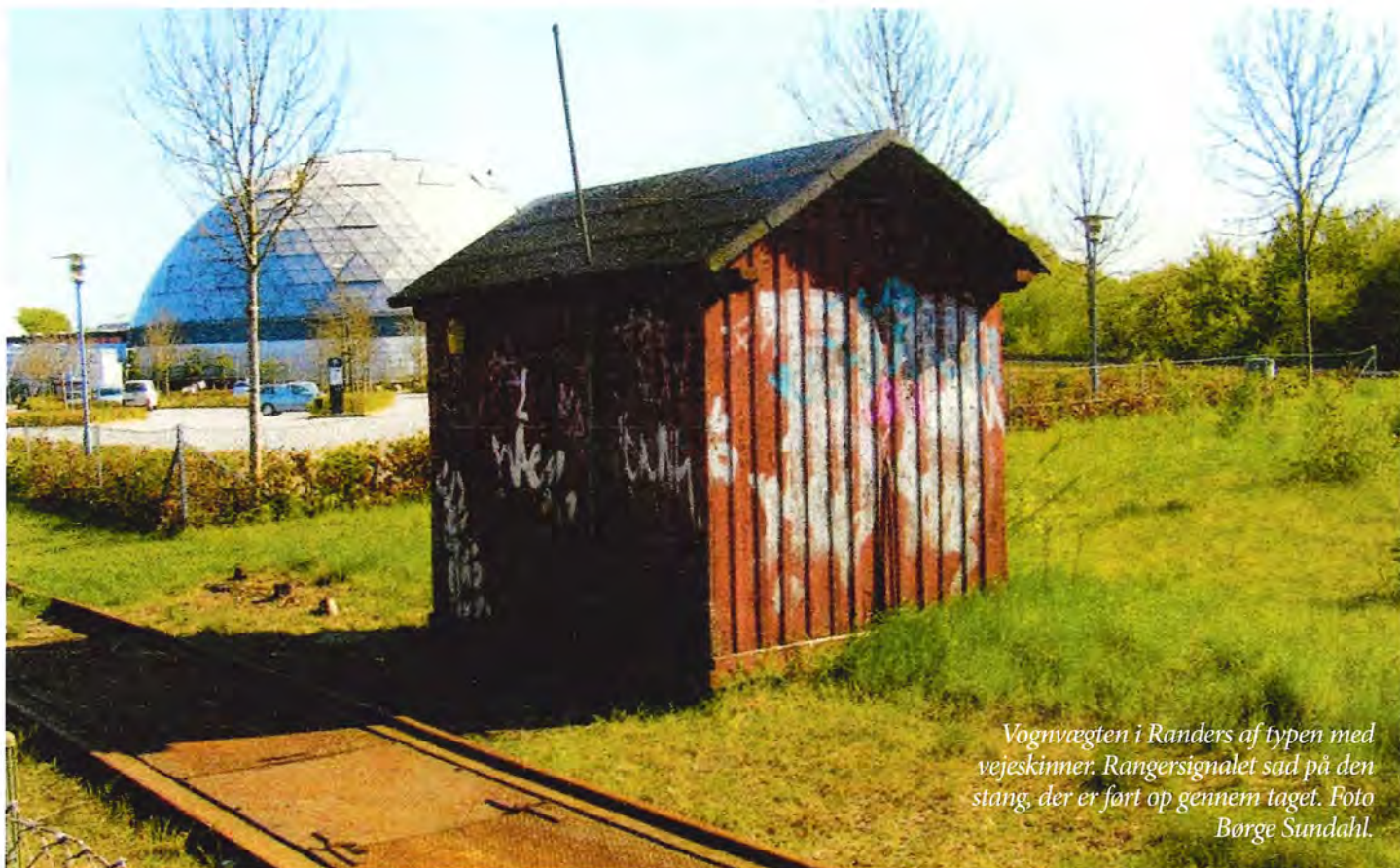
Materiel set på strækningerne til Sa Pablo/Manacor september 2016: Dieselmotorvognene 61-18, 28, 37, 40, 44. CAF 1995-2005, motorvogne 61-01-46, mellemvogne 6201-06

Palma de Mallorca-Inca-Sineu: Elmotorvognene 8106, 18, 21, 22. CAF 2010-15, 8101-26 og 8301-21.



Toget fra Sóller kører langsomt ind på Bunyola banegård for at krydse med det modgående.

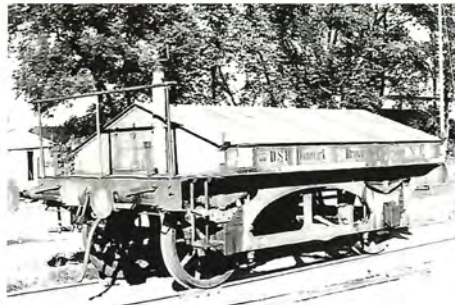
Vejning af jernbanevogne



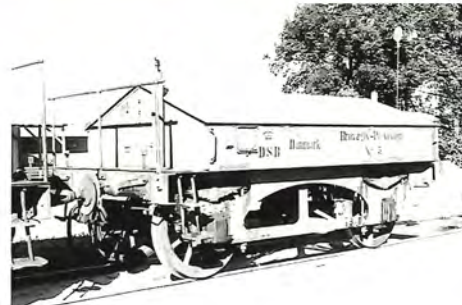
Vognvægten i Randers af typen med vejeskiner. Rangersignalet sad på den stang, der er ført op gennem taget. Foto Børge Sundahl.



Brovægtsprøvevogn 173 - ex. nr. 3 Borsig 1882, Den stammer fra A 132 og blev ombygget 1937. Hillerød 14. juni 1961. Hans de Herder arkiv HGC.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 4, ukendt sted og år. Slg. Sundahl.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 5, atter ukendt sted og tid. Slg. Sundahl.

Tekst og tegninger Børge Sundahl

For at man kunne finde ud af, hvad et vognlæs vejede, havde man på mange stationer en såkaldt brovægt. Her kunne jernbanevognen køres på og vejes. Til hver brovægt var der tilknyttet et brovægtshus, hvorfra man "styrede" brovægten (se billederne fra brovægtene i Randers, Odense og Nyborg).

Brovægtene skulle selvfølgelig vedligeholdes og ikke mindst justeres, så de overholdt reglerne for vejningen. Til dette formål havde jernbanen en

vægtsmed, der rejste rundt og tilså og afprøvede vægtene.

Vægtsmeden havde en værkstedsvogn, som var ombygget fra andre vogne, f.eks. ældre personvogne. Dertil havde man et antal brovægtsprøvevogne, som brugtes til at afprøve vægtene. Vognene havde et bestemt vægtmål, og de blev så kørt på vægten, hvorefter vægtsmeden kunne justere vægten.

Brovægtsprøvevognene, der alle var ombyggede lokomotivtendere af forskelligt udseende, var faktisk et lod

uden noget indhold andet end en "klump" metal af forskellig vægt. De var forsynet med et "saddeltag" af jernplader.

Vægtsmeden kunne, når en brovægt var afprøvet, vedligeholdt og justeret, sende sin værkstedsvogn og brovægtsprøvevognene videre til den næste station, der skulle have sin brovægt efterset. De første tre Værkstedsvogne for Vægtsmede 1, 2 og 3 var omdannede, lukkede Ic-vogne, men senere var det som nævnt udrangerede tendere, der blev benyttet. I DSB's bog "Vejledning



Vognvægten på Odense Godsbanegård var af typen med bevægelige, afbrudte køreskinner, som vognen stod på under vejningen.
Foto Flemming Søeborg.



Vognvægten med betjeningsskur i Odense, december 1998. Foto Flemming Søeborg.



Vognvægten med holderen til rangersignalet, Svanedammen, Nyborg den 10. januar 1998. Denne vægt havde vejeskinner. Foto Flemming Søeborg.

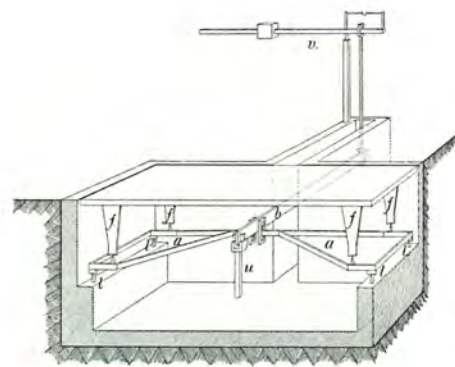


Fig. 129. Skematisk billede af brovægt.

Skematisk fremstilling af vognvægt i DSB-undervisningshåndbog 1965. Slg. FS.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 2, senere nr. 6, ukendt sted og tid. Slg. Sundahl.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 8 med påbygget bremsehus. Ukendt sted og tid, slg. Sundahl.



DSB Specialvogn 180, ombygget fra Skm 425 2 103. Foto Børge Sundahl.

i Kendskab til Banernes Bygning og Udstyrelse" fra 1916 findes en længere redegørelse om brovægtene.

En brovægt består af vægtbroen, vejindretningen og vægstængerne, der er anbragt i vægtgruben. Der er to typer af brovægte, enten med eller uden skinneafbrydelse. Ved de første er skinnerne fastgjorte på broen, men afbrudt for og bag den, således at vognen står på broen/skinnerne under vejningen. Ved den anden type løfter specielle vejeskinner vognens hjulflanger op. Fordelen ved denne type brovægte er, at

køreskinnerne kan befares af lokomotiver, uden at brovægten tager skade deraf. Normalt er brovægten forsynet med et rangersignal, der kan vise "Rangering forbudt", når en vogn holder på vægten. Vægtene har 30.000 kg vejeevne og 7,5 m brolængde.

Vejindretningen er udformet som en bismær, altså som en uligearmet vægstang, hvor vægtlasten bestemmes ved et skydelod (som på markedsboder). Vejerresultatet stemples umiddelbart i de billetformede vejesedler, hvor brutto-, tara- og nettovægten angives.

I øvrigt var der stor "artsrigdom" med hensyn til, hvordan vægtskuret var udformet – som klassisk, rødmalet træskur eller som nyere skur med solignum-behandlet træværk.

Om brovægte stadig anvendes, er vel tvivlsomt, men så sent som i 1998 var de stadig virksomme i f.eks. Odense og Nyborg, men også i Tinglev og Roskilde fandtes på det tidspunkt intakte brovægte.



DSB Specialvogn 796, Randers 15. august 1976. Slg. Børge Sundahl.



DSB Specialvogn 797, ex. Cy 4635, Køge 1963. Slg. Sundahl.



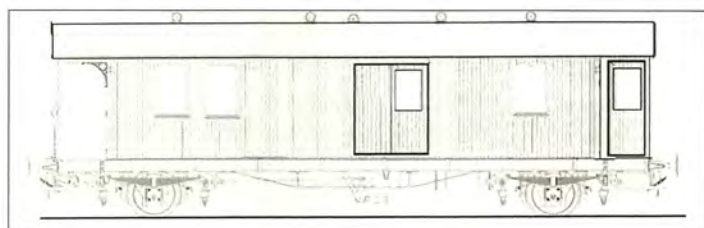
DSB Værkstedsvogn for Vægtsmede nr. 3, ex. HA 36886, ukendt sted og år. Slg. Sundahl.



DSB Værkstedsvogn for Vægtsmede nr. 4, ex. HA 36884. Slg. Sundahl.



Märklin-sæt 48690 med tyske brovægtsvogne fra 2005-kataloget - nu udsolgt. Foto Märklin.



DSB Specialvogn 798, ex. Cy 4628.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 9. Ukendt sted og tid. Slg. Sundahl.



Brovægtsvognene nr. 173, 172 og 171 ved Depotværkstedet i Nyborg, formodentlig i 1960'erne. Slg. Sundahl.



Brovægtsvogne nr. 174, 175 og 176 er her fotograferet et sted i landet. Slg. Sundahl.



DSB Brovægtsprøvevogn Nr. 178 - endnu et eksempel på en vogn med påbygget bremsehus. Slg. Sundahl.



DSB Specialvogn 179, ombygget fra Elo 511 1 590. Foto Børge Sundahl.



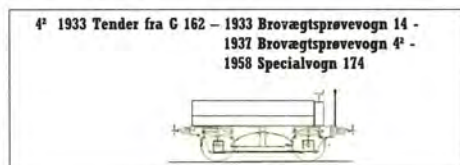
DSB Værkstedsvogn for Vægtsmede, nr. 5, 1956, ex. CYP 4653. 1958 Specialvogn 795. Foto Jens Bruun-Petersen.



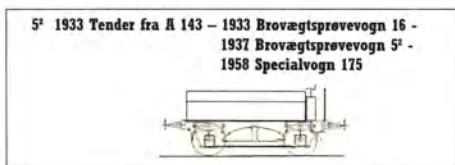
DSB Specialvogn 798, ex. Cy 4628. Herning den 25. juli 1977. Slg. Sundahl.



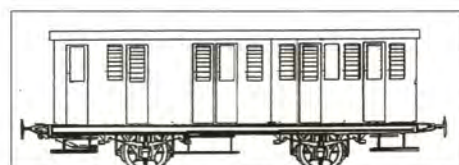
Værkstedsvogn for Vægtsmede Nr. 5. Slg. Sundahl.



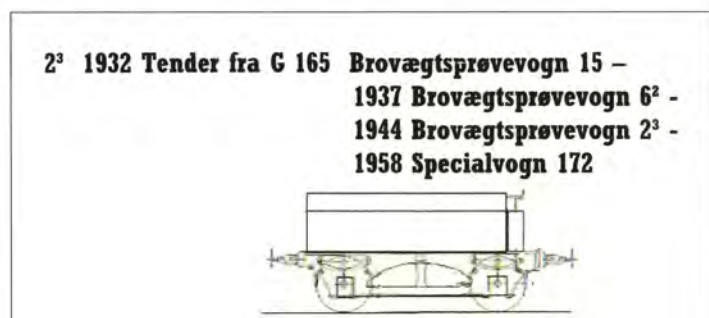
DSB Brovægtsprøvevogn nr. 4.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 5.



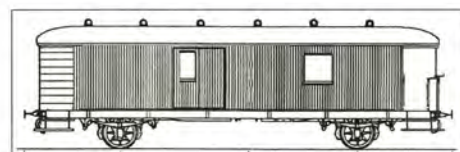
DSB Værkstedsvogn for Vægtsmede nr. 3 og 4, ex. HA 36886 og 36884. Tegning B. Sundahl.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 2, senere nr. 6.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 9.



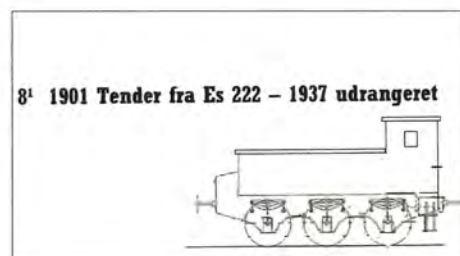
DSB Værkstedsvogn for Vægtsmede, nr. 5, 1956, ex. Cyp 4653. 1958 Specialvogn 795.



DSB Specialvogn 796, ex. Cy 4631.



DSB Specialvogn 797, ex. Cy 4635.



DSB Brovægtsprøvevogn nr. 8.



DSB Specialvogn 179, ombygget fra Elo 511 1 590. Tegning Børge Sundahl.

"Korshage" i model



Redningsbælter, bagbords lanterne, bænke, ræling - det hele er med på 'Korshage'.



MF 'Korshage' i Rørvig Havn i begyndelsen af 1960'erne - et motiv med sol og sommer og glade ferieminder - men ikke meget at bygge en model efter. Slg. SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da jeg besøgte Ove Pedersen i Jelling i sidste nummer og så færgemodellerne på hans lille værft, besluttede jeg mig for at bestille en nybygning hos ham - men det skulle ikke være en almindelig jernbanefærge, derimod den lille, klassiske fjordfærge "Korshage" fra Rørvig-Hundested Færgesfart. Færgen var en stor del af min barndoms ferieminder, hvert år sejlede vi med færgen, når vi holdt ferie i Rørvig. Nu ville jeg have den i model.

Ove var med det samme med på idéen, men jeg havde kun et par postkort med færgen på - ikke meget at bygge en model efter. Jeg havde dog også et familiefoto, hvor vi står på dækket, så det sendte jeg til Ove - og han gik med det samme i gang med researchen på Internettet efter oplysninger.

Og dét gav pote - allerede dagen efter havde Ove fundet så mange billeder og data, at han kunne bygge skroget fra vandlinien og op, og det så spændende ud. Under forberedelserne gik det op for os, at "Korshage" faktisk så uens ud på de to langsider.

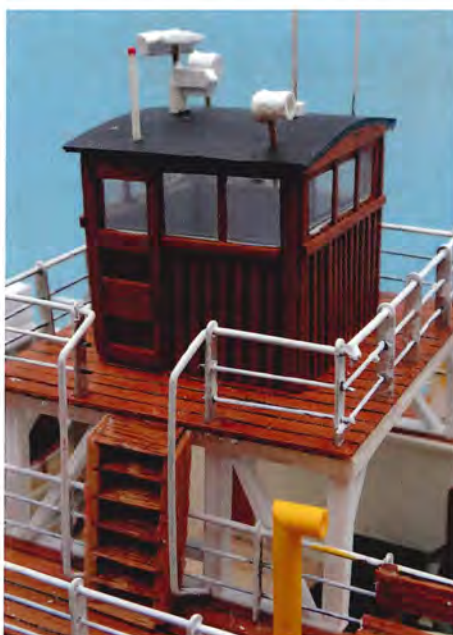
Jeg troede, at færgen oprindeligt havde haft runde koojer, der var udskiftet med mere moderne, firkantede ruder omkring 1960, men Ove vidste klar besked om det - trods alt har han bygget færge-modeller det meste af sit liv. Færgen havde runde koojer i den ene side (mandskabeets lukafer), mens de firkantede ruder var i den aflange passagerkahyt. Så var dét afklaret!

Resten af bygningen foregik meget hurtigt og grundigt, og mindre end to uger efter kontraheringen af ordren var færgen klar - og blev overdraget under et

møde i færgesalonen på Danmarks Jernbanemuseum. "Korshage" er bygget som de andre færger, Ove har bygget - med skrog opbygget af spanter, dæk lagt af



Kølen er for længst lagt, og siderne er opbygget med det rigtige svaj - allerede nu på førstedagen ligner det noget. Foto Ove Pedersen



Broen med styrehus, antenner osv..



Dækket er fyldt godt op med bilister på vej ud i sommerlandet.



På dækket står et anker med spil, og den øvrige detaljering er lige så gennemført.



Om det så er årerne, er de med i redningsbådene.



Den færdige færge, parat til næste tur over Isefjorden.

utallige tilpassede tændstikker, der efterfølgende er indfarvet i passende træ-nuance – og alle detaljer, lige fra ankere, spil, redningsbåde (med årer), radioantenner, lanterner osv. er på plads – det meste håndbygget af Ove selv.

Det gav et sug i maven på mig, da jeg fik færgen – det er trods alt mere end en lang

menneskealder siden, at jeg sidst sejlede med den – men nu er den klar til indsættelse som bilfærge, når eller hvis jeg engang får bygget min lille endestation med færgeleje færdig. Den rigtige "Kors-hage" fik i øvrigt følgeskab af den lignende færge "Skansehage" fra 1957.

"Skansehage" ser dog i mine øjne forkert

ud, da den ikke har styrehuset anbragt på en bro over dækket, men i stedet placeret ude i den ene side. Årsagen skulle være, at omrejsende cirkus ofte benyttede færgeruten, og de ind imellem høje lastvogne (med giraffer?) havde besvær med at komme med "Kors-hage" på grund af den lave højde under kommandobroen.

Også en art "vægtvogn"



Belastningsvogn, ex. tender fra N 201.
Marslev 2. oktober 2008. Foto SoB.

Tekst og foto Flemming Søeborg

Tenderen fra N 210 fik en lidt omskiftelig tilværelse og blev bl.a. benyttet som tender for N 208 og 201. I 1970

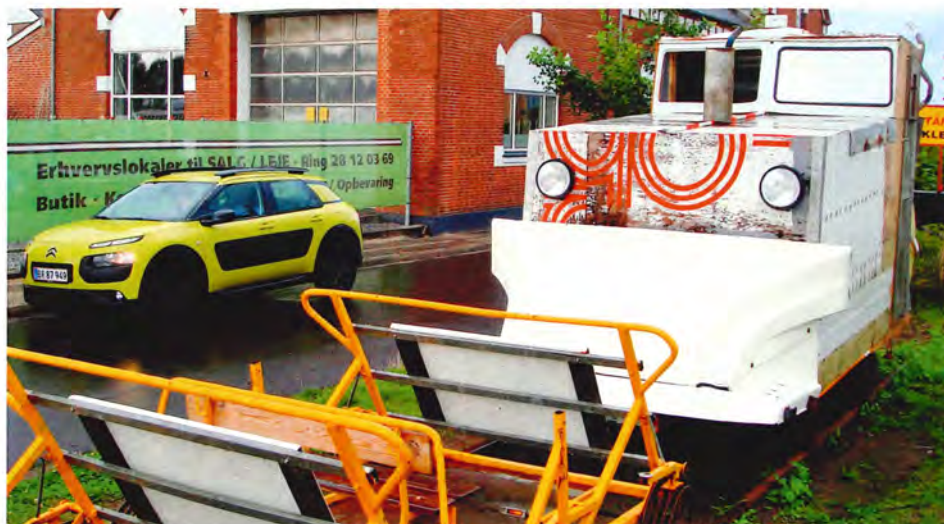
blev den ombygget til belastningsvogn for kørekran nr. 146 og stationeret permanent i Fredericia. Den fik herunder påskriften "65000 kg" med store, hvide tegn på siden. Efter udrangeringen

holdt den en længere periode i Fredericia, men nu er den opbevaret ved DJK i Marslev. Hvad den skal bruges til, er vel tvivlsomt, men den er en af de få, fysiske levninger af N-masiknerne.

Sprøjtetog i Assens



Avanceret teknik i lokomotivet. På den røde plade til højre er der et afbleget GM-logo. Foto Suzanne Henriksen.



Sprøjtlokomotivet ved endestationen i Assens - fronten er lavet af en glasfiberstøbning og skal måske minde om IC4... Foto Suzanne Henriksen.



Lokomotivet har tilsyneladende selv forsyninger af sprøjtemidler med i en stor tank. Bemærk 'reservecyklen' bagpå. Foto Suzanne Henriksen.



Inde i den store kasse foran er der ingenting - ligesom på lokomotivet 'David', der vist også er tomt i den ene ende. Der er dog sørget for god ventilation. Foto Suzanne Henriksen.

Af Flemming Søeborg

Det er længe siden, at der kørte "normale" tog til og fra Assens. Trafikken blev nedlagt i bidder mellem 1966-2005, og siden har der kun været skinnecykling på den 29,2 km lange strækning - en i øvrigt smuk, men også anstrengende tur, da der er stigning stort set hele vejen op til Glamsbjerg.

Ved endestationen Næsvej i Assens holder et nyt lokomotiv på sporet, et sprøjtlokomotiv af højst utraditionelt udseende. Hjulene er af samme slags, som benyttes på skinnecykler, og selve lokomotivkassen bærer præg af at være

bygget af de forhåndenværende søms princip - som her synes at bestå af nogle rester havestakit, diverse plader og brædder, en skabsbør og en glasfiberfront af ukendt herkomst.

Inde i den lange kasseoverbygning er der tomt, men i førerhuset - hvor dør-låsen blot er en krog med øsken - er der nogle apparater, kabler og lignende, som måske relaterer sig til ukrudts-sprøjtningen.

Lokomotivet følger hermed den stolte tradition for selvbyg ved mange private baner, hvor banens ansatte og vel også lokale håndværkere byggede diverse

fantasifulde sprøjtetog, dræsiner, sneplove og andre specielle stykker materiel.

Spøg til side - lokomotivet er en skulptur, lavet af Christian Elovora Dinesen til arrangementet Mod.Strøm-festivalen, som fandt sted på Fyn i september 2017 (www.modstroenfyn.dk). Lokomotivet blev bygget af materialer fundet langs den gamle jernbane. Hvad der skal ske med dummy-lokomotivet efter festivalen, vides ikke. Husk i øvrigt jernbaneudstillingen "Next Stop" i Vestfyns Museum i Assens - udstillingen varer til den 17. december, så det kan lige nås.

Ferietog med forsinkelse



Så afventer vi afgangssignalet. P 910 forspændt eksprestog på København H. den 26. maj 1949. Foto Jan Walter.



Fløjten har lydt, rejsen kan begynde - toget sætter i gang fra perronen, og forældre og børn vinker til afsked. Slg. Tommy Jørgensen.



Så kører vi - der vinkes stadig. Slg. Tommy Jørgensen.



Ankomsten til Korsør og de ventende færger. Her er det en E-maskine foran toget. Foto HGC 1963.

Af Ole L. Wæverstrøm

Hovedbanegården 26. juni 1943: Ferietog til Vestjylland kl. 6.55 på perron 4. Sådan lød det i højtalerne, men hvad var et ferietog i virkeligheden? Det var et tog, der udelukkende kørte københavnere på ferie til enhver station i hele landet ganske gratis, og sådan havde det været i mange år. Det var oprindeligt beregnet på børn fra de tætbebyggede områder som f.eks. Nørrebro og Vesterbro med utroligt mange små to-værelses lejligheder med lokum i gården og dårlige eller ingen muligheder for frisk luft. Så havde børnene en mulighed for at få et frikvarter på seks uger. Viceinspektør Østrup fra en skole på Amager formidlede kontakten mellem ferieværterne og familierne i byen. Dengang var lønningerne ikke ret store for de familier, der omkring

århundredskiftet og senere var kommet til byen på grund af fattigdom. Og så var der os andre, der havde familier på landet, som vi så var inviteret til at komme på besøg hos. Så må vi hellere komme til selve rejsen med ferietog.

Den 26. juni fulgte min mor mig ind til Hovedbanegården for at vinke farvel. Nede på perron 4 lugtede der rigtigt af Hovedbanegård med rigeligt kulrøg, som det hørte sig til dengang. På sporet til denne side var der rangeret et tog op, der ville have været en hvilken som helst museumsbanes stolthed, bare meget længere. Hvad lokomotivet var for en type, ved jeg ikke; for det holdt sikkert helt ude under Tietgensbroen. Vognene var fra århundredskiftet, altså år 1900, med åbne endeperroner, to aksler og træsæder. De kendes også

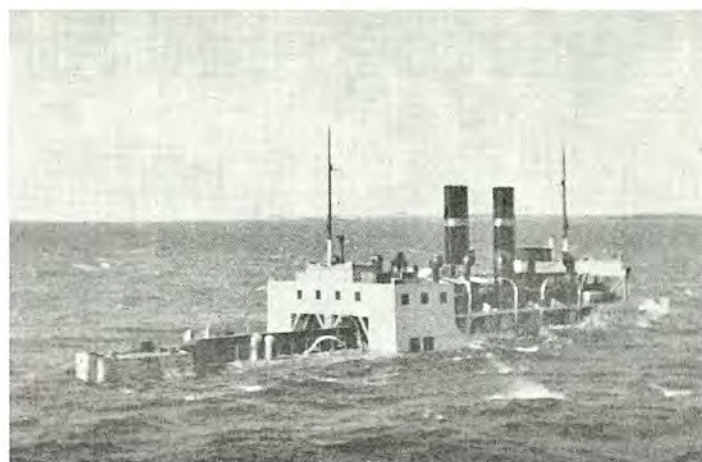
fra begynderæskerne fra Märklin- og Fleischmann-modeltog, her dog i grøn udgave.

Præcis kl. 6.55 lød fløjten, og togstammen satte sig i bevægelse, mens alle råbte hurra. Vi kørte, og så viste det sig at være et hurtigtog, der skulle til Korsør. Det gik godt nok ikke særligt hurtigt, så der faldt snart ro over passagerflokkene. Grønne marker gled forbi, og det gjorde også de større byer, vi ikke stoppede ved. Den første bunke slik blev fortæret i en hast, og så rullede vi ind til færgeløbet i Korsør.

Stilen med præg af museumsmateriel blev holdt i bedste stil. Færgen, vi skulle over til Nyborg med, var ingen ringere end D/F "CHRISTIAN IX." fra begyndelsen af 1900-tallet, der lå med dampen oppe. Alle myldrede om bord,



'Christian IX.' i fuld fart over Storebælt. Slg. FS.



Sejladsen på Storebælt var farlig i krigsårene, og flere færger blev ramt af bomber eller miner. Her er 'Christian IX.' sunket i 1940 efter mineekspllosion. Slg. FS.



Fra september 1943 skulle alle passagerer have særskilte adgangstegn og passersedler til færgerne. Slg. Vagn Holstein.



Derefter gik turen over den endnu ret nye Lillebæltsbro, men det var med gardinerne trukket for - tyskerne havde befæstet broen af frygt for sabotage. Slg. FS.

broklappen blev taget op, et reb spændt ud, så ingen kunne falde over bord. Men vi sejlede ikke. En anden færge læsset med godsvogne sejlede ud, og så fulgte vi efter. Bag efter os fulgte så endnu en færge med godsvogne. Alt sammen for sikkerhedens skyld, for ingen vidste, om der lå miner, eller der ville ske en bombeekspllosion ligesom den, der skete på færgen "SJÆLLAND" i januar samme år. Det var en sabotagehandling, for tyskerne ville have den deporteret til Tyskland som troppe-transportskib, og nu lå hun fuldstændigt udbrændt ud for Halsskov. Det havde medført, at alle passagerer med almindelige billetter skulle kontrolleres, inden de gik om bord. Af sikker-

hedsgrunde sejlede de to færger tæt på os, så de var i nærheden, hvis der skulle ske noget. Det var jo en dyr last. Vi stampede os vej med røg og damp, men lydløst over mod Nyborg Fjord. På vogndækket var der spændt et tov på tværs, for at ingen skulle komme for tæt på bovporten eller skulle komme til skade, som før beskrevet, og så skulle det kunne holde alle 1.500 børn tilbage, når bovporten igen blev åbnet. De forreste følte det, som om de blev skåret midt over, så stort var presset. Vi kom i land i et mægtigt kapløb om at få de bedste pladser i den togstamme, der var rangeret op på Nyborg Færgehavn. Nu var det ikke mere som et rullende museum, men i dag noget

mere nostalgisk. Vognene havde nu fire aksler og var forsynede med ottemands kupeer med lædersæder. Så gik det af sted som et rigtigt hurtigtog.

Da vi næsten var i Middelfart, kom konduktøren forbi og beordrede alle gardiner trukket for, når vi skulle køre over Lillebæltsbroen. Det havde tyskerne forlangt, fordi de havde befæstet broen og var bange for, at de grimme "terrorister" skulle smide bomber eller noget andet djævelskab ud fra de kørende tog i hovedet på dem. Selvfølgelig kunne vi ikke dy os og linnede lidt på gardinerne, så vi kunne få et kik ned over vandet.

Fra Fredericia gik det så meget glat op

mod Aarhus. Men så da vi nåede Hovedgård mellem Horsens og Skanderborg, bremsede toget pludseligt hårdt op, og vi blev sendt ind på et vigespor. Naturligvis kunne vi ikke forstå det. Ingen sagde noget, men forklaringen kom snart: Det ene tyske transporttog efter det andet kom bragende de næste 2½ time. Det kunne man da kalde en forsinkelse, og den var ikke var til at indhente.

Fra Aarhus blev hurtigtoget til bumletog. Og forsinkelserne tog til. Der er virkelig langt til Langå med tog til Struer, når der skal sættes ferieborn af ved hver

enkelt landstation. Viborg, Skive, Vindeby. Ankomst til Struer kl. 0.30.

Hvornår de sidste kom til Thisted, melder historien intet om, og hvad de stakkels værter oplevede i ventetiden, det lige så uvist. Den forsinkelse betød kort og godt, at turen til Struer varede 17½ time. Endelig kunne feriedagene begynde med en køretur i jumbø de sidste kilometer.

De næste seks uger gik på god vis. Hjemrejsen foregik efter køreplanen med samme slags togstammer som

på udvejen den 10. august, to dage før skolen skulle begynde.

Næste sommer foregik det efter samme skema, dog med den undtagelse, at vi kørte over Vejle og Herning, og at turen over Storebælt foregik med M/F "FREJA". Køreplanen blev her overholdt til punkt og prikke.

Red. anm.: Billederne i artiklen er udvalgt fra forskellige kilder og år og skal ikke tages for direkte vidnesbyrd om turen, men blot give en stemningsbeskrivelse.



Ude vestpå fik rejsen mere karakter af at foregå i bumletogsfart. K 586 med tog 339 i Viborg, den 5. juli 1937. Foto Hesselink, arkiv HGC.



Struer var dengang som nu et vigtigt knudepunkt i jernbanetrakken. Foto Frank Stenvall 1968.



Efter seks ugers ferie på Struer-egnen var det tid til at vende hjem igen. Her holder K 517 med mørklægningslygte et sted i Danmark. Slg. John Schøler Nielsen.



Fra Korsør gik det retur med eksprestogsfart tilbage til København og den hjemlige familie - ferien var snart forbi. Foto HGC 1963.

GENOPTRYK AF MX/MY

HELJAN



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

43424 - DSB MX 1023 - AC m. lyd 43423 - DSB MX 1023 - DC m. lyd EPOKE IV



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

43433 - DSB MX 1026 - DC m. lyd 43434 - DSB MX 1026 - AC m. lyd



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

44523 - DSB MY 1135 - DC m. lyd 44524 - DSB MY 1135 - AC m. lyd EPOKE IV



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

44533 - DSB MY 1118 - DC m. lyd 44534 - DSB MY 1118 - AC m. lyd EPOKE IV

HELJAN ØNSKER ALLE KUNDER, LEVERANDØRER OG VENNER GLÆDELIG JUL SAMT GODT NYTÅR!

Forventet udgivelse: 1. kvartal 2018

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK

EKSKLUSIVE Y-TOG LOLLANDSBANEN

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!



41331 LOLLANDSBANEN DC DIGITAL KUN 60 stk produceret

41332 LOLLANDSBANEN AC DIGITAL KUN 90 stk produceret

PRIS HOS RC KONGEN:

3.395 KR.



FACEBOOK

facebook.com/rckongen



YOUTUBE

youtube.com/user/rckwebshop



RCKONGEN.DK