

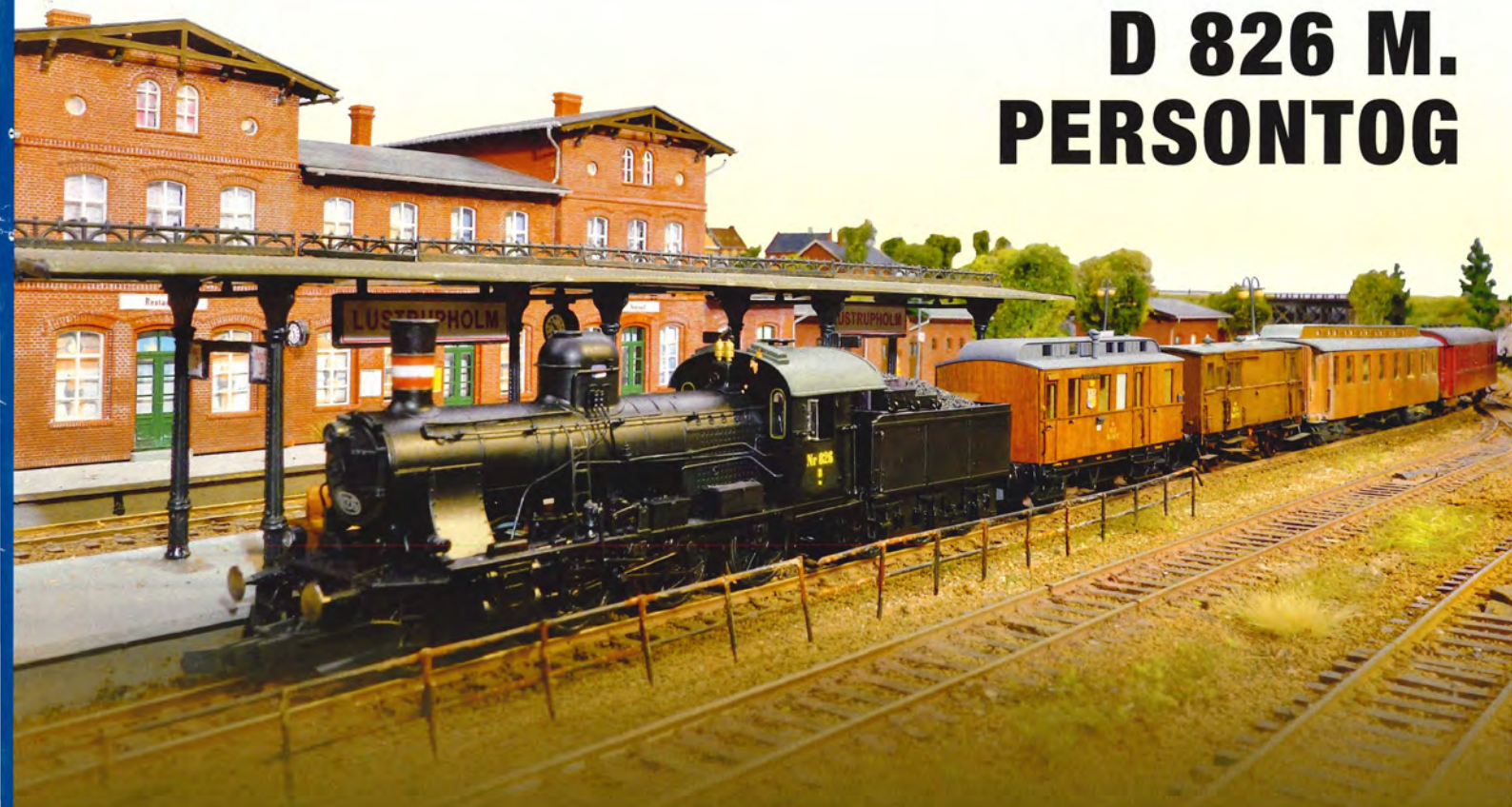
SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 37 · februar 2018

DKK 122,-

D 826 M. PERSONTOG



- **NYT FRA NÜRNBERG**
- **STATION HOF I MODEL**
- **TRÆKKER TIL VOGNBJØRN I HO**
- **TUR TIL SKAGEN 1965**
- **MIDTVESTEN, USA**
- **R-MASKINER FØR OG NU**



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

BK 22.02.2018 – 18.04.2018
DKK 122,- Euro 16,50

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00037

BK returage 16

Nyheder fra hobby trade



Sæt med postvogn Litra DO og DQ

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

hobby trade

999,-

Se vores produkter hos din forhandler

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

www.hobbytrade.dk

EKSKLUSIVE Y-TOG HOS RC KONGEN

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!



LOLLANDSBANEN YM60 + YP70 + YS82

41331 - DC DIGITAL
41332 - AC DIGITAL

Pris pr. sæt
3.395,-

41333 - DC DIGITAL MED LYD
41334 - AC DIGITAL MED LYD

Pris pr. sæt
4.395,-



41315 GRIVSKOVBANEN MELLEMSVOGN YP21

Pris pr. vogn
595,-

LEVERING:
MARTS 2018



FACEBOOK

facebook.com/rckongen



YOUTUBE

youtube.com/user/rckwebshop



RC KONGEN.DK

Velkommen til nye læsere – og velkommen til de faste abonnenter. I år vil der ske meget nyt: Om kort tid udkommer Spor og baners første særhæfte, nemlig historien om Heljans små modelhuse. Det kan købes eller bestilles hos din modelbaneforhandler, men har du ingen forhandler i nærheden, kan du også finde det i mange kiosker, på banegårde, i Københavns Lufthavn og andre steder. Du er også velkommen til at bestille det direkte her (bestilling@sporogbaner.dk) og få det tilsendt – se også annoncen på bagsiden (husk porto!). Hæftet er skrevet af Morten Flindt Larsen og undertegnede, og vi har gennemgået en meget stor mængde artikler og reportager om Heljan. Vi har tillige lånt Heljans arkiv, der rummer mange hidtil ukendte billeder og artikler. Der er illustrationer af alle Heljans danske og svenske huse, og teksten kommer også ind på forholdet til Märklin/Primex og Revell – og så er den selvfølgelig krydret med anekdoter og billeder fra den hæderkronede, 60-årige virksomhed.

Årets Nürnbergmesse er overstået, og atter en gang må jeg konstatere, at modeljernbanen efterhånden er skrumpet ind til en nærmest symbolsk størrelse. Årsagerne er mange, og blandt "skurkene" er selvfølgelig internettets dominerende stilling – alle nyheder bliver præsenteret i tiden op til messen, således

at der efterhånden ikke er nogen grund til at besøge den – i hvert fald ikke for nyhedernes skyld. Der er dog stadig stor interesse for at lave modeller til det danske marked, selvom der ikke rigtigt er tale om nye forme. Hvis de danske udgaver kan laves på bestående modeller med mindre modifikationer, er svaret positivt fra flere producenter, og for et af de store firmaer var Danmark det vigtigste marked i Skandinavien. Lad os håbe, at det afspejles i de kommende års modeludbud.

Blandt de mere triste nyheder er udskillelsen af materiel fra Danmarks Jernbanemuseum. Der har været en del kritik af denne proces, men meget af kritikken bygger et på løst grundlag, og jeg vil henvise alle til at læse museets redegørelse og notater herom på hjemmesiden www.jernbanemuseet.dk. Her bliver der på sober og ordentlig måde redegjort for de tildragelser, der umiddelbart forekommer voldsomme, men som forklarer de nødvendige beslutninger og handlinger. Man må også betænke, at jernbanemateriel fylder ganske meget – og selv efter udskillelsen har museet cirka 2,7 km materiel, blev det hele stillet op på række. Ikke mange institutioner, klubber eller private kan opbevare en så stor mængde genstande endsige holde dem ved lige – for slet ikke at tale om at restaurere dem. Museet har handlet med "rettidig

omhu" og har en klar målsætning for fremtiden. Læs redegørelsen.

Med det vil jeg "åbne ballet" for syvende årgang af Spor og baner. Det er altid en stor fornøjelse at tage hul på en ny årgang. Jeg vil atter bestræbe mig på at dele sol og vind lige, det vil sige at dække så bredt et spekter af jernbaneinteressen som muligt – og det betyder såvel modeller som forbilleder. Jernbanen er i defensiven i disse år – det gælder ude i den virkelige verden, måske knapt så meget for modeljernbanebranchen – men det skal ikke få os til at opgive interessen for togene, slet ikke. Hobbyen er så stærk som ingensinde, og det vil forhåbentlig også fremgå af dette og de kommende numre af bladet. Husk markedet i Neumünster den 3.-4. marts og den store DMJU-udstilling i Kolding den 7.-8. april – det bliver en af de største udstillinger hidtil.

Vel mødt!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Abonnér på:

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

Nr. 38
udkommer:

19. april

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 37, 7. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.350. Løssalgpris kr. 122,-

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)

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus.
Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder
tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materiale
fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og
baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og
meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af
redaktionen.

Indholdsfortegnelse

Leder	s. 3
På besøg i Midtvesten, USA	s. 5-8
Tur til Skagen	s. 9-11
Nye figurer	s. 11
Station Hof i H0-model	s. 12-13
DSB International 1996-2003	s. 14-17
Gods på banen	s. 18-22
Vertebrado, "Hvirveldyret"	s. 23-24
Gjerrildbanen - en trængt jernbane	s. 25
Sj:s normal spårige ånglok	s. 25-26
Ny årbog	s. 26
Et fyrtårn på vejen	s. 26-27
Verdens største kunstgalleri	s. 27
Den lille røde fra Bayern	s. 27
Hændelser i Hobro	s. 28
Nürnberg 2018 - højdepunkter	s. 29-32
R-maskiner før og nu	s. 33-34
Volvo-trækker til vognbjørn i H0	s. 35-37
BR 111 fra Piko	s. 37-38
Kls-vogn med egen Kraft	s. 38-39
Mellemvogne til Y-tog	s. 40
Bravo Brawa	s. 41
Uacns - en moderne silotankvogn	s. 41
DE 2500 - en Diesel-Diva	s. 42-43
Zwanenberg - en vogn fra Nederlandene	s. 44
KS-bogievogne fra Swedtram	s. 44-47
Når alarmklokkerne ringer... ..	s. 48
Nyt fra EpokeModeller	s. 49
Sidebanernes Redningsmand	s. 49-50
En slidt, gammel dækforretning, eller "Vi lapper, så De klapper"	s. 51-52
Happymade baggrunde	s. 53-54
H0e-modeller fra Ungarn og DDR	s. 55
Chemin de Fer Forrestier d'Abreschviller	s. 55-56
Skandiatransport	s. 57
Tunnellen i Ringe	s. 57-58

Forsidebillede:

Søndags-passagertog, trukket af D-maskine. Foto Finn Frøsig

DANMARKS STØRSTE SAMLERTRÆF FOR GAMMELT LEGETØJ

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

FREDERIKSBERGHALLEN

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

**SØNDAGE i 2018: 22. APRIL,
2. SEPTEMBER, 2. DECEMBER,
kl. 11.00 - 15.00 GRATIS ADGANG**
info tlf. 4028 4057

På besøg i Midtvesten, USA



Togrummet set fra indgangen. Læg mærke til lysafskærmningen og den sorte farve, som giver en god virkning.

Tekst og fotos Rolf Brems

Sidste gang, jeg besøgte Pelle Søeborg, var i 2013. Anledningen var færdiggørelsen af Daneville og Donner River (se Spor og baner dec. 2013) som var inspireret af en hovedstrækning i Californien. Dengang fortalte Pelle, at inden længe ville anlægget blive revet ned eller forsøgt solgt, og at det næste projekt skulle være inspireret af prærien og Midtvesten. Når man ved hvor stort arbejde, det er at opbygge en modeljernbane, tænkte jeg, at det nok varede nogle år, før det var færdigt - og klar til et besøg.

Derfor blev jeg noget overrasket over at høre fra anden side, at "Midtvesten" var færdigt og allerede stod for en demontering. Jeg kontaktede Pelle, og det var ganske vist, banen var færdig, men

huset stod også for at skulle sælges, så jeg skulle være hurtig, hvis jeg skulle have nogle billeder.

Mange tænker nok: - Hvad har manden gang i, han bygger anlæg i et hæsblæsende tempo, laver noget, der som er hentet ud af virkeligheden - og river det ned igen?

Men Pelle er - tør man vel godt kalde ham - professionel modelbygger, og har gjort det til en del af sin levevej at opbygge modeljernbaner og beskrive de forskellige faser. Det kan man så læse om i det amerikanske modeljernbaneblad *Model Railroader* eller sågar i hæfter, der kun omhandler Pelles anlæg.

Anlægget befinder sig stadig i en garage indrettet til formålet, hvilket vil sige, at til en H0-bane med pladskrævende og

bløde, amerikanske kurver er der ikke for meget plads at rutte med. Det kompenseres der for med nogle baggrunde, der har en fantastisk dybdevirkning.

Til forskel fra de tidligere anlæg er anlægget denne gang opbygget i sektioner, så det kan demonteres og genbruges, derfor kan man også se adskillelsen på baggrunden. Man skal se godt efter, hvor sektionerne skiller på anlægget.

Studietur

At bygge en modeljernbane begynder for Pelle med en studietur til de lokaliteter, hvor inspirationen skal hentes. I dette tilfælde er det i Iowa, tæt på grænsen til Nebraska. Her krydser Union Pacifics (UP) dobbeltsporede hovedlinje fra Californien til Chicago. Området bliver gennemfotograferet, dvs. jernbanerelaterede ting, markante lokaliteter og også horisonten bliver



Et fantastisk flot sceneri med bane, bro og vej.



Et typisk amerikansk miljø med støbte betonkørebaner og "driveway" op til garagen.

fotograferet. Størrelsen på huse og bygninger bliver senere opmålt og bygget ud fra et referencepunkt, han kender, såsom en dør eller et vindue.

Selve anlægget er et "walk in"-anlæg bygget på en åben ramme langs med væggene, så ved indgangsdøren er der en klapbro med to dobbeltspor. For at give gulvplads og lette rengøringen er anlægget understøttet med skræstivere.

Banen er lagt som en dobbeltsporet rundbane, der tager to runder. På den ene runde løber banen delvist skjult og delvist i et andet niveau. Bag baggrunden i den ene side finder man den skjulte opstillingsbanegård. Kørslen foregår mellem den skjulte banegård og byen med det opdigtede navn "Daneburg", som dog til dels er en model af en eksisterende by i Iowa.

Byen er for størstedelen et foto af hovedgaden, som går på tværs af banen, det har en helt fantastisk virkning. Det sparer også en masse plads i forhold til, hvis den skulle bygges langs med banen. De eksisterende bygninger, som bl.a. står ved begyndelsen af hovedgaden, findes alle i området og er altså bygget af Pelle selv.

Stille kørsel

Pelle starter lokomotiverne, de kører alle digitalt fra Lenz - og har alle en lyddekoder.

Lokomotiverne sætter lige så stille i gang og trækker rundt med 20 eller flere vogne på krogen. Pelle slår lyden fra, men der er næsten ingen støj fra underbygningen. På det sidste anlæg havde Pelle brugt støjdæmpende gummi, som man bruger til at isolere vare-

vogne med, men her er begge sporene lagt på 2 mm kork, og under hvert spor er så yderligere 5 mm kork.

Farven på ballasten er naturligvis afstemt med forbilledet, ligesom skinner og sveller er patinerede.

Før toget kører ind i Daneburg og skal passere "main street", sænkes bommene lige så stille, og efter passagen hæver de sig igen. Bommene har en meget naturtro bevægelse og aktiveres af små og knapt synlige fotoceller lagt midt i sporet.

En vigtigt element på Pelles anlæg er veje, det er jo trods alt bilernes land, men hvor vejene for mange modeljernbanebyggere har en lav prioritet, bliver de her udført skalatro. - De er gode til at dele et anlæg op og giver en god



Daneburgs største virksomhed.



En lidt dårligt vedligeholdt vej, revner er malet på med en fin pen, ved større revner ridser man først med en spids genstand.



Hovedgaden i Daneburg. Det er svært at se, hvor hovedgaden ender – og baggrunden begynder.

Majsmarkerne er snart klare til høst.

virkning, når de skærer gennem landskabet, siger Pelle. Han bruger gips fra Woodland Scenics, som er nemt at arbejde med. Underlaget til vejen er en MDF-plade. I siderne lægges der nogle strips, hvorpå man kan trække spartlen. Dette gentages, indtil man har den jævnhed på vejen, som man ønsker.

Vejen males i den ønskede nuance med fortyndet maling. Det kræver fem-seks behandlinger, og malingen skal være helt tør, før næste lag lægges på. Vejbanen patineres med sort og brunt kalkpulver, som gnides ind med en stoffhandske. Striberne afdækkes med tape og males med gul og hvid farve.

Majsmarken – en udfordring

Pelle fortæller, at det nye på anlægget, som han ikke har prøvet før, er at plante majsmarker og bruge statisk græs. Pelle

tager en dyb indånding: - Majsplanter køber man i rækker, men for at det skal se realistisk ud, skal der på hver enkelt stængel bukes nogle blade ud. Dette gøres med en pincet. Jeg måtte tvinge mig selv til at tage ti rækker pr. dag. Derefter skulle toppene dyppes i lim og derefter i flock for at få det til at ligne majsblomster, fortæller han.

- Det statiske græs var også en udfordring. Jeg øvede mig lidt, inden jeg brugte det på anlægget. Jeg brugte en modificeret, elektrisk fluesmækker, og jeg er blevet helt tilfreds med resultatet. Træerne er delvist hjemmelavede, stammerne er fra Noch, som Pelle dypede i hvid lim og bagefter i nuancer af grønt flock.

En anden, stor udfordring var broen. Den er et købeprodukt fra Central Val-

ley Model Works, men hvad Pelle ikke vidste var, at delene skulle skæres på den rigtige længde – og i vinkel. - Det gik galt, smiler Pelle, - det endte med, at broen stod i en bue, men firmaet sendte uden beregning nye dele, og anden gang gik det bedre, men krævende var den.

Under broen løber en stille, lidt grønlig, mudret flod, den er utroligt naturligt og både pryder og bryder anlægget på en god måde. Vandet er lavet af to-komponent epoxy af mærket Permakote og på mit spørgsmål om, hvor mange lag den fået, får jeg det overraskende svar: - Kun ét! Pelle fortæller, at man begynder med at spraymale bunden i grønne nuancer. Tæt ved vandspejlet i brinken giver man jorden en mørkere farve, som gør det ud for fugtig jord. - Det er vigtigt at gøre



Farmeren er ude og inspicere sine sojabønne marker, mens hunden snuser rundt.

Hjemme hos farmeren er der orden på ejendommen, læg mærke til de hvide sten, der skiller indkørsel fra græsset.



Tilbage i byen, bemærk til betonforstærkningen med jernkanter i overkørslen.



Den anden virksomhed er det lille oliedepot, som forsyner byen med brændstof.



Pelles søn med anlægget pakket i containeren. Betalte man kun for vægt, ville det nok have været billigt.

det korrekt. Bland de to komponenter og rør forsigtigt rundt. Vær opmærksom på at få det hele med. Bland nu lidt af den samme farve fra bunden i, sæt det over en varm radiator eller sæt skålen i en større skål med varmt vand. Lad nu eventuelle bobler sive op. Hæld derpå forsigtigt epoxyen ud og lad den fordele sig. Med et sugerør kan man blæse evt. bobler væk eller bruge en føntørre, tilføjer han.

Selvbyggeri er nødvendigt

Et kendetegn for Midtvesten er kornsiloerne i mange af byerne og ofte ved siden af en jernbane. De er også af nogle dimensioner, det kan være en udfordring at få plads til på et anlæg. Pelle fortæller: - Man kan købe mange kornsiloer, men jeg ville også gerne sætte mit personlige præg, og så måtte jeg bygge den selv. Jeg kørte rundt i området og faldt for et anlæg i Lexington, Nebraska.

Det var en kornsilo, som gennem årene havde gennemgået en udvidelse. Den ældre del bestod af cementsiloer og den nyere del af ståltanke.

- Jeg ved fra mit tidligere anlæg, hvor jeg byggede et cementanlæg, hvor tidskrævende det er, derfor er jeg også gået på kompromis med kornsiloen. Nogle dele har jeg købt, bl.a. er alle stiger af ætset messing. Ellers er den bygget i styrén eller plastcard, om man vil. Limen, som jeg bruger, er fra Tamira.

- Det, der bringer liv i et anlæg, fortæller Pelle, er patinering. Det gælder også det rullende materiel. Fra tidligere byggesæt har jeg lært, at man skal patinere de forskellige bygninger hver for sig. Forskellige materialer ældes ikke på den samme måde, så der kan man spare en masse tid på afdækning.

Pelle fortæller til min store overraskelse, at kornanlægget egentlig ikke har den ønskede detaljeringsgrad. - Jeg accepterer, at det ikke som sådan er helt færdigt, men jeg kan ikke i første omgang bruge mere tid på det. Når resten af anlægget er færdigt, kan jeg jo altid lige hive en silo ind på arbejdsbordet.

- Det kommer nok ikke til at ske, siger Pelle, som sagt er huset ved at blive solgt, og der er fra forskellige steder i

udlandet budt på anlægget. Det står nu for en demontering - jeg regner med, at det tager en hel dag - så nu må vi se, hvem der byder højest.

I fremtiden vil Pelle bygge i moduler, men ud fra amerikanske standarder, og han vil stadig være at finde i kolofonen hos Model Railroader som "bidragende redaktør", som det hedder.

Pelles Midtvesten blev en måned efter mit besøg solgt til Trainlife, som er en stor modelhobbyforretning i Provo, Utah, og altså lokaliseret et par stater længere mod vest. Trainlife fungerer samtidig som en slags bibliotek, der køber rettigheder til de bedste artikler, som er udgivet i amerikanske magasiner. Derfor var det naturligt at bevare et af de flotteste anlæg, "bygget af et ikon inden for modeljernbaneverdenen", som de skriver på deres hjemmeside.

Banen skal udstilles i deres forretning, og det er nok første gang i historien, at et anlæg har taget turen over Atlanten for at vise, hvordan nabostaten ser ud...

Tur til Skagen i 1965



På grund af solen måtte jeg fotografere mit tog til Skagen i Frederikshavn "bagfra". Til højre ses noget af M 4, og i baggrunden står to af Frederikshavns armsignaler.



Jeg kom først! Idet M 1 satte i gang, trykkede jeg på udløseren og fik mit billede, medens to lokale vinkede farvel. Den gamle motorvogn blev overtaget af sine venner, blandt andre P. Thomasen, men er ikke køreklar mere. Efter at have stået forskellige steder er den nu placeret i Gedser remise. Den blev bygget i 1927 af Waggonfabrik Wismar og kørte mange tog på Skagensbanen og havde fortjent en bedre fremtid.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Den 16. juni 1961 rejste jeg første gang til Skagen og så Skagensbanens brogede samling af især personvogne og motortrækraft. Der var ikke to, der var ens.

I flere år havde jeg længtes efter igen

at besøge Danmarks nordligste privatbane. Medens Skagens specielle landskaber og lys virkede dragende på adskillige kunstmalerne, så virkede SB's brogede samling af rullende materiel dragende på jernbanevennerne.

Den 9. juni 1965 tog jeg igen nordpå. Jeg havde stadig kort til samtlige DSB's

stationer, så jeg skulle ind i stationsbygningen og købe en lokalbillet. Den var stempelt med "forhøjet" og kostede ellers kr. 4,20. Hvad den i grunden kostede, vides ikke.

Meningen med turen var – især – at fotografere det rullende materiel, og det blev præsenteret allerede i Frederiks-



I 1937 fik Skagensbanen leveret adskillige nye køretøjer af nyeste modeller, deriblandt F 3 på dette billede. Vognen var meget anvendelig, da den havde 6 pladser på 1. klasse og 32 pladser på 2. klasse. Desuden var der rejsegodsrum og togførrum. Den fine lille personvogn fik en god skæbne, idet den endte i Mariager ved Dansk Jernbane Klubs veteranbane.



Den brændende sol i det høje nord har været hårdere ved disse to personvogne, der stod ved remiserne. De stod også her, da jeg var der første gang i 1961. Det var tydeligt, at ofrer man ikke maling på materiellet, så holder det ikke længe. De viste vogne har formentlig været udrangerede.



Bag de to personvogne stod en mærkelig åben godsvogn med nummer P 301. Det var en specialvogn, der blev brugt til transport af kul til det lokale gasværk. Forneden var den udstyret med jernlemme. Ifølge mine oplysninger blev vognen udrangeret i 1968.



I 1924 fik SB en stor bogievogn B 6, og allerede i 1931 blev den ombygget til motorvogn efter samme system som M 1. Den kom til at hedde M 3 men var ikke så solid som den gamle M 1, som blev ved med at køre. I 1963 pillede man diverse maskindele ud af motorvognen, der så blev til personvognen B 10. Det må have været en af de længste personvogne ved privatbanerne. Som sædvanligt var der en enkelt kupé med 8 pladser på 1. klasse. Den var kendetegnet med en gul streg over vinduet.



Ikke alle SB's personvogne var meget lange. Her er B 13, der er toakset og bygget i 1924. Selv så lille en vogn havde en 1. klasses kupé. Den blev udrangeret i 1968.



SB ejede et par sommervogne, som hed sådan, fordi de ikke kunne opvarmes. Det ændrede sig på grund af ombygninger, hvilket tydeligt ses på billedet. Den kønne vogn C 41 skulle være udrangeret i 1971, men jeg mener, at den er bevaret men har desværre ikke kunnet finde ud af hvor.

havn i det tog, som jeg skulle benytte til Skagen. Ikke to vogne var ens. Desværre var toget ikke så let at fotografere, for solen stod forkert. Det ændrede sig heldigvis op af dagen.

I Skagen var der dengang tradition for, at togene næsten skulle ankomme og køre til samme tid. Det var lidt irriterende, når man nu gerne ville have et billede af begge tog. Jeg var imidlertid forberedt og spejdede efter det modkørende tog, og ganske rigtigt: På det ene spor holdt den gamle motorvogn M 1 og var klar til at afgå mod Frederikshavn. Så snart

mit tog var ankommet og holdt stille, sprang jeg ned på perronen.

I løb benede jeg bag om toget, der skulle afgå og hen forbi M 1 og trykkede på udløseren. Det lykkedes, og jeg fik et udmærket billede. Inden jeg var kommet tilbage til toget, jeg var kommet med, var mit hjerteslag normalt. Dengang var min kondi super. Desværre kørte der ikke mange tog på Skagensbanen, så jeg måtte gå et par ture. På den måde fik jeg set lidt af byen. Jeg var blandt andet nede på havnen, hvor der holdt et par enkel-

te kølevogne, men ellers var der ikke meget liv, så jeg var lidt skuffet. Da jeg havde taget det sidste billede på SB, gik der ikke flere tog, så jeg måtte tage til takke med en rutebil, dog kun til Frederikshavn.





I 1937 anskaffede SB en moderne og lang bogievogn, som kunne rumme 82 rejsende på 2. klasse. For en gangs skyld havde vognen, der var benævnt F 4, ikke 1. klasse og fik det heller aldrig. Ifølge diverse kilder skulle F 4 være overgået til DJK i Mariager i 1989.

Jeg vidste, at der sent på eftermiddagen skulle afgå et større "blandettog", så jeg gik ud og fandt et godt sted. Jeg blev heller ikke skuffet. Det var arbejdshesten M 4, der leverede trækraften, som var på 500 hk. Det var det største af de "firkantede", der var bygget. Første vogn var F 3 og derefter en rejsegodsvogn, og så fulgte et fint godstog, som mange privatbaner ville misunde SB. M 4 fik et motorhaveri og overgik derefter til DJK i 1990, så det spændende lokomotiv er heldigvis bevaret.

Nye figurer



Det arbejdende folk venter på rutebilen. Nyd den fine, tidstypiske detaljering.

Af Flemming Søeborg

NOCH har udsendt et jubilæumssæt med diverse figurer i anledning af, at det er 20 år siden, at firmaet begyndte at fremstille figurer til modeljernbanen. Flere af figurerne i sættet er ikke nye, men hele sammensætningen er ny, og de forskellige figurer indbyder til, at man laver pudsige scener på anlægget – eller dioramaet.

De mest iøjnefaldende figurer er netop de trængende – personer på eller ved toiletet, men der er også figurer fra specielle situationer – et frieri, et par nygifte eller den frække gadedreng, der får én

på kassen af den gamle dame med paraply. Sørgeligt aktuell er også tiggeren, der dog i det mindste på modeljernbanen ikke risikerer at komme i fængsel – hvad det så også skulle hjælpe?

NOCHs figurer har gennem de 20 år undergået en udvikling – hvor de første blot var grove, ikke ret detaljerede figurer, har de seneste generationer fået mere tydelige træk i ansigtet og bedre gengivelse af detaljer.

Et andet figursæt er kommet fra pionerfirmaet Wiking. Det er et genoptryk af figurer fra "den grå oldtid", 1950'erne, men figurerne har faktisk ikke noget at lade de andre høre. Selvom Wikings figurer er ensfarvede med blot hænder og ansigter hudfarvede, er figurerne for det første i rigtig målestok, for det andet er de utroligt detaljerede – på det tidspunkt var det exceptionelt. Wikings figurer passer glimrende til såvel epoke II som III a og giver det rette, altmodiske indtryk, som billederne viser. De kan nemt brækkes af støbningen og bemaales individuelt i lidt dystre, dunkle farver.

NOCH art. nr. 29 056. Særlige scener. 17 figurer. Pris ca. kr. 150,-.

Wiking art. nr. 0018 17 Persongrupper. Pris ca. kr. 60,-.



Wikings nye genoptryk af figurer - der er fire rækker med i alt 16 figurer, inkl. fox-terrier, børn og barnevogn.



NOCHs figursæt indeholder mange forskellige figurer og scener.

Station Hof i H0-model



Q 341 rangerer med Carlsberg-vogne ved Station HOF. Foto Carlsberg Archives.

I ndtil 1976 boede jeg i Valby og Hvidovre og kom i årenes løb næsten dagligt forbi Carlsbergs Station Hof på cykel, i bil eller i S-tog. I forbifarten havde man altid den karakteristiske

bygning med de hvide ølvogne og personalekantinens terrasse i øjenkrogen. Den nye Carlsberg-bydel er flot, men det var jo lidt sørgeligt, at det gamle bygningskompleks og Station Hof forsvandt. Så det var jo nærliggende at lade Station Hof genopstå på modelbanen.

Fra diverse søgninger på Internettet, bl.a. "Danmark set fra luften", fik jeg et godt indtryk bygningens størrelse og udformning, selvom den blev ændret lidt gennem tiderne. Det var alligevel et problem at få sat mål på til arbejds tegningerne. Men via en forespørgsel til Carlsberg fik jeg tilsendt nogle gamle fotos. På dem kunne jeg ud fra ølvognenes kendte dimensioner "sjusse" mig til målene. Af størrelsesmæssige grunde kunne der ikke blive tale om at lave en eksakt 1:87 model, men bygningen var jo opbygget af segmenter, så ved

simpelt hen at "fjerne" visse segmenter kunne man lave resten i 1:87 og dermed bevare helhedsindtrykket. Således er bygningen halveret i dybden, så der kun er ét og ikke to spor ind i gavlen, men også i længden og højden er der skåret af. Desuden har jeg taget mig visse kunstneriske friheder undervejs. Det blev alligevel til en 75 cm lang bygning i halvrelief. Meget tidligt i planlægningen tumlede jeg med, hvordan jeg skulle skaffe det store logo med teksten "Carlsberg Bryggerierne", der jo i den grad er uundværligt for helhedsindtrykket. En mail til EpokeModeller/Messe-Handel løste straks problemet: Det kunne de da sagtens lave i 2 mm acryl, og en uge efter var det lå det på mit arbejdsbord til en meget favorabel pris: 350 kr. inkl. forsendelse.

Bygningen er lavet i segmenter, der er



Hele komplekset set fra luften. Sammenlign med luftbilledet af den rigtige bygning.



Kantinen med den åbne terrasse ses midt i billedet.



Flaskevogne ved rampen...



Komplekset set fra den store Carlsberg-viadukt.



McK-vogne med ændrede puffer.



Et par Carlsberg-ølvogne ved bryggeriet. Udsnit af større foto fra begyndelsen af 1970'erne. Foto Leif Bang.

sat sammen i længden. Hvert segment er lavet i 1,5 mm styrenplade, som jeg køber meget billigt hos Brüning i Flensburg, og som udenpå er beklædt med murstensplader fra Auhagen. Som noget meget væsentligt er alle overflader spraymalet med matte farver for at give det rigtige, visuelle materialeindtryk.

Den meget store model giver et utroligt godt og bastant indtryk som afslutning "bagud" på en af tungerne på mit anlæg, hvor anlægget ellers bare "sluttede" i den tomme luft.

De to spor, der "følger med", giver masser af rangermuligheder, ligesom det er



McK- og Heljan-modeller ved rampen - for år tilbage en dagligdags scene.

sjovt at bakke vogne ind i bygningen til det, der oprindeligt hørte til tappehallen.

Vogne til bryggeriet

Til en model af Carlsberg kræves Carlsberg-vogne. Jeg startede med to af de lange fra McK - meget flotte vogne, men de fjedrende buffer var det rene "kitch": Svært overdimensionerede, og når vognene blev skubbet i kurver, kunne de hænge sig fast i andre vogne og føre til afsporinger. Men der er et probat og effektivt middel: Man får dem simpelt hen af og tager fjeder og afstandsstang ud. Derefter limes man bufferhalsen på "skaftet". Det ser meget bedre ud (se billedet), og de kører sik-

kert. Det er utroligt, at McK lavede det så klodset, når man ser på samme firmas Carlsberg- "flaskevogn", som har fantastisk flotte, fjedrende buffer og må være noget af det ypperste på markedet.

Jeg kunne næsten ønske, at "industrien" ville lave Station Hof som byggesæt, for det ville være nemt at gå til, og en så ikonisk bygning burde kunne blive en "sællert".

Forfatteren til artiklen har ønsket at være anonym. Redaktionen kender navnet.



MH rangerer ølvogne ind i hallen.



Luftfoto af Station HOF og nogle af Carlsbergs bygninger. Foto Carlsberg Archives.

DSB International 1996-2003

Afsnit 12



Bygningen, hvor vi boede, husede tidligere DSB's rutebiler på Lyshøjgårdsvej i Valby. Foto Bjarne Riising.



Mit 40 års jubilæum. Min hustru og jeg taler med en kollega. Privat foto.

Af Allan Testrup

DSB International Division havde DSB samlet alle aktiviteter vedrørende tog til og fra udlandet, herunder også tariffer i forbindelse med salg af billetter til udlandet. Chef for DSB International var kontorchef Arne Kaalund, som jeg kendte fra Jernbaneforeningen, og salgschef var Henning Pedersen, som var ny i DSB. I Høje Taastrup havde vi meget samarbejde med Henning Pedersen om Ferieekspresen og Skiløberen og Servicecenter Udland. Midt i 1990'erne ønskede Arne Kaalund og Henning Pedersen at samle alle aktiviteter vedrørende kundebetjening i en ny enhed, der skulle bestå af et landsdækkende telefonsalgscenter (DSB Udland), Chartertog Udland, Agentservice (der havde kontakt til DSB Rejsebureau og private, billetudstedende rejsebureauer) samt "Plint", der stod for gruppereserveringer i udlandet og gruppereserveringer i Danmark fra udenlandske baner og rejsebureauer. Der skulle etableres et telefonsalgscenter, der skulle betjene kunderne pr. telefon og sende billetterne ud med post eller til udlevering på en station eller rejsecenter. Det skulle bemandes med medarbejdere, der var godt uddannet i udenlandske tariffer, billetter og de mange produkter, der

efterhånden var til salg. Servicecenter Udland skulle indgå i denne enhed, og fra administrationen i Sølvgade blev forflyttet tre medarbejdere (Agentservice og Plint). Enheden blev placeret i de ledige lokaler ovenpå den tidligere DSB Rutebiler garage på Lyshøjgårdsvej ved Valby station.

Der blev opslået en stilling som produktionsenhedsleder (pel) i 32. lønramme som leder for denne enhed. Det var en ønskestilling for mig, som jeg selvfølgelig søgte og efter nogle samtaler og en test var så heldig at blive udnævnt i. Pr. 1. august farvel til Høje Taastrup og indflytning i tomme lokaler på Lyshøjgårdsvej. De var ved at blive gjort i stand og indrettet til de nye opgaver. Her begyndte jeg at planlægge den nye enhed. Der blev opslået ti nye stillinger til telefonbetjeningen og de fire medarbejdere fra Servicecenter Udland blev forflyttet til DSB Udland, Valby. Claus Bruun Christensen og jeg var på studietur i Oslo og Lillehammer for at få gode råd om telefonsalgscentre. Vi skulle også vælge blandt ansøgerne til de nye stillinger, og der var mange interesserede medarbejdere. Vi ønskede at få sammensat et "godt" hold af medarbejdere, der havde erfaring i udland og interesse i opgaven at give kunderne den bedste vejledning og de rigtige

billetter med de rabatmuligheder, der fandtes. Vi syntes, at vi fik sammensat et godt hold til opgaven, senere viste det sig dog, at der var et par "smuttere". Vi fik udfærdiget arbejdsgange, tjenesteture, regnskabsvejledning og meget andet i forbindelse med en helt ny enhed. Efterhånden var telefonsalgsløkket og de andre lokaler indrettet, og i løbet af november startede DSB Udland på telefon 70131416. De tre medarbejdere fra Sølvgade fik også indrettet sig, men fandt sig ikke rigtig tilrette i Valby. De havde lidt svært med at være flyttet fra administrationen. DSB Udland havde åbent på telefonen mandag-fredag 8.00-20.00 og lørdag, søn- og helligdage fra 10.00-17.00. I samme tidsrum havde vi også åbent for vejledning og hjælp til medarbejdere i DSB og rejsebureauer vedrørende billetprodukter og køreplan m.m.

Jeg var glad for denne nye stilling, hvor jeg fik brug for min viden om salg af togbilletter til udlandet, om uddannelse, og hvor jeg skulle samarbejde med medarbejdere i administrationen, telefonsalgslederne i DSB Indland for at få en kundebetjening på et højt og velkvalificeret niveau. Jævnligt havde der i pressen været kritik af DSB's salg af billetter til udlandet med forskellige priser. et var målet at undgå denne



Telefonsalg blev også indrettet i bygningen. Foto Bjarne Riising.

kritik ved at samle salget et sted, hvor medarbejderne var godt uddannet og rutineret med tariffene vedrørende udland.

Efter nogle få uger var vi inde i en god rytme, og telefonsalgscetret fungerede fint, Chartertog-delen gik også fint, det var jo de samme medarbejdere, der havde været i Høje Taastrup. "Plint" fungerede udmærket, som hidtil, men blev desværre ikke helt intrigeret i enheden. Medarbejderen i agentservice plejede DSBs agenter som hidtil med besøg og assistance.

Stor succes og nye muligheder

Antal telefonopkald steg for hver måned, og nye stillinger blev slået op. Og interessen var stor blandt DSB's medarbejdere på stationerne. Vi blev efterhånden ca. 23 medarbejdere. I telefonsalgscetret blev medarbejderne delt op i fire teams på hver fire medarbejdere. Kunder, der ønskede togrejser med hotelophold, blev henvist til DSB Rejsebureauerne. Hidtil var autotogs-billetter kun blevet solgt af DSB Rejsebureau eller private rejsebureauer, men vi fik flere og flere henvendelser om biltog. Nogle medarbejdere foreslog, at vi også skulle sælge disse produkter, og jeg drøftede det med Henning Pedersen, som var med på ideen. Vi begyndte at tale om muligheden, og en medarbejder, der havde en fortid ved de tyske baner, men nu var dansk gift og som havde gode kontakter ved DB, blev sat

på opgaven. Vi arrangerede studieture for medarbejderne til Tyskland for at se produktet og begyndte så at sælge biltog i DSB Udland.

En anden god nyhed var, at sovevognsproduktet blev ændret. Det blev nu muligt at køre i to sengskupe med billetter til 2. klasse. Det var et stort fremskridt især for ægtepar, der nu kunne skifte liggepladser ud med egen kupe. Der var også flere kupeer med eget toilet og endda også med bad.

Men også de tekniske fremskridt var en stor hjælp. Det var nu muligt at udstede billetter og pladsbilletter på EDB, køreplaner kunne også læses på computer, som hver enkelt plads var udstyret med. Arbejdsgangene blev indrettet, så den enkelte medarbejder kunne sidde på samme plads og kun i enkelte tilfælde måtte flytte. Enkelte medarbejdere blev eksperter på særlige områder, regnskab, biltog, Norden, Tyskland osv. og vejledte på dette område. Nogle fejl kunne ikke undgås, men vores politik var, at vi fik dem rettet hurtigst muligt og selv behandlede dem i telefonsalgscetret. Vi kom af og til ud for, at kunder ringede fra udlandet, når de mistede deres forbindelse eller tog blev aflyst. Her kunne vi ikke altid hjælpe, men måtte henvise til at rette henvendelse til pågældende lands jernbaner. Det var også efter de retningslinjer, som var aftalt banerne indbyrdes.

Den 1. september 1997 fejrede jeg 40 års jubilæum, hvor DSB holdt en reception for mig, hvor kollegaer, venner og familie var med til at fejre dagen.

I mit nye ægteskab havde vi mulighed for at benytte svigerfars bil som i 1997, og de følgende år blev brugt til dejlige ture i både Danmark og Sverige. I 1998 var vi i Dalsland, hvor vi kørte dræsnen på en nedlagt bane ved Bengtfors, sejlede på Dalslands-kanalen og retur fra Häveröd med veteranbåd. I 1998 kørte vi i bilen til en by i nærheden af Gävle, hvor vi fik lov til at stille bilen et sted, hvor vi overnattede. Hjemme fra havde vi pakket rygsækkene og tog nu nattoget til Östersund, hvor vi kørte videre med Inlandsbanans Turisttog til Arvidsjaur. Her overnattede vi en (lappe)kåte og prøvede "forsranning" på Piteälven. Videre til Jokkmok og efter en dag der med bus til Murjek og nattoget retur til Gävle, hvor vi fortsatte vores biltur, besøgte Jädraås-Tallås Veteranbane. Via glasværkerne i Småland hjem til Korsør.

Omkring årtusindskiftet var min datter udstationeret til EU i Bruxelles, og jeg rejste ned og besøgte hende i en udvidet weekend. Vi var på museumsbesøg og kørte i veteransporvogn og var på søndagstur med Eurostar til London. Sommeren 2000 var vi på en rundtur med tog via Paris til Rom og tilbage over Østrig. Vi prøvede forskellige togtyper og også sovevogn på 1. klasse med egen kupe. Det var en skøn rejse med mange oplevelser på forskellige museer med mere.

Mange kunder undrede sig over, at vi nogle gange forlangte depositum for

TÅGKOMANIET 020-444111
 Stockholm C - Björkstén
 Bogningsnr: YP2479N Sid 2 (2)
 Billetter: 2 resenärer
 Dato: 20.09.97
 Tid: 17:25
 Anstid: 11:11
 Vogn: 12
 Plads: 15-18
 Kupa:
 Drg nr: 556564-9976

Billet fra Tågkompaniet. Slg. Allan Testrup.

DSB 3912993
 Arhus - Hamburg
 Dato: 20.09.97
 Tid: 17:25
 Anstid: 11:11
 Vogn: 12
 Plads: 15-18
 Kupa:
 Drg nr: 556564-9976

EDB-billet. Slg. Allan Testrup.



På cykeldræsene i Bengtfors. Privatfoto.



En pause på turen til Jokkmokk. Foto Allan Testrup.

bestilte rejser. Det kunne vi ikke tillade os, var der nogle, der mente. Men her måtte vi forklare, at kunden bestilte et stykke arbejde af os, hvor vi skulle betale til udenlandske baner, når vi reserverede pladser i tog i udlandet. Vi var jo et offentligt selskab, som ikke kunne stille krav om forudbetaling.

Jobbet som leder betød også nye arbejdsopgaver. Der skulle føres medarbejdersamtaler, udviklingssamtaler, samtaler om sygefravær, arbejdspladsvurderinger og lignende. Der skulle følges med i økonomien og laves budgetter, føres kontrol med debitorer og meget andet, som ikke lige havde med udlandsbilletter at gøre.

Også tariffene blev ændret og forbedret. En ny type billetter blev ind-

ført, "Global-billetter", hvor billet og pladsbillet hørte sammen og kun var gældende til et bestemt tog, og hvor priserne kunne variere alt efter rejsetidspunkt og bestillingstidspunkt. Og nye nemmere rabatformer blev indført, så der ikke mere skulle laves forskellige billetter med rabat til de enkelte lande. Der var dog stadig en del rabatter, der kunne give billigere priser. Og vores omsætning steg år for år.

Seminarer og ferier

En gang om året holdt vi et medarbejder-seminar med overnatning. Det startede fredag eftermiddag og sluttede lørdag eftermiddag. Alle var med og vi fik besat telefonsalgscen- teret med medarbejdere med udlandserfaring fra København H og DSB S-tog. Der var

mange medarbejdere, der gerne ville hjælpe. Vi havde faglige indslag og en festmiddag og socialt samvær. Det var en god tradition.

På et tidspunkt omkring 1999 måtte vi hjælpe DSB Indland med telefonsalgsp- lads-er, da lokalerne i telefonsalgscen- ter København blev lukket af arbejds- tilsynet. Teknisk var det muligt på telefonerne at veksle mellem telefon- nummeret til indland og til udland. På et tidspunkt blev det besluttet, at DSB's uniformslager, der lå i den ene ende af 1. sal flyttede til København H. og, at Telefonsalg Indland, Kh, skulle flytte til Valby. Vi måtte afgive plads, men samtidig blev Chartertog, Agentservice og Plint flyttet tilbage til Sølvgade. Da Arne Kaalund samtidig gik på pension, blev DSB International nedlagt som selvstændig division. Der blev bygget om, så der nu var plads til to særskil- te telefonsalg, og jeg havde nu kun Telefonsalg Udland at lede. Henning Pedersen havde også sagt op fra DSB, og min nye chef blev Søren Lynge Ja- cobsen.

I 2001 var vi igen i Sverige, hvor vi efter- lod bilen på Vetlanda Camping, og på midnatsaftenen (stor svensk begiven- hed) tog vi nattoget til Björkliden, hvor vi havde lejet en hytte en uge. Nattoget til Nordsverige var lige blevet overtaget af Tågkompaniet. Der var ikke mange passagerer med toget denne nat, og jeg fik en dejlig snak med togføreren, der var tidligere SJ-medarbejder, men meget glad for sit job i Tågkompaniet. Vi havde en dejlig uge på Björkliden, hvor der også blev tid til en togtur til Narvik. Det blev dog med taxa retur,



Stationsforstanderkontoret på en af de svenske stationer. Foto Allan Testrup.



Museumsportovognen i Bruxelles. Foto Allan Testrup.



Veterantog på Jädraås-Tallås Järnväg. Foto Allan Testrup.

da banen havde mistet kørestrømmen og toget indstillet.

På et tidspunkt skete der organisationsændringer (igen igen) og nu kom Telefonsalg Udland under chefen på Københavns Hovedbanegård, der også var chef for Telefonsalg Indland (Valby). På et tidspunkt var der en fungerende chef på København H., der ønskede, at jeg nu skulle deltage i telefonbetjeningen. Det nægtede jeg, det fremgik ikke af min stillingsbeskrivelse, jeg påtog mig gerne at tale med kunder, der var utilfredse og ville klage, men ikke almindelig telefonbetjening. Der skete ikke yderligere i denne sag.

I 2001 blev Jytte i en sparerunde i DSB afskediget efter 40 år. Hun var det forkerte sted på det forkerte tidspunkt. Det var ikke særligt rart, men hun begyndte at læse russisk historie, litteratur og sprog på universitetet og blev optaget som kvote 2 studerende. I 2002 købte vi en lille campingvogn og var på en dejlig tur rundt i Jylland, hvor vi bl.a. var på en tur med Veteranbanen Bryrup-Vrads og på cykeltur fra Bry-



Vrads station med servering på perronen. Foto Allan Testrup.

rup til Silkeborg på den nedlagte bane.

Siden starten i 1996 havde jeg kun haft én kunde, der var utilfreds med vores

åbningstid, og flere var forbavset over, at vi havde åbent både lør-, søn- og helligdage. Kun juleaften lukkede vi kl. 18. Alle de indenlandske telefonsalgscentre var nu samlet under én chef, og der kom planer om, at DSB Udland også skulle høre til her. Salget gik stadig godt, og samarbejdet med Telefonsalg Indland København gik fint, men jeg kunne fornemme, at der var ændringer undervejs.

Sluttes i næste nummer



Ventesalen i Järle. Foto Allan Testrup.



Toget gør ophold i Vassijaure. Foto Allan Testrup.

Gods på banen



LU Gb, nu med bygninger.

Godshåndtering

Da jeg planlagde mit anlæg, var det vigtigt at kunne foretage rangeringer. Det gjaldt både persontog og helt selvfølgelig godstog.

Med en sidebanestrækning med to industrikunder - dels en maskinfabrik og et bryggeri - plus godsekspeditionen på den centrale station er der basis for at afsende og modtage mellem 8 og 12 godsvogne pr. døgn fra Lustrupholm, som er den centrale station. Fra sidebanen kommer hver dag 5 til 7 vogne fra de to industrikunder, som senere skal afgå sammen med vogne fra godsekspeditionen på Lustrupholm.

Der ankommer godstog til Lustrupholm fra to retninger - øst og vest. Disse godstog medbringer vogne til kunderne på sidebanen og til godsekspeditionen i Lustrupholm.

Tilsvarende medtager de to godstog vogne fra Lustrupholm. Sådan skulle det foregå.



Øverst: Godsekspeditionen i Lustrupholm efter diverse ombygninger. De to industrikunder på sidebanen, Carlskilde Bryghus og Paulsens Maskinefabrik leverer hver dag et antal vogne til videre transport fra Lustrupholm.

Godsekspedition får nyt liv

Jeg var ikke tilfreds med rangermulighederne på godsekspeditionen den centrale station. Det var oprindeligt planlagt at rangering med godsvogne til de tre spor skulle klares med ét stk. Roco-afkoblingsskinne lagt i starten af indkørselssporet til godsekspeditionens tre spor. Alla vogne er forsynet med Rocos kortkoblinger med forafkobling. Dermed skulle vogne kunne skubbes ind på sporene og afsættes. Funktionen blev testet på en prøvestrækning på arbejdsbordet, hvor alt virkede. Det viste sig desværre i praksis at være meget ustabil. Koblingerne faldt i hak igen ved det mindste lille ryk fra det skubbende rangerlokomotiv.

Derfor bestemte jeg mig for at lægge afkoblingsskinner i hvert af de tre spor og samtidig gennemgå sporlægningen nøje for at sikre en "renere" kørsel. Godsekspeditionen ligger i et anlægshjørne, og det gjorde det lidt svært at placere drevene til afkoblingsskinnerne på undersiden af anlægspladen. Der er jo en skjult opstillingsbanegård nedenunder. Det lykkedes mig at skære ud i pladen til to af drevene og få dem placeret under anlægspladen, men det tredje drev skulle desværre placeres lige over en af bæringerne til anlægspladen. Der var ingen vej udenom. Det måtte blive en Roco-afkoblingsskinne med drevet placeret på oversiden. Derfor måtte jeg lave en ny og forlænget læsserampe, som tillod at placere afkoblingen ved læsserampens start, og magnetspolen kunne derfor gemmes væk inde under rampen.

I resterne af et byggesæt fandt jeg byggedele til en læssekran, som blev placeret i den yderste del af rampen. På selve rampen er placeret noget stykgods og nogle pakhusmedarbejdere, som skaber ekstra liv i miljøet.

Som nævnt ligger godsekspeditionen i et anlægshjørne, hvor der samtidig er et udtræksspor for personvognsdepotet. For skabe ekstra liv langs med udtrækssporet besluttede jeg at bygge en industribygning som relief langs med sporet. Det er stort set kun facadeelementer, selve bygningen er kun ca. 20 mm dyb.

Det er blevet til Lustrupholm Andels Slakteri - meget passende for også at kunne køre levende dyr til godssporerne og bruge kølevogne til transporten fra slakteriet. Optisk samler de nye detaljer og industribygningerne hele anlægshjørnet til en stemningsfuld anlægsdel.



Øverst: Godsekspeditionen, som den så ud i starten.

Nederst: De tre spor ved pakhuset, rampen og friladepladsen. Den enlige afkobler lå placeret før trevejssporskiftet.



Til venstre: Placeringen af de tre afkoblere er igang. Den øverste måtte blive på overfladen, men drevet skjules af den forlængede læsserampe. I midten er udskæringen til afkobler nr. 2 gjort klar. Den tredje afkobler er indbygget og klar til brug.

Nederst: Afkobleren er monteret på det udskårne stykke af anlægspladen, der har fået jordfarve og ledninger monteret.



Et lille kig på læsserampen, arbejdet er i gang



Industribyggeri som relief. Der er kun plads til 20 mm i dybden, men når det er placeret, sætter det ekstra stemning på hjørnet ved godsekspeditionen. Det er Lustrupholm Andels Slakteri. I den lave bygning til venstre modtages dyr til slagtning, også pr. jernbane. Den høje bygning er selve slagtehallen, bygningen i midten huser opskæring og køle/fryserum og helt til højre administrationen.

Det er opbygget af Auhagens byggedele og dele fra rodekassen.

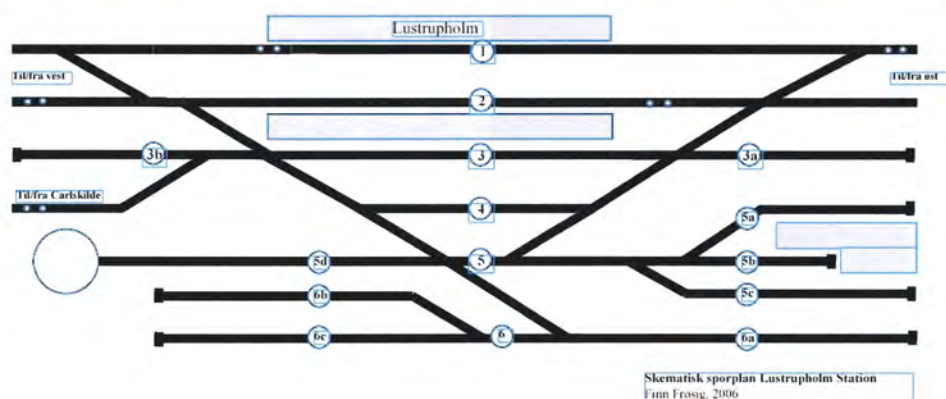


Sådan fungerer driften

Det østgående godstog ankommer til Lustrupholm (Lu) ca. kl. 20.00. Her afsættes vogne, dels til Lu og dels til sidebanen. Derefter indrangeres afgående vogn fra Lu og sidebanen. Godstoget afgår mod øst ca. 45 min. senere. Det vestgående godstog ankommer til Lustrupholm ca. kl. 04.00. Det medbringer vogne til Lu og til sidebanen og får derefter indrangeret vestgående vogne. Fra sidebanen kommer hver dag typisk én-to lukkede godsvogne fra maskinfabrikken med landbrugsmateriel, som skal i hver sin retning. Fra bryggeriet handler det om to-tre ølvogne, én silovogn (tom) og en Q-vogn med mask (affaldsprodukt/foderstof) i sække. Én ølvogn skal mod vest, to mod øst. Silovognen skal mod vest og Q-vognen skal mod øst.

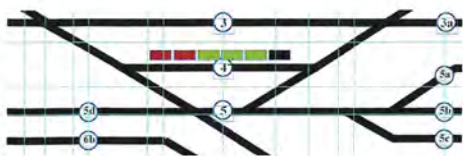
1. Sent på eftermiddagen kører en MT- eller F-maskine til Carlskilde på sidebanen. Her hentes først afgående vogne fra maskinfabrikken og dernæst vogne fra bryggeriet i Carlskilde. I Carlskilde rangeres og sorteres vognene i øst- og vestgående retning, inden toget returnerer mod Lustrupholm.

2. Ved ankomsten til Lustrupholm starter rangeringen af vogne til godstog mod øst, inkl. to-tre vogne fra Lustrupholm. De østgående vogne fra sidebanen bliver stående i spor 4.



Øverst: Dagens godstog på vej fra Carlskilde passerer møbelfabrikken midt på sidebanen. Snart er der indkørsel i Lustrupholm og rangeringen kan indledes.

Nederst: Den skematiske sporplan for Lustrupholm, som kan give et overblik over de følgende rangerbevægelser.



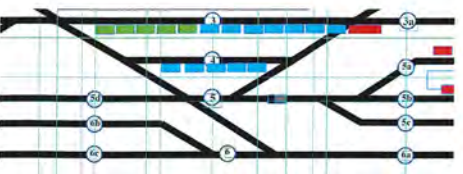
3. Rangermaskinen løber om via spor 5 og tilbage i spor 4, hvor de vestgående vogne trækkes til spor 3b. Herfra skydes de via spor 5 til godsekspeditionen, hvor de østgående vogne fra pakhussporet (5a) læsserampen (5b) og spor 5c hentes.



4. Rangermaskinen returnerer via spor 5 til spor 3b, herfra skydes stammen til spor 4, og de østgående vogne afsættes og kobles med de tidligere afsatte vogne i spor 4. Vogne til det østgående godstog er nu samlet i spor 4.



5. Rangermaskinen går derfra med de vestgående vogne tilbage til godsekspeditionen via spor 3b og spor 5. Her indledes oprangeringen af de vestgående vogne, som forbliver ved godsekspeditionen indtil det østgående godstog er afgået.



6. Det østgående godstog ankommer i spor 3 og kører helt frem i spor 3a. Det medbringer fire-fem vogne til Lustrupholm og sidebanen - placeret bagest i stammen - som afkobles i spor 3.

7. Rangermaskinen kører til via spor 5 og spor 3b til spor 3, hvor de ankomne lokale vogne kobles og trækkes til spor 3b. Herfra trykkes de til spor 4, hvor de østgående vogne kobles. Igen retur til spor 3b, hvorfra stammen trykkes til spor 3, hvor de østgående vogne kobles til godstogsstammen.

8. Rangermaskinen trækker nu de ny-



ankomne vogne tilbage til spor 3 b og skyder dem herefter til spor 4, hvor de afsættes.

9. Nu er det østgående godstog klar til afgang fra spor 3.

Rangeringen fortsætter med at gøre klar til det vestgående godstog.

1. De afgående vogne mod vest, inkl. vognene fra sidebanen, oprangeres ved godsekspeditionen. De trækkes nu via spor 5 til spor 3b, og skydes derefter til spor 4, hvor de kobles med de nyankomne vogne fra vest.

2. Hele stammen trækkes nu igen via spor 3b og skydes via spor 5 til godsekspeditionen. De nyankomne vogne fra vest afsættes her, og rangermaskinen returnerer til spor 3b og afsætter derefter de afgående vogne mod vest i spor 4. Maskinen går herefter til pause ved maskindepotet (spor 5d)

3. Det vestgående godstog ankommer

tidligt om morgenen, igen i spor 3 og fortsætter videre i udtrækssporet spor 3b. De ankomne vogne bliver afsat i spor 3 til senere rangering. De afgående vogne er placeret i spor 4.

4. Togmaskinen udfører den beskudte rangering og trykker resten af toget til spor 4, hvor de afgående vogne tilkobles. Derefter er det vestgående godstog klar til afgang fra spor 4.

Nu indledes den lokale rangering på Lustrupholm. De sidst ankomne vogne fra øst hentes i spor 3. Vogne bestemt for sidebanen placeres i spor 4. og de lokale vogne køres nu til godsekspeditionen. Her hentes yderligere vogne til sidebanen, som også placeres i spor 4. Forrest er ølvogne og andre vogne til bryggeriet, vogne til maskinfabrikken er bagest. De øvrige vogne er fordeles ved godsekspeditionen. Den lokale rangering foretages med en F-maskine,



N-maskinen har afsat de ankomne vogne i spor 3 og er nu på vej til at hente de afgående vogne i spor 4.



N-maskinen forlader Lustrupholm med det vestgående godstog.

mens MT'en tager sig af godstoget til sidebanen.

På sidebanen håndteres persontrafikken normalt med en Mo med styrevogn mellem Lustrupholm og Carlskilde. Der forekommer også gennemgående tog fra øst og videre til Carlskilde, typisk kørt af Mo med CRM og CRS.

På hovedstrækningen køres gennemgående passagertog med tre-fem personvogne + post. De trækkes normalt af Mx eller P-maskine. Desuden køres landsdelstog med fire-fem personvogne + post/rejsegods trukket af Mx.

Der køres også lokaltog med udgangspunkt i Lustrupholm, overvejende mod øst. Det er korte tog trukket af Mo eller D-maskine med en-to personvogne. Der forekommer også gennemgående tog fra øst og videre til Carlskilde, typisk kørt af Mo med CRM og CRS.

Anlægget har en skjult opstillingsbanegård med syv spor, tre i hver retning plus et vendespor, hvor styrevognstog i retning mod øst kan vendes og igen ankomme fra øst.



Vertebrado, "Hvirveldyret"



Vertebrado under prøve kørsel. Læg mærke til gummihjulene ved vinduerne. Der var endvidere tværliggende gummihjul for at kunne holde den horisontale retning i sporet – se aftegningerne på betonfundamentet. Foto Luis Jose Cabrera Hernández

Af Luis Jose Cabrera Hernández, oversat af Rolf Brems

For mere end 40 år siden anlagde man i hovedstaden Las Palmas på Gran Canaria en prototype af et transportmiddel, som vel bedst kan sammenlignes med en blanding af en bus og et højbanetog. Typen fik navnet *Vertebrado*, som betyder hvirveldyr på spansk. Ideen kom fra en ingeniør, Alejandro Goicoechea Ornar, et navn som måske ikke siger de fleste noget, men han er måske bedre kendt som manden bag de spanske Talgo-tog.

I 1971 ansøgte virksomheden Trans-seuropea S.A. Ministeriet for offentlige Arbejder om koncession på en bane fra Las Palmas via lufthavnen - og i fremtiden - til den sydlige del af øen. Planen var faktisk flere baner, én, som skulle gå direkte fra Las Palmas, kun med stop i lufthavnen og videre direkte til Maspalomas, og en anden med stop i alle bydele og byer langs med hovedvejen. Det var her det største passagerpotentiale var, og man kunne samtidig udvikle turismen, en branche som endnu var i sin vorden. Når man valgte at bygge den som en højbane, var det selvfølgelig, fordi man ikke

skulle bekymre sig om overskæringer med vejtrafikken, men også at det var billigere at ekspropriere langs med den eksisterende vej.

Da konceptet var helt nyt, ville man lave en prøvebane på 1,5 km længde. Strækningen skulle følge Strandvejen eller Avenida Marítima som den kaldes. Meningen var, at den første strækning skulle danne grundlag for en senere typegodkendelse, da planen var, at disse højbaner på nabøerne Tenerife og Fuerteventura skulle være en fremtidig grundsten i persontransport over længere afstande. Indbyggerne i Las Palmas var i øvrigt ikke forvante med et stort, offentligt skinnebåret transportsystem. Fra 1890-1937 havde man en metersporet jernbane, kaldet La Pepa. Indtil 1910 var den drevet med damplokomotiv og blev derefter erstattet af en elektrisk sporvogn.

I gang – men med problemer

Konstruktionen af *Vertebrado* begyndte i 1972, men det var først i 1974, at prøve kørslerne kunne begynde. Togmodulerne var blevet forsinket, men den 25. maj ankom de pr. skib. Prøvetilladelsen var udløbet, men den fik man forlænget, og den 26. juni 1974

kørte "Hvirveldyret" for egen kraft, dog med stærkt reduceret hastighed, da generatoren ikke var stationær, men mobil.

Kørslen blev overvåret af Goicoechea og transportministeren, men allerede fra starten mødte hvirveldyret modstand i visse kredse.

Selvom man ikke kunne opnå den ønskede hastighed på 180 km/t på grund af den korte strækning på prøvebanen, fandt transportbranchen hurtigt ud af, at den kunne kvæle en stor del af øens busruter, da den kunne mere end halvere rejsetiden til lufthavnen og turiststederne. Hvert togsæt skulle kunne transportere 250 passagerer.

Samtidig var øens private bybusser og rutebiler i 1973 blevet samlet i to selskaber, Salcai og Utinsa, som heller ikke så velvilligt på projektet, og med den lokale avis, La Provincia, som bannerfører, blev folkestemningen vendt mod projektet. En medvirkende årsag kan måske også findes i, at banen, som forløb i anden sals højde på en strækning, hvor den bedrestillede del af befolkningen boede, og måske havde mere at skulle have sagt, klagede over, at de følte sig "buret inde".



Her kører "hvirveldyret" på sin højbane, det er Las Palmas i baggrunden. Foto Luis Jose Cabrera Hernández



Her ses Vertebradoen på en del af den 1,5 km lange højbane. Motordelen ligger formodentlig under sektionen med køleaggregater. Foto Luis Jose Cabrera Hernández

Projektet stoppede i 1975. Den anlagte prøvebane blev kort tid efter demonteret, og slagsmålene begyndte.

Avisen El Eco de Canarias, som var tilhænger af projektet, angav i 1981 efter fiaskoen, at øen havde mistet en unik mulighed for et "rent, hurtigt og økonomisk" transportmiddel, da det var drevet af elektricitet, og billetpriserne skulle koste omkring 60 pesetas eller mindre end en busbillet. I sig selv ville "Hvirveldyret" have været en attraktion, og så var den tilmed støjsvag på sine gummihjul.

Direktør for bytrafikken "Guaguas" i Las Palmas, Luis Cabrera, siger i dag, at sådanne baner ville have givet byen et kæmpe løft, men at man også selv var skyld i en del af problemerne, da man anlagde de ikke alt for kønne konstruktioner.

Alejandro Goicoechea udtrykte i 1979 i spansk fjernsyn, at toget fra starten blev "fordømt" i den brede offentlighed, som sagt godt båret frem af avisen La Provincia men også, at der var en "fælde" i koncessionen, da den kun ville blive godkendt, hvis banen begyndte

i nærheden af bydelen San Cristóbal, som ligger tre kilometer syd for busbanegården.

Det ville have undermineret det effektive ved "Hvirveldyret", hvis man skulle skifte fra en bus i stedet for at lade den starte i centrum.

Det spanske statsejede togselskab RENFE havde også vist interesse og kunne se ideen med at drive den slags baner på de omkringliggende øer, men de trak sig også.

Så i sidste ende blev alle planer og tanker om et effektivt transportsystem smidt på historiens losseplads. I dag kan man stadig se resterne fra betonkonstruktionen. En vognkasse blev i mange år brugt som kontor hos en opslugger, men er desværre væk i dag.

Ingeniøren Goicoechea forlod De kanariske Øer i vrede og udtalte siden, at han "væmmedes" ved hele projektet, og vendte i øvrigt aldrig tilbage til øerne. Han døde i 1984, næsten 90 år gammel.



Her ses adgangen til perronen med Vertebradoen. Trappen til toget er en mobil adgangstrappe fra en lufthavn. Foto Luis Jose Cabrera Hernández



De sørgelige rester af Vertebrado, de ligger nu smidt i nærheden af det nye stadion. Men det er de færreste, der ved, hvad det har været. Foto Alejandro Ramos

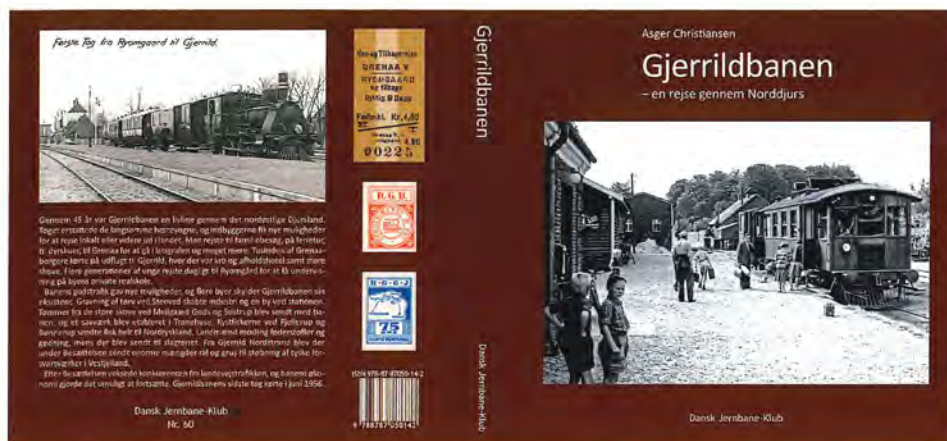


En kort æra er slut, vognkasserne løftes ned, een af dem blev bevaret en årrække hos en lokal opslugger. Foto Luis Jose Cabrera Hernández



De gode græd, de onde lo. I dag sidder de selv eller deres efterkommere i en daglig massiv kø på motorvejen som flere gange er udbygget - op til 6 spor. Foto Luis Jose Cabrera Hernández

Gjerrildbanen – en trængt jernbane



Omslaget til bogen om Gjerrildbanen.

Af Flemming Søeborg

Asger Christiansen udsendte i vinter sin bog om Gjerrildbanen – en rejse gennem Norddjurs. Den var ventet med spænding, for dels skriver Asger fremragende, dels var det interessant at vide, hvad han kunne grave frem om denne lille jernbane, som ikke allerede var kendt. Det er ikke så lidt, skal jeg hilse og sige!

RGB – eller senere RGGJ, som banen kom til at hedde – fik ikke nogen lang

levetid: 1911-56, 45 år i alt. Alligevel kom banen til at præge udviklingen på det nordøstlige Djursland i væsentlig grad, ja, flere bysamfund skylder banen deres eksistens.

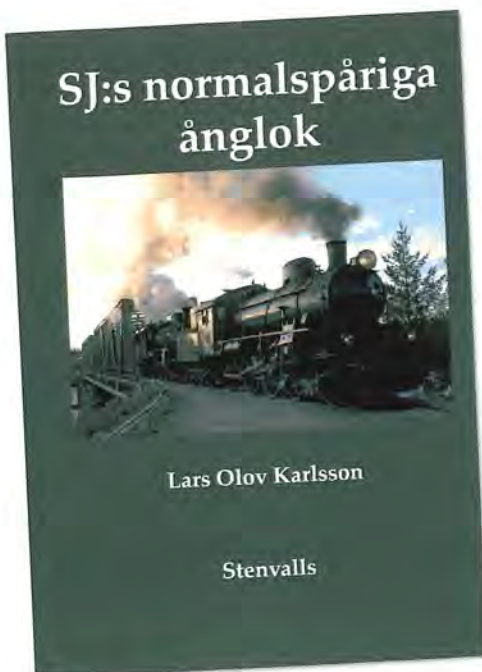
Det var dog ingen dans på roser for den lille jernbane, der måtte kæmpe mod flere odds: forhøjede kulpriser under Første Verdenskrig, stigende konkurrence fra last- og rutebiler, motormateriel, der hurtigt blev slidt – men alligevel klarede banen sig gennem nedgangstider og kriseår. Under

Anden Verdenskrig blomstrede banen op, dels på grund af at al anden trafik stort set var indstillet, dels på grund af materialekørsel for den tyske besættelsesmagt. RGGJ kørte tusinder af læs af sten, ral o. lign. til brug for fæstningsbyggerier rundt om i Jylland.

Det kunne dog ikke redde banen, der lukkede og blev nedlagt i 1956, savnet af lokalbefolkningen, men i dag glemt af de fleste. RGGJ er så at sige vakt til live igen i denne bog, der ikke kun beskriver bygningen og trafikken på banen, men også udviklingen og livet i de berørte bysamfund med talrige eksempler på, hvordan næringslivet udviklede sig. Det virker som om, at hver en (ballast)sten er vendt i denne beretning om banen, og lokalhistorien fortælles med stor indlevelse. Bogen er velskrevet og letlæst, tros det meget store omfang. Et imponerende arbejde, som Asger Christiansen har præsteret.

Christiansen, Asger: Gjerrildbanen – en rejse gennem Norddjurs. Dansk Jernbane-Klub 2017. Stift bind, 272 sider, rigt illustreret. Pris ca. kr. 300,-. ISBN-13:9788787050142

SJ:s normalspårige ånglok



Af Flemming Søeborg

Lars Olov Karlsson, den tidligere leder af Sveriges Jernbanemuseum i Gävle og Banmuseet i Ängelholm, har atter udsendt en bog om svenske damplokomotiver, og det synes at være et næsten udtømmeligt emne. Det er dels en håndbog om de utroligt mange, forskellige typer normalsporede damplokomotiver, som Statens Järnvägar (SJ) besad, dels et opslagsværk med en række glimrende og pædagogisk forfattede artikler om damplokomotivets funktion, om de enkelte begreber fra jernbanens verden – f.eks. akselrækkefølge, litrering, bremses, gnistfang, brænd-

selstyper (kul, koks, træ, tørv, olie) – og så forklares begrebet "Beredskapslok" indgående.

Det var udvalgte damplokomotiver, som blev hensatte i konserveret tilstand rundt om i Sverige – enten i regulære remiser eller også i specielt byggede haller ude på strækningen, f.eks. mere eller mindre camouflerede i skovområder. Meningen var, at i tilfælde af krig, olieblokade eller ved afbrydelse af elektriciteten kunne landet stadig fungere med transporter på skinnerne. Efter ophøret af Den kolde Krig blev de fleste beredskabslokomotiver skrottet eller solgt til museer og klubber i ind- og udland, hvilket betyder, at der i dag

er bevaret utroligt mange (driftsklare) damplokomotiver. Det kan altså lade sig gøre, når blot viljen – og økonomien – er til stede. Tankevækkende er det, at så sent som i 2016 blev de sidste beredskabslokomotiver hentet ud af ”mølposen” – ikke for at blive skrottet, men for at blive bevaret til udstillingsformål.

Blandt de mange andre, interessante artikler i bogen fortæller forfatteren

om den spektakulære, militære øvelse den 17. oktober 1961, hvor et damplokomotiv af typen Tb 888 blev afsporet med hele vognstammen på en nedlagt banestrækning. Øvelsen gik ud på at se, hvor længe det varede, førend strækningen atter var køreklar. Lokomotivet væltede, men kunne bjærges og transporteret videre til skrotpladsen. Det er en bog, som må fange enhver, som blot har den svageste interesse for svenske

jernbaner – og i særdeleshed damplokomotiver. Som sædvanlig er den skrevet i en informativ, men også lettilgængelig og humorfyldt tone og fyldt med flotte billeder.

Lars Olov Karlsson: SJ:s normalspåriga ånglok. 260 sider, stift bind, rigt illustreret. Stenvall 2017. ISBN 978-91-7266-197-4. Pris ca. 230,- kr.

Ny årbog

Af Flemming Søeborg

I vinterens løb udkom årbogen om livet ved de danske jernbaner i 2017, og det var – trods mange uheldige tilfælde på området – alligevel et godt år for jernbanen – sådan da. Der blev vedtaget en ny jernbane over Vestfyn, elektrificeringen til Esbjerg blev gennemført, og den Østjyske Længdebane kan nu moderniseres. De lidt for snævre og smalle, tyske BR 605-tog blev udrangeret, Letbanen i Århus kom mere eller mindre i gang, mens det så lidt mere broget ud for den nye bane København-Køge-Ringsted – altså nærmest efter devisen: To skridt frem og ét tilbage.

Årbogen tager os med rundt i Riget og skildrer på en fortrinlig måde, hvad der har rørt sig på skinnerne i årets løb.

Det er ret svært at følge med i, hvad der sker på jernbanenettet, selvom en meget stor del af togene er ”gamle kendinge” – IC3, MR, ER4, Lint og andre ”standardtog”. Og trods det faktum, at godstrafikken efterhånden er minimal herhjemme, viser de mange, flotte billeder i årbogen, at der stadigvæk er meget at se på – og følge med i.

Årbogen er glimrende skrevet og redigeret, og det er en stor fornøjelse at læse den. For mit eget vedkommende kommer jeg sjældent ud ”hvor kragerne vender”, og hvor togene ikke kører hvert tiende minut, så derfor er det dejligt, at andre fotografer har tid, tålmodighed og lejlighed til at fange såvel de mest interessante og spektakulære situationer som de mere hverdagsagtige – og så er der også mange fine luftbilleder med, som rigtigt kan få ”sporhunden” op i én.



Den nye årbog

Havresøe, Niklas (red.); På sporet af 2017. 86 sider, stift bind. Dansk Jernbane-Klub, 2017. ISBN 978-87-87050-92-0. Pris ca. kr. 200,-.

Et fyrtårn på vejen

Af Flemming Søeborg

Det drejer sig om en ny bog om vognmanden Egon Sørensen, der først og fremmest kørte fisk fra Hanstholm til f.eks. Sverige, Norge, Holland, Frankrig og Spanien. Bogen er skrevet af Ole Gold, der er en af vore førende forfattere på det område.

Bogen beskriver udviklingen i vognmandsfirmaet, der voksede fra en enkelt vogn til 21 køretøjer. Udviklingen beskrives nøje, blandt andet med mange beretninger fra vognmanden selv og

hans chauffører, der ind imellem måtte klare sig, som de bedst kunne. En ny chauffør, der skulle fra Grenå til Basel for mange år siden, fik af sine kolleger at vide, at han bare skulle køre til Hamborg og så fortsætte 800 km – og dreje til højre ved den første lyskurv derefter.

Det var før GPS'ernes tidsalder, og i det hele taget viser de mange beretninger, at man som chauffør kom ud for lidt af hvert.

Så selvom lastbiler og godstog på en måde er hinandens værste fjender eller



Forsiden af bogen.

konkurrenter, er bogen udmærket læsning, og der er – omend kun en lillebitte smule – så dog alligevel lidt tog i bogen, nemlig en omtale fra omlæsning til banevogne i Basel.

Det er dog ikke derfor, man skal købe bogen, det er for beretningen om dette familiefirma, der gjorde det godt i en årrække, men som nu er solgt og overtaget af andre.

Gold, Ole: Egon Sørensen – et fyrtårn blandt vognmænd. J-bog 2017. 138 sider, indbundet. Pris ca. kr. 295,-.

Verdens største kunstgalleri



Forsiden viser et klassisk guldaldermaleri

Af Flemming Søeborg

Det er vel de færreste i dag, der tænker på eller overhovedet er klar over, at ventesalene på Danmarks stats- og privatbanestationer gennem mange årtier dannede rammer om skiftende kunstudstillinger – deraf overskriften.

Begyndelsen blev gjort ved, at daværende højskoleforstander Johannes Elbæk i Hundslund ved Odder i 1905 fik idéen til at ophænge reproduktioner af kendte malerier i ventesalene, i første omgang på privatbanen Horsens-Odder. Idéen greb om sig, og i 1907 fik DSB bevillinger til anskaffelse af malerier til ophængning. I de følgende år blev der ophængt omkring 750 malerier i ventesale, og princippet var, at disse malerier hvert år skulle skiftes ud, således at der var sikret en rotation. Hvert billede havde en kortfattet tekst om motivet og den oprindelige malers navn, og malerierne gav anledning til,

at mange lokale, der måske aldrig havde set eller interesseret sig for kunst, pludselig fik nye erkendelser og noget at tale om i ventetiden på toget.

I takt med, at de fleste privatbaner blev nedlagt samtidig med, at personalet på de tilbageværende stats- og privatbanestationer forsvandt, ophørte kunstordningen også gradvist, og i 1984 var det endegyldigt forbi. De fleste malerier forsvandt – enten ved, at nye ejere overtog dem, eller også blev de ganske enkelt brændt eller smidt ud. Johan Kirkmand har samlet materialet om disse kunstudstillinger, blandt andet med et kompendium af nu afdøde Ole Nørregaard Pedersen fra Danmarks Jernbanemuseum. Det lille skrift sikrer, at historien om malerierne bliver bevaret.

Kirkmand, Johan: *Jernbanernes ventesale var verdens største kunstgalleri.*

Forlag Elbæk. 40 sider, hæftet, enkelte illustrationer. ISBN 978-87-982564-2-7. E-mail hos-kirkmand@mail.dk

Den lille røde fra Bayern

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Overskriften skal ikke forstås politisk, men refererer udelukkende til farven og størrelsen på denne Fleischmann-nyhed, el-lokomotivet BR 169 (tidligere E 69). Undervognen brillerer med en utrolig masse detaljer og særdeles plastiske, tredimensionale graveringer – man kan mærke, at Fleischmanns konstruktører har lagt sig i selen for at vise, at det gamle firma stadigvæk kan lave supermodeller.

Der er fine nitterækker, håndbøjler (af metaltråd), skarpe konturer og glasklare ruder på overdelen, der er lakeret i halvmat, rød farve som nog-

le af maskinerne på banen mellem Oberammergau og Garmisch-Partenkirchen havde. Påtrykkene står rent og tydeligt. De få tagdetaljer er overbevisende gengivet.

Der er tre lanterner for og bag, hvor den hvidblå lygtefarve dog virker lidt forkert. Modellen vejer 198 gram men har ingen hæfteringe. Den har dog den fornødne trækraft til kortere lokaltog og klarer moderate stigninger. BR 169 005-6, som maskinen hedder, blev bygget i 1930 og var den kraftigste af de fem næsten ens maskiner på lokalbanen. De fire andre var lidt mindre, og det havde været bedre (efter min mening), hvis Fleischmann havde valgt en af disse til model – men der-

ved ville pladsen til motor, elektronik og ballast også være blevet dét mindre. Modellen er forsynet med stik til 16-bens dekoder.

Fleischmann art. nr. 39 0075. DB BR 169. Pris ca. kr. 2.000,-.



BR 169 - en kompakt sag fra Fleischmann.

Hændelser i Hobro



Salonvogn S 1 på Hobro banegård efter de kongeliges omstigning fra tog til bil. Bemærk vogn gavlen til højre. Slg. JSN.

Forsidebilledet på nr. 36 har afstedkommet et par kommentarer, bl.a. denne fra Børge Sundahl:

Forsidebilledet med kongeparrets ankomst til Hobro kender jeg fra min tid i Hobro i årene 1957-1962. Lidt historie om det:

Dronningen og prinsesserne kom i Kongevognen, som var koblet i tog 95. Kongen sejlede med DFDS København-Aarhus og kom i bil til Hobro, og var der som regel i god tid, inden tog 95 ankom.

Kongen og stationsforstanderen vandrede frem og tilbage på perron 1 i ivrig samtale, velsagtens om toggangen i almindelighed. Efter tog 95's ankomst kørte familien derefter til Trend.

Hjemturen fra Trend foregik således:

Kongevognen kom til Hobro fra Aalborg, hvor den havde stået under opholdet i Trend. Den kom bagpå tog 962 og blev afkoblet i spor 1, hvor den stod til om aftenen, hvor familien kom fra Trend. Kongen telefonerede altid og fortalte, hvornår de ville være på Hobro station, og det var som regel kl 22.00. Når familien var steget op i kongevognen, blev den af stationens

Ardelt-traktor kørt over i spor 4, hvor der afventedes til tog 20 kom fra Frederikshavn. Tog 20's fortog blev koblet fra, og der kørtes frem, så Ardelten kunne skubbe kongevognen ud på fortoget, hvorefter toget igen blev samlet, klart til afgang. Hele denne "forestilling" gentog sig hvert år til påske og til jul.

En lille ekstra historie.

Et år var Dronning Aleksandrine med i Trend til jul. Aftenen, hvor familien skulle hjem, bankede det pludselig på døren ind til kontoret, hvor den fungerende sad, og ind trådte en ældre dame. Den fungerende kiggede op og så, at det var Dronning Alexandrine, og hun sagde: "Ja, jeg har taget en taxi, for jeg vil ikke køre med min søn, han kører så hurtigt" (det gør de jo i den familie)!

Tak til Børge Sundahl for denne herlige beretning om hændelserne på Hobro station.

Det vedhæftede billede viser, at Kongevognen ikke var om-

litreret til EDB-numre, og at den kørte uden Rigsvåbnet monteret. Til højre skimtes den snavsede gavlf af en Ag- eller Bg-vogn.

Jens Bruun-Petersen tilføjer:

De to sidste vogne i morgentoget på Hobro station er en Dd fra 1960-65 og en EA fra 1963. Litra fra 1968 eller deromkring Ph hhv. Dh. Ph kan kendes fra P på den skarpt afskårne gavlf; indretningen er stort set den samme.

Umiddelbart forestiller jeg mig, at det må være tog 95, nattoget, med sine Frederikshavn-vogne agter. Morgenlyset kunne tyde på det.



Hobro Banegaard på et ældre postkort. Slg. Leif Bang.

Nürnberg 2018 – højdepunkter:



*Nils Hirche fra Brawa kunne blandt andet fortælle om DSB T1, som jeg her har æren af at vise frem.
Foto Suzanne Henriksen.*

Af Flemming Søeborg, fotos Suzanne Henriksen

Selvom det overordnede indtryk var mådehold og besindelse på årets Legetøjsmesse i Nürnberg, var der vanen tro en hel del at beundre og glæde sig over – også selvom messen, hvad modeljernbaner angår, skrumper år for år. I år var det blot to tredjedele af hal 4 A, der summede en smule af tog – resten var "ligegyldige elektroniksager", caféstole og tomme områder. Märklin havde dog – vanen tro – sørget for et ordentligt blikfang – et smalsporslokomotiv i "naturlig" størrelse. Lokomotivet var "forbillede" for eventyrlokomotivet fra filmen "Jim Knopf", en særdeles populær børnefortælling i Tyskland, som nu kommer som film. Märklin satser stort på dette fænomen, og forhåbentlig falder

det i god jord – lokomotivet og de tilhørende vogne kører på almindelige Märklin-skiner, men er i særdeles frit størrelsesforhold. Dertil hører en ø, et fantasilandskab, bygninger og figurer.

Mere tiltrækning for modelbanefolk har nok de reelle modeller, hvor sættet med de to klassiske metalmodeller BR 44 og DSB's N 204 nok vil tiltrække mange. Det er replikaer af disse solide modeller, der gennem årtier repræsenterede noget af det ypperste på skinnerne – også selvom N-maskinen var bygget på den forkerte grundmodel. Nu relanceres den for en sidste gang i let ændret form – den skal nok finde sine liebhavere. Det gælder også T 297, der – selvom den ikke er ny – nok også er interessant. Der kommer også et femvognssæt med P-vogne, læsset med kul – egentlig passende til N-ma-

skinen, men konstruktionsmæssigt adskiller N-maskinen sig en hel del fra P-vognene af kunststof.

hobby trade havde stor succes med deres små godsvogne af træ, og Karsten Pedersen fortalte, at de nu har fundet en bedre egnet træsort med glattere struktur til vognene. Det vil endvidere betyde, at påtrykkene vil komme til at stå skarpere. Der vil komme nye varianter af Tuborg-vognene, blandt andet prøvevognen med det tidlige Bernadotte-design. ML-motorvognen kommer i første halvdel af 2018, men præcis hvornår kunne Karsten ikke sige.

For det internationale marked må dampkranen fra Märklin nævnes som årets nyhed – den har en mængde digitale funktioner, herunder dampudvik-



Jim Knopf-lokomotivet i 'egen, høje majestæt' - det var et populært indslag.



Hjulene på Jim Knopf-lokomotivet har slidbaner, men ingen flanger på hjulene.



Skoda-lokomotivet BR 102 kunne være en mulig kandidat til DSB's nye trækraft - her er det i DB AG-udførelse. Foto Märklin.



En mester i sit arbejde - her bliver et stykke træ plantet til med græs, strå, blade og blomster.

ling, diverse lyde, hæve/sænkefunktioner m.v. Det tyske ekspreslokomotiv BR 01 kommer med en teknisk gimmick – i tenderen kan kulbeholdningen hæves og sænkes, alt efter kørsels varighed. BR 45, det største, tyske damplokomotiv, kommer ligeledes, og blandt moderne modeller kan Skoda-lokomotivet BR 102 fremhæves. Forbilledet er vist blandt kandidaterne som DSB's kommende, nye trækraft. Der var naturligvis utallige andre nyheder, men den må vi vende tilbage til i årets løb – SoB har i hvert fald fået mange gode, nye kontakter både hos dette firma og andre steder under denne messe.

Roco udsender hele 600 nyheder i år og har et sortiment på 1.600 modeller. N-maskinen kommer også fra Roco, som tidligere nævnt – desværre kun i den første, tidlige udførelse uden røgplader, og da disse er svære at montere selv, begrænser det indsættelsen til årene 1952-55 (cirka). Ikke så smart, når Roco samtidig udsender en Gs-vogn fra epoke IV-V med tilføjelsen, at den passer til N-maskinen. Lidt af en svipser, som firmaet erkendte på messen. E-vognen, som er gengivet i nyhedskataloget, er baseret på en forkeret model, mens Esso-vognen, som blev præsenteret som en nyhed sidste år, stadigvæk ikke er udsendt. Mere velkommen er Roco-Line skinnerne med blød ballast – her kommer f.eks. det flotte, asymmetriske trevejsporskifte og den halve englænder – såvel i 10 som i 15°. Halve englændere er med til at give sporfor-

løbene realistisk præg, specielt på mindre banegårde, hvor hele englændere er unødvendige, og hvor almindelige sporskifter fylder for meget. Bravo for relanceringen af denne sportype! Andre nyheder er motortoget BR 628, de italienske spidstagsvogne, BR 86 og Fiat 127 – en meget populær "småbil" fra 1970'erne. Trods størrelsen kunne to personer godt overnatte i denne lille bil – i hvert fald dengang!



Fødselsdagene står i kø - LGB fylder 50 år og markerede det med helt enkel udsmykning.



Dobbeltsættet med BR 44 og N 204 bliver sikkert meget eftertragtet blandt samlere. Foto Märklin.

Fleischmann udsender blandt andet "Berg"-lokomotivet i nye forklædninger (det kommer også fra Roco med et vognsæt), og en del vogne med nye dekorationer. Til spor N kommer BR 193 Vectron (PKP) og BR 1293 (ÖBB) samt "Von Haus zu Haus"-vogntypen og containervognen T2000.

Piko fortsætter kursen med epokegørende modeller. Blandt årets nyheder



Roco udsender BR 86, et af de mest velkendte, tyske tenderlokomotiver. Foto Roco.



Det er yderst velkomment, at den enkelte englænder relanceres af Roco. Foto Roco.



Brawa fylder 70 år i år og markerer det bl.a. med udsendelsen af Rheingold-toget i super-udførelse.



Et kig ned mellem containerne hos Fallers afslører noget fordægtigt - én har vist en bjørn på.

er en ældre Tuborgvogn, det flotte tyske BR 18-elokomotiv, BR 151 og sågar også BR 363 (ex. V 60). Også BR 147 (DB AG) og BR 1041 (ÖBB) kommer som H0-modeller, mens der blot er enkelte nye vognmodeller i år. Piko vil ikke udelukke, at der en skønne dag kan komme danske nykonstruktioner. Det er naturligvis afhængigt af, hvor mange stykker, der vil kunne sælges af en given model, men der synes at være en åbning

på vej – det var i hvert fald, hvad jeg fik ud af samtaler med såvel Pikos ejer dr. René Wilfer som af produktchefen hr. Fröhlich. Gode udsigter, ser det ud til. I øvrigt bringer SoB et interview med hr. Wilfer i næste nummer.

Brawa er blandt de firmaer, der har næse for gode nyheder. Der er kommet flere danske modeller fra firmaet gennem mange år, og det vil fortsætte.

Hvis de eksisterende modeller kan ændres mht. detaljer, vil Brawa gerne gøre det – inden for rimelighedens grænser. Et eksempel på dette er modellerne af V 36, der kommer i en mangfoldighed af varianter, herunder også DSB T 1 i det, der antages at være den lakering, lokomotivet blev overtaget i. En spændende model, som heldigvis får gul og ikke hvid litrering, som håndmodellen på messen havde.



De italienske type 10.000-vogne har vistnok kørt i Danmark - der kommer flere varianter i år. Foto Roco.



BR 628.4-motortogssættet er en velkendt type, som Roco vil levere i år med mange digitale funktioner. Foto Roco.



Fiat 127 - der kørte utallige af dem på vejene i Danmark i 1980'erne. Omsider kommer den i model. Foto Roco.



Fleischmann udsender det lille tenderlokomotiv i bayrisk udgave - en smuk sag. Foto Fleischmann.

NMJ har en meget fin, toakslet svensk skinnebus på programmet. Det er forløberen for vore velkendte, fireakslede Scandia-skinnebusser. Denne lillebitte skinnebus er udstyret med masser af detaljer, blandt andet skiholdere, ski og tagbagagebærere. I tilgift er der en "rumpeged", en bagagevogn, også i lysegrøn SJ-bemaling. Modellen kommer også i mørkerød NSB-udgave samt i en speciel, sølvgrå version, som kun kørte på banen Askim-Solbergfoss uden for Oslo. Den sølvfarvede udgave vakte minder om vore egne "Sølvgrise" på Nærumbanen, men de var cirka dobbelt så store. I Superline-serien kommer NSB-damplokomotivet type 21. Det er et treakslet lokomotiv med tender, og det minder om en dansk D-maskine, men er lavere og mere spinkelt bygget – men særdeles flot og elegant. Det kommer i flere varianter, bl.a. med sneplov og røgplader. Eltogssættet NSB BM68A/BM68B kommer også i år. Til det svenske marked kommer damplokomotivet E2, så vore nordiske brødre kan glæde sig.



Faller udsender et luftskib i spor N - men det kan også bruges til andre skalaer.



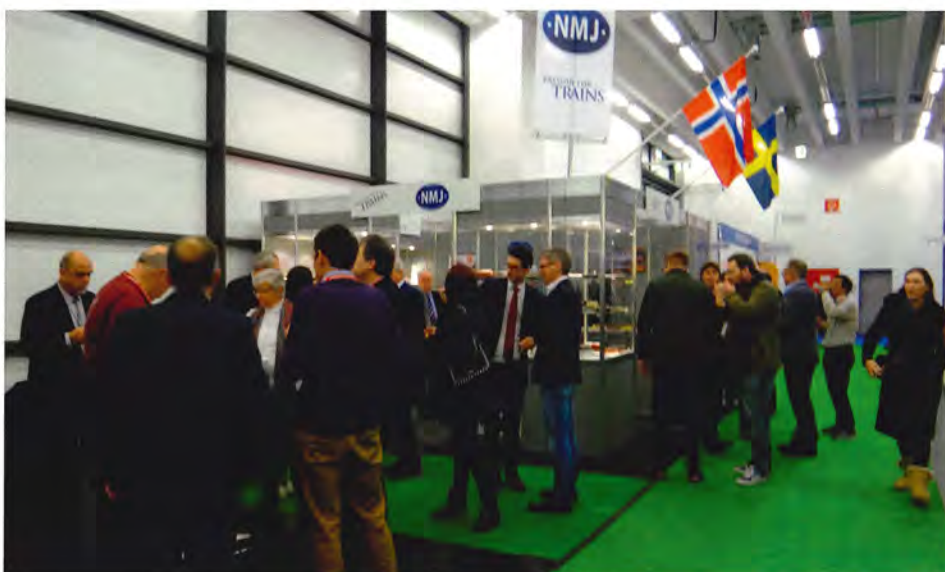
Moderne containerterminal med kraner, kørende biler og dynamik hos Faller.



Busch udsender Rheingold-vognene i spor 0 - her kan man rigtigt se detaljeringen i interiøret.



På NOCHs stand var der udstillet en række kufferter med mini-anlæg i spor Z - lige til at have med på ferien.



Udstillingen sluttede med et improviseret selskab med ost, elgpølse, snaps og brød hos NMJ.

På tilbehørssiden var det småt med det danske islæt. Umiddelbart kunne jeg kun finde Brekinas model af en Mercedes-ambulance fra Falck omkring 1970 (rød/sort), men det betyder jo ikke, at der ikke var interessante nyheder. Faller viste nogle nye, store containerkraner, hvor de kørende lastvogne var med til at skabe liv på anlægget. Endvidere kommer der et par sporgovnsremiser ud over et sygehus, en katedral, diverse industribygninger og moderne grillbarer. Til N-anlæg har Faller udviklet et luftskib, men det kan nok også bruges andre steder.

En fransk udstiller, Magitree, viste, hvordan han fremstillede yderst realistiske træer og buske. Udgangspunktet er støbninger i en art gummimateriale, som påføres specialklæber og derefter "beplan-

tes" med elektrostatiske fibre (Magigras, Magiflor, Magifloc).

Metoden er kendt ved landskabsbygning, men den specielle udførelse af stammer og grene hos Magitree gør, at træerne kan blive 100 % realistiske - og tilmed helt stabile. De kan klemmes, trykkes og krammes, uden at så meget som et blad eller en blomst falder af - helt fantastisk. Barken fremstiller man ud af et andet specialprodukt, en pasta, som smøres på gummi-stammerne, og det hele fixeres med en mat spray.

Busch havde blandt de mange detaljer også modeller af de tyske Rheingold-vogne i spor 0 - her er ord overflødige. NOCH viste et stort udvalg af kufferter med spor Z-anlæg - glimrende

til rejsebrug eller til adspredelse på et kedeligt kontorarbejde! Naturligvis var der mange andre udstillere, men dem må vi vende tilbage til ved en senere lejlighed - ligesom SoB følger firmaerne nøje.

HERIS udsender meget eksotisk materiel, og blandt årets nyheder er ældre, tyske vogne, beregnet til kørsel på Shantung-jernbanen i Kina. Nogle af dem nåede aldrig dertil og kørte i stedet i generationer i Tyskland. Der kommer kinovogne, hjælpevogne, udstillingsvogne og meget andet - men Heris har desværre svært ved at leve op til løfterne, så hvad der i det hele taget kommer, er mere tvivlsomt. Så selvom der ikke var det store at se på messen, kommer der alligevel interessante nyheder i årets løb.

R-maskiner før og nu



Nærbillede af R 963 under udkørsel med godstog fra Tommerup mod vest, 1969. Foto Kaj Pedersen.



Særtog med ukendt R-maskine og mange tagryttertugvogne afgår fra Fredericia gamle banegård i 1935. Arkiv Leif Ørndorf.

Af Flemming Søeborg

Da R-maskiner synes at være kommet i vælten for tiden, var det måske på sin plads at vise nogle billeder af disse prægtige maskiner, der om nogle prægede det danske "jernbanelandskab" med talrige ekspres- og hurtigtog gennem mange årtier. I bogen "Odin og Roeskilde" fra 1952 hedder det således om litra R: "R-maskinen var i over 25 år den typiske jyske hurtigtogsmaskine, indtil den efterhånden er blevet afløst af E-maskinen i de tungeste godstog. Iøvrigt er den en alsidig anvendelig maskine, der gør udmærket fyldest både i hurtigtog, standsende persontog og godstog. Dens trækkeevne er i

hurtigtog 400 tons, i godstog 800 tons med henholdsvis 90 og 55 km's fart på vandret bane".

Som denne lille billedkavalkade viser, kunne R-maskinerne lidt af hvert; imponerende er det, at de var med til det sidste – til de dage i maj 1970, hvor DSB sagde farvel til 123 års dampdrift på skinnerne i Danmark. R-maskinerne leverede i slutningen af 1960'erne nogle bemærkelsesværdige præstationer, navnlig på Fyn, hvor de flere gange kørte tunge godstog i forspand med E-maskiner. Det var især R 959 og 963, der stod for disse kørsler. Ganske pudsigt i øvrigt, for som nævnt ovenfor afløste netop E-maskinerne litra R i de tunge godstog nogle år forinden. Sene-

re i 1970 – hvor den regulære dampdrift var indstillet – kørte R 959 ture med særtog for deltagerne i MOROP-kongressen, og for en kort stund blev disse sidste gyldne stunder for dampdriften genoplivet. R 946 kørte sidenhen udflugtsture og var som sådan udset til at blive bevaret – men skæbnen (eller andre luner) ville det anderledes, selv om mange frivillige havde lagt mange kræfter i at restaurere R 946.

Om og hvordan sådanne eksponater kan eller skal bevares og i hvilken stand, afgør andre autoriteter – her vil jeg blot nøjes med at vise nogle udvalgte billeder. Vi har nok alle vore favoritter blandt damplokomotiverne, og naturligvis kan ikke alt bevares.



'Toget kommer mod Fyen', lyder teksten på postkortet, der viser ukendt R-maskine med hurtigtog på Lillebæltsbroen. Slg. JSN.



R-maskinerne kørte også på Sjælland. Her ses R 959 med passagertog på København H., 1954. Arkiv Leif Ørndorf.



Et lidt beskadiget billede af R 957 med tog bestående af spids CM og én eller flere tagrytterrøgn i Randers, ukendt årstal. Slg. JSN.



R 959 + E-maskine afgår fra Svanedammen, Nyborg, med godstog februar-marts 1969. Foto Kaj Pedersen.



R 963 og E-maskine afgår med godstog 2035 fra Tommerup efter at være blevet overhalet af MA-lyntoget i 1969. Foto Kaj Pedersen.



R 943 plus Esso-vogne på vej til ophuggeren H.I. Hansen, Odense havn 1969. Foto Kaj Pedersen.



Et billede, der viser dagligdagen med R-maskiner indtil 1970 - R 959 med godstog i Odense, dog specielt oprangeret til MOROP-arrangementet i juni samme år. Foto Kaj Pedersen.



Udflugtstog med R 946, Nyborg Færge med færgen 'Danmark' i baggrunden. Ukendt årstal, men givetvis først i 1970'erne. Foto Leif Bang.

Nogle vil begræde, at E 978 bliver op-
hugget – det lokomotiv var indblandet
i ulykken, hvor en løbsk sporvogn kør-
te lige ud foran netop E 978 ved Carls-

berg-broen i København i 1956, andre
havde gerne set en danskbygget My el-
ler en hel N-maskine bevaret for efter-
tiden. Evigt ejes kun det tabte, som vi

lidt resignerede må sige. Tak til alle de
fotografer, der sikrede disse eftermæ-
ler nu, hvor mere og mere af den ægte
jernbane forsvinder.

Volvo-trækker til vognbjørn i H0



DSB Volvo Trækker VL 80.009 med vognbjørn, Randers 2. oktober 1966. Foto Ole Linå Jørgensen.



Printet direkte fra producenten.



Det lille rør monteret på forakslen. Foto Finn Bach Jensen.



Når rør og akslen er monteret, får trækkeren det rette, 'højbenede' udseende. Foto Finn Bach Jensen.

Af Finn Bach Jensen

Finn Bach Jensen savnede blandt andet en trækker til en vognbjørn. Han anskaffede en 3-D-printer, og efter at have tegnet ladet med ballastvægte og andet ud fra tilgængelige billeder, kunne han fremstille denne vigtige del i ét stykke. Her følger hans beretning:

Jeg vil anbefale, at man ganske let sliber de udvendige lodrette flader, inden man grunder og maler emnet. Når ladet skal monteres på Volvoen,

skal der umiddelbart bag førerhuset limes et lille stykke plaststrip (1,5 mm tykt) mellem vangerne og ladet. Dette for at ladet bliver i vater.

Bemærk også, at der på bagsmækken er lavet antydninger til stoplys etc. På siden af værktøjskasserne er lille fordybning, der indikerer håndtag.

Nogle af de toakslede Volvoer model 485 var udstyret med firehjulstræk. Derfor var de lidt højbenede i deres udtryk. Dette kan eftergøres på modelbilen på følgende måde: Et stykke rør

med indvendig diameter på 3 mm afskæres i en længde på 7 mm. Der bores et hul på tværs, således at akslen passer i hullet. Herefter kan røret skubbes ned over den tap, hvor hjulakslen er monteret. Vognens højde øges herved med 1-1,5 mm.

Jeg grunder med grå spraymaling. RAL 3003 Rubinrød er god til lad og førerhus, med RAL 9005 Sort til skærme og chassis. Gulvfladerne patineres med lidt rustfarve. Modellen kan på ladet forfines med reservehjul, træplanker, kæder etc. Ophalingsspillet kan forsy-



Scania-Vabis trækker med diverse materialer på ladet. Bagved ses KS-motorvogn 261 på Tycho Brahes Allé. Foto Leif Bang.



Det er en rigtig 'slider' at se på. Foto Finn Bach Jensen.



Så er vi klar til at køre godsvogne ud til kunderne. Foto Finn Bach Jensen.



Vognbjørn på læssevejen i Køge. juni.1996. Slg. Tommy Jørgensen.

nes med en krog, og af tynd ståltråd kan man lave trinbøjler under trinene.

Selve vognbjørnen kan anskaffes på følgende vis:

1. Wiking modelbiler laver den, der hedder "Dora" med 12 hjul
2. Kibri nr. 13 570 er et byggesæt med en Kaelble trækker og en "Seag" med 16 hjul.
3. Weinert nr. 4561 messing byggesæt af "Dora" med 12 hjul.

Et par kommentarer til bygningen: Normalt er Brekinas modeller klipset sammen og nemme at skille ad, men lige i dette tilfælde sidder vinduesindsatsen fast, som om den var støbt sammen med førerhuset. Den var umulig at lirke ud, og da førerhuset var gult, skulle det males – og helst med spray. Til

sidst blev bagruden skåret fri af glasindsatsen med forsigtige snit med en skalpel, hvorefter resten med besvær kom ud. Herefter kunne førerhuset males, først med grå grunder, dernæst med RAL 3003 Rubinrød. Chassiset blev efter grunding malet blanksort (RAL 9005). Alle farver var spraydåser fra Dupli Color, som kan fås i Bauhaus. I epoke III havde DSB's lastvogne sort chassis og skærme, mens førerhuset var mørkerødt. I 1970'erne var bilerne nærmest postkasserøde med påskrifter fra design-programmet.

"DSB" og kronen kan findes i Skilteskovens store sortiment af transfers. Trækkerens nummerplader mangler – her er nogle autentiske numre på sorte emaljeplader: KA 62.063, VL 80.009, YP 78.595 eller AD 40.983,

mens vognbjørnen kan have KB 6733. Egentlig skal der også være vægtraster og vognnummer på Volvoen, men det kan komme senere. Forhåbentlig kommer der andre, treakslede varianter af f.eks. Volvo Titan og Scania-Vabis, der så vil kunne bruges som trakkere til vognbjørnene.

Tak til Finn Bach Jensen for idéen – og for vejledningen/byggematerialerne.

Bestilling kan sendes til mail:
fbj658@hotmail.com

10-001 Brekina Volvo N88 + lad m. ophalingsspil DKR 350,- + forsendelse (Bemærk kun et begrænset antal Brekina Volvo N88 haves).

19-001 Lad m. ophalingsspil DKR 225,- + forsendelse



Trækkeren i den lave udgave, her i et passende vinterlandskab. Foto SoB.



DSB Volvo trækker YP 78.595 med vognbjørn, Fredericia 23. marts 1973. Foto Ole Linå Jørgensen.

BR 111 fra Piko



BR 111 - en helt ny, aktuel model fra Piko.



Tagdetaljer på BR 111 - der er nok at se på.



Flot effekt med lys i maskinrummet.



BR 111 190-2 med regionaltog i Nürnberg den 7. februar 2017. Foto Spor og baner.



Nogle af lyseffekterne, bl.a. belyst destinationsskilt i forruden.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Piko har udsendt en model af DB AG BR 111 – et ellokomotiv, som ses i den daglige drift med især regionaltog. BR 111 tilhører generationen af ældre lokomotiver – der blev bygget 227 stk. fra 1974-84 som en efterfølger til BR 110, og de kan blandt andet ses i Bayern, hvor de kører styrevognstog med dobbelt-dækkervogne.

Modellen er meget vellykket og gengiver fuldt ud forbilledet. Der er mange, fine tagdetaljer med spinkle pantografer og diverse isolatorer, kabler osv. i flot gengivelse (over 35 løsdele), og overdelen er lige så overbevisende

gengivet med skarpe påtryk. En særlig detalje er det belyste destinationsskilt i den ene forrude – det kan naturligvis tændes og slukkes digitalt. Derudover er der maskin- og førerrumsbelysning (digitalt styrbar), front- og slutlanterner. Den er udstyret med stik til PluX22-dekoder.

Bogierne er også flot gengivet, og kørslen er bare i orden med træk på alle aksler – men det havde man nu også forventet af en Piko-model. BR 111 fås m/u lyd, til DC- eller AC-systemet og kommer i mange flere varianter i 2018.

Piko art. nr. 51 840. DB AG BR 111 193-9. Pris ca. kr. 1.100,-.

Kls-vogn med egen Kraft



Slutlanternen på Kls-vognen kan flyttes fra side til side..

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mange har sikkert et smukt og udmærket lokomotiv, der af den ene eller anden grund ikke kan køre. Hvad gør man så? Tja, i mange tilfælde havner lokomotivet på skrotsporet, henstår bag remisen eller bliver helt udrangeret.

Viessmann har udsendt en ny model, en "Geisterwagen", som tyskerne kalder

det, nemlig en vogn med indbygget motor. Idéen er ikke ny, såvel private som firmaer har gennem årene leveret eksempler på disse ombyggede vogne (for eksempel profi modell thyrow, der har lavet en mindre, åben godsvogn med drev og Piko med deres "Saxonia"-togsæt med motor i en lukket godsvogn).

Den nye model er såre enkel – og samtidig meget avanceret: Det er en Kls-vogn, en åben godsvogn af

UIC-standardtype. Vogntypen anvendes stadigvæk, men efterhånden mest til sekundære opgaver (sporombygningstog m.v.). Under vognbunden er motoren og drevet samt elektronikken anbragt i en stålkasse, men alligevel godt camoufleret.

Vognen har god vægt og drev på begge aksler, og i modsætning til tidligere tiders "Geisterwagen" er den nye Kls-model udstyret med dekoder og



Undervognen med maskineriet er faktisk godt camoufleret på den meget lave vogn.



Drev, elektronik, højttaler og ballast er komprimeret til det yderste og anbragt under vognbunden.



Ks-vogn i SB-regi i Skagen, læsset med sporspærre, juli 2005. Som det ses, var omlitreringen og ommalingen meget nem. Foto Flemming Søeborg.

slutlanterne – og diverse maskinlyde, herunder fra damp- og dieselmaskiner. Faktisk en genial vogn. Den kan dog have lidt problemer ved langsom kørsel på smudsige skinner/sporskifter, trods den relativt høje vægt (120 g) og lange akselafstand.

Vognen kan indsættes, som den er – dvs. uden last, men den kan jo også fyldes med grus, sveller, skinner, køretøjer – eller containere eller meget andet. Med kæpskiner monteret (ikke vedlagt) kan den også bruges til køretøjer, træ, hø, juletræer eller andet voluminøst – kun fantasien sætter grænser.

Det er en DB AG-godsvogn fra epoke

VI (med tysk slutlanterne), men den, der har Rocos Ks/Kbs-model (eller ki-bri-byggesættet), har måske også nogle DSB-litreringstavler og kæpskiner i overskud, således at den kan blive "danificeret". Skagensbanen havde i øvrigt mindst to af disse vogne i bestanden – den ene fik blot malet D'et i "DSB" samt vognnummeret over – så var den omlitreret.

Denne "Geisterwagen" giver også helt andre muligheder. Da dekoderen kan afgive damplyde, kan vognen også bruges sammen med et damplokomotiv, der ikke kan køre (f.eks. UK Modellers C-maskine). Da Kls-vognen har præcis samme akselafstand som hobby trades

Fc/FE-vogne, kunne man også montere vognkassen herfra på Kls-vognen og herigennem slå to fluer med ét smæk: Damplokomotivet vil kunne køre, og det vil kunne udsende lyde og styres digitalt. Eneste ulempe ved Viessmanns nye model er prisen – den ligger nemlig på den forkerte side af 1.500,- kroner, og det er jo, ret beset, temmelig meget at give for en "sølle, åben godsvogn". Omvendt er det en vogn med mange anvendelsesmuligheder, så – under alle omstændigheder en god idé fra Viessmann.

Viessmann art.nr. 2310 DB AG Kls-godsvogn m. drev, lys og lyde. Epoke VI. Pris ca. kr. 1.500,-.

GENOPTRYK AF MX/MY

MED ESU 4.0 LOKSOUND

HELTJAN



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

43424 - DSB MX 1023 - AC m. lyd

43423 - DSB MX 1023 - DC m. lyd



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



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

44533 - DSB MY 1118 - DC m. lyd

44534 - DSB MY 1118 - AC m. lyd

KLAR TIL DIN BESTILLING!

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK

Mellemvogne til Y-tog

GDS- og DSB-Lynetter i Hille-rød - DSB-Lynetten har en orange mellemvogn fra GDS som ekstra mellemvogn, september 2004.
Foto Flemming Søeborg.



Af Flemming Søeborg

RC Kongen har udsendt et par suppleringsæt til de populære Lynette-tog. Det drejer sig dels om en mellemvogn, Yp 21, til Gribskovbanen (GDS), dels om et komplet trevognstog til Lollandsbanen (LJ Ys 82, Yp 70, Ym 60).

Man skal nok være hurtig i vendingen, da der kun bliver lavet 50 GDS-mellemvogne. LJ-sættet laves i større antal, nemlig 150 stk., som fordeles over DC- og AC-udgaverne. Endvidere vil der blive mulighed for at vælge udgaver med eller uden lyd.



GDS Yp 21-mellemvognen har givetvis været savnet af mange og kan også bruges til DSB-udgaven. Foto RC Kongen.

Har man allerede DSB-udgaven af Lynetten, vil det være oplagt at anskaffe en GDS-mellemvogn, da det forekom, at DSB-togene på Lille Nord blev udvidet med en GDS-mellemvogn, som et af billederne viser. Naturligvis blev GDS-togene også oprangeret med mellemvogne.

RC Kongen art. nr. 41315 GDS Yp 21.
Pris kr. 595,-.

RC Kongen art. nr. 41331 LJ Ys 82, Yp 70, Ym 60. Pris u. lyd kr. 3.395,-; pris m. lyd kr. 4.395,-



LJ-lynetten udgør et fint, helstøbt tog med den nye mellemvogn. Foto RC Kongen.



Gavlen på den nye GDS-mellemvogn.
Foto RC Kongen.



LJ-Lynette i Maribo ca. 1967 - øjensynligt uden sidespejle. Foto Kurt Jeppesen.

Bravo Brawa



*De tre vogne samlet på læssepladsen - et godt tilskud til epoke III-bestanden.
Foto Rolf Brems.*

Tekst og foto Rolf Brems

Brawa har sendt tre danske vogne N-vogne på markedet, en sort Qc-vogn fra GDS, fra DSB en hvid IE og en tankvogn fra JAF.

De to lukkede godsvogne er bygget i 1919 af Niesky, GDS vognen blev ud-

rangeret i 1999 og findes i dag hos NSJK, IE-vognen blev udrangeret i 1966.

Alle tre vogne er meget flotte og detaljerede, om end de ikke er helt korrekte. En sjov detalje er, at der på destinationsspladen er skrevet med "kridt".

JAF-tankvognen JAF blev bygget i

1936 og kunne rumme 20.000 liter. Den transporterede melasse og var stationeret i Århus. Alle seks JAF vogne blev udrangeret i 1970'erne. Det er en meget flot model med fine stiger og håndbøjler, samt et flot påtryk.

Alle modeller kan varmt anbefales, prisen ligger omkring kr. 240,- pr. stk.

Uacns – en moderne silotankvogn

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er normalt ikke meget, vi som almindelige jernbaneentusiaster ser til godsvogne i dag – dels er der ikke mange steder, man kan komme tæt på godstogene, dels ser man den som regel blot i buldrende, larmende gennemgående tog, når man venter på banegården. Det er lidt kedeligt, for moderne godsvogne kan være spændende og interessante at se nærmere på – når det ikke lige er møgbeskidte skydevægsvogne og andre, "anonyme" typer.

Piko har netop udsendt en model af den moderne silotankvogn litra Uacns – en vogntype, der bruges til transport af cement for VTG. Vognen har i virkeligheden tank af aluminium, men H0-modellen er vanen tro lavet af pla-

stic. Modellen er i ekstraordinær flot udførelse, hvad enten det gælder lakeeringen, påtrykkene, detaljeringen eller "det kunstneriske udtryk". Detaljeringen er gennemført over hele modellen, lige fra de fine Y25-bogier over tanken til lejdere og løbebrædder. Gelænderne er supertynde, det samme gælder betjeningshåndtagene til silotømmningen, og alle håndhjul og ventiler er på plads – der er ikke sparet på effekterne på denne epoke VI-vogn, hvor alting synes at være i eksakt målestok 1:87. Om den har kørt i Danmark – der bliver jeg svar skyldig, men måske har en af læserne fotodokumentation for det? I øvrigt er den også udsendt med GATX-påskrift, og i årets løb kommer den i flere varianter.

Piko art. nr. 58 430. DB AG silovogn "VTG", epoke VI. Pris ca. kr. 375,-.



Især undersiden er fyldt med håndtag, ventiler, rørforbindelser og meget andet.



VTG-silotankvognen er særdeles flot udført.

DE 2500 – en Diesel-Diva



Diesellokomotivet 202 003-0, DE 2500 med stort godstog ved Neckergemünd den 10. maj 1980. Byggenummer 31405 fra Henschel-BBC. Foto R. Hau. Arkiv SoB.

Af Flemming Søeborg

De tyske lokomotiver DE 2500 var epokegørende med den nye teknik, drejestrøms- eller trefasede vekselstrømsmotorer, da de kom på sporet i 1971. Teknikken var for så vidt ikke ny, idet den baserede sig på velkendt viden fra 1880'erne, men i jernbanebrug var den ny. Man skulle nu ikke længere benytte kommutator-motorer, men i stedet dieselmotorer, som drev en synkron generator, hvor drejestrømmen blev ensrettet og udglattet. Fire puls-vekslertreter skulle forsyne banemotorerne, der var koblet parallelt med trefaset vekselstrøm med varierende frekvens og spænding. Det lyder indviklet, det er det givetvis også, men det kom som nævnt til at betyde en kolossal udvikling og er i dag almindelig standard inden for den elektriske lokomotivindustri.

BBC og Rheinstahl Transporttechnik

Henschel leverede de tre prototyper, BR 202-002/003/004. Nr. 002 og 004 var seksakslede, således at de også kunne afprøves på svagere spor, mens nr. 003 var fireakslet. 002 var hvidt og kaldtes derfor "Den hvide Kæmpe" (efter et tysk vaskepulver), 003 var rødt og kaldtes "Den røde Okse", mens 004 var blå og kaldtes "Den blå Buk". Undervejs i prøveførslerne undergik et par af maskinerne væsentlige forandringer og eksperimenter. Således fik 002 dieselmotoren fjernet og blev i stedet koblet sammen med en styrevogn med pantograf og transformator. Senere blev lokomotivet helt ombygget til el-lokomotiv, malet gult og kørte i Nederlandene som P 1600.

Nr. 003 blev også radikalt ombygget og fik monteret førerhuset fra en BR 103 i den ene ende og fik nye, kraftigere toakslede bogier med magnetbremser. Meningen var at afprøve teknikken til de nye ICE-tog, der stod foran udvik-

ling. Den nye teknik bestod i omkobling af banemotorer og gear fra bogierammerne til lokomotivrammen, den såkaldte "UmAm" (Umkuppelbare Antriebstechnik). Ved prøveførsler nåede lokomotivet hastigheder på 250 km/t, på rulleprøvestand sågar 300 km/t.

DE 2500-lokomotiverne indvarslede derfor nye tider, og den første seriellokomotivtype, der blev bygget efter de nye principper, var BR 120. Alle tre forsøgsløkomotiver er i dag bevaret ved forskellige museer og samlinger.

DE 2500 i model

Som kort omtalt i nr. 36 dukkede Liliputs nye model op lige inden bladet skulle trykkes, så derfor var der ikke mulighed for at afprøve det nærmere. Således kan man ved blot at klippe et stykke af taget af skifte mellem forskellige lyseffekter ved hjælp af et "museklaver". Museklaverer er måske ikke

nye og tilhører digitaliseringens barndom, men det fungerer udmærket. Modellen er meget tung – 468 gram – og har ingen hæfteringe, og er som følge deraf heller ikke sensibel over for strømløse steder. Vægten giver den en høj trækraft, og der er træk på alle aksler. Udløbet med svinghjul sikrer, at modellen klarer strømløse hjertestykker, men modellen kan samtidig godt køre med "kravle"- eller rangerhastighed.

Der er førerrumsbelysning og lysskift for/bag – disse effekter kan som nævnt indstilles med museklaveret. Modellen er forberedt til 21-bens dekoder og højttaler. Den er udstyret med et par underlige koblinger, som må være Liliputs egen opfindelse og som ligner en krydsning mellem Fleischmann Profi-kobling og en omvendt Roco-kobling. Koblingerne kan dog kobles med Roco/Märklin kortkoblinger samt med konventionelle A-koblinger, men – hvorfor dog gå over åen efter vand, når der for længst er udviklet NEM-normkoblinger? Måske er der tale om patentrettigheder, men almindelige A-koblinger ligger vist uden for patenterne, mig bekendt.

Vender vi os til selve vognkassen og detaljerne, står det klart, at Liliputs

model er meget vellykket. Formen på overdelen er overbevisende med skarpe knæk og kanter – nogle af trækkene levede videre f.eks. som nævnt på BR 120, men også forruden i ét stykke var nyt og uprøvet dengang. På sin vis kom det også til at præge DSB's materiel fra den tid – MR/MRD, ME og IC5-styrevognene har det samme, prægnante præg med "knækket" front og stor, plan forrude. Konturerne på siderne er ligeledes præcise og giver et livagtigt billede, det samme gælder bogierne med masser af detaljer. På taget er riste og gitre blot påtrykt og ikke lavet som ætsede dele, men det bemærker man først ved andet gennemsyn. Påtrykkelserne står skarpt, og farven synes at være i orden, selvom den orange farve virker lidt mørk i det. Forruderne er udstyret med spinkle, ætsede vinduesviskere, mens håndbøjlerne på fronten blot er støbt i formen. Ved dørene er der tale om håndbøjler af metaltråd. På taget er der ikke meget udrustning ud over gitrene – en lyddæmper, en antenne samt to horn – das ist alles.

Alt i alt er det et herligt lokomotiv, som Liliput har udviklet – problemet er bare, at indsatsen af sådanne specielle modeller indskrænker sig til ret korte perioder – således havde denne maskine (202 003) kun de orange far-

ver mellem 1973-77 – men flot er den nu alligevel og en god eksponent for ny teknologi.

Liliput art. nr. L132051 DB BR 202 003. Pris ca. kr. 1.700,-



Tagdetaljer på DE 2500 - blot trykt, men overbevisende gjort.



Når et stykke af taget er fjernet, kommer 'museklaveret' til syne - en fin løsning.



Fronten på 202 003-0 fra Liliput. Den pudsige Liliput-kobling kan lige anes.

Zwanenberg – en vogn fra Nederlandene



Zwanenberg-vognen transporterer åbenbart kød, fedt og olier. Her er den efterladt på en snekold station. Foto SoB.

Tekst og foto Flemming Søborg

Brawa har udsendt en variant af den velkendte G 10-godsvogn, denne gang fra det nederlandske firma Zwanenberg. Firmaet er nok ikke kendt herhjemme, men det producerer bl.a. kødkonserves og er en stor spiller på verdensmarkedet.

I Australien sælges produkterne blandt

andet under navnene Plumrose og Lupack – og det lyder jo ret bekendt.

Vognen er utroligt flot dekoreret med firmanavn, symbol, diverse påskrifter i flere farver, og alle løsdele er på forhånd monteret. Det gælder også de uhyre tynde håndbøjler, slutlanterneholdere og meget andet – og bremseplatformen sidder højt oppe, da der givetvis oprindeligt har været et bremsehus. De blå

kvadrater har muligvis inspireret Irma-butikkerne til den lignende dekoration på kaffepakningerne?

Om vognen har kørt i Danmark er uvist, men den pynter i et godstog eller på læsevejen. Den kunne måske have transporteret Gouda- eller Edamer-ost hertil?

Brawa art. nr. 49 061 NS Zwanenberg. Pris ca. kr. 300,-.

KS-bogievogne fra Swedtram

Af Flemming Søborg

Modeller af danske sporvogne er ikke så almindelige, men noget tyder på, at sporvognene er ved at vinde indpas igen i Danmark. Nogle af de mest kendte – men også mest eksklusive – er Swedtrams modeller. De er udviklet af Hans Josefson i Göteborg, og ud over et bredt udvalg af danske sporvogne fra Kø-

benhavn og Odense har Hans Josefson naturligvis også lavet sporvogne fra de svenske sporvejsbyer Stockholm, Göteborg og Malmø samt modeller fra andre byer (Oslo, Köln, Bonn, Essen m.fl.).

Modellerne er i vidt omfang bygget af fotoætsede dele med køreklare undervogne/motorbogier. Da der er tale om håndbyggede modeller, vil der al-

tid være individuelle forskelle – og en af fordele ved denne byggemåde er, at man ofte kan bestille sin vogn i den udgave, man ønsker.

Jeg ønskede et KS-bogievogntog som linie 14. Begge vogne skulle være moderniserede, dvs. med udseende fra 1950'erne og indtil udrangeringen omkring 1969. Bogievognene blev ombygget noget igennem årene, mest tydeligt



Linie 14 på sin tur gennem byen.. Foto SoB.



Bivogn 1502 på linie 1 ved endestationen på Callisensvej i 1960'erne. Foto Leif Bang.

mht. dørene og indretningen af fast konduktørplads i løbet af 1950'erne. De 118 motor- og 83 bivogne havde dog også forskelle mht. udstyr og diverse detaljer, men overordnet set var de ens. De blev bygget i otte serier mellem 1930-41, og mange regner disse vogne for verdens smukkeste sporvogne med et harmonisk ydre og en stilsikker, tidløs formgivning. Det var arkitekten Ib Lunding, der stod for tegningerne, og vognene kaldes derfor ofte for Lunding-vogne.

Modellerne

Motorvognen skulle være i udførelsen med tre dørpartier (allesammen enkelt-døre), mens bivognen skulle have dobbeltdøre bagest og enkelt-døre i midten. Dobeltdørene bagest har altid fascineret mig, for de gav indtryk af, at her kom en sporvogn, der kunne "sluge" en masse mennesker på én gang – en rigtig sporvogn til storbyens myldretid. Andre skønånder har dog beklaget denne ombygning, der i de-

res øjne ødelagde det helstøbte design, men vognene havde dog stadig de fleste af de flotte vinduespartier i behold.

Hans meddelte, at de bedste muligheder var et vogntog med numrene 583-1502. Nr. 583 kørte netop på linie 14 omkring 1960, hvilket ikke kunne være bedre – og nr. 1502 kørte i 1960'erne bl.a. på linie 1, som havde lange fællesstrækninger med linie 14 på Østerbro og på Frederiksberg. Det var altså to "rigtige Østerbrovogne", og det var et stærkt ønske.

Ventetiden var næsten uendelig. Det tog omkring et år, inden de to vogne ankom, men så blev de også pakket ud med længsel. Og det er vogne, der fascinerer – de har det korrekte "udtryk", hvor især bivognen rammer plet med de dobbelte bagdøre med de mange, små ruder. Overordnet set er begge vogne fine – netop bogievognene er nogle af de mest besværlige sporvognsmodeller at bygge selv, da de buede vinduespartier med rammerne og de

tynde sprosser kræver en kolossal fingerfærdighed, hvis man vil bygge dem i plastprofiler og -plader. Dertil kommer problemerne med at konstruere fungerende undervogne, selvom der nok er mange brugbare løsdele på markedet. – især må bogier og hjul fra Heljans Lynetter eller EpokeModellers skinnibusser kunne bruges. Nå, det slap jeg for her – og nogle gange må man slå til og købe modeller, mens de findes, frem for at begynde på nogle byggerier, som risikerer at gå i stå undervejs. Det er over 30 år siden, at jeg besluttede mig for at bygge et sporvejsanlæg, så det var nok på tide at anskaffe egnet materiel...

Målene på vognene er nøje overholdt – og her bemærker man især, hvor smalle sporvogne er i forhold til jernbanemateriel. Motorvognen har opretstående faulhabermotor med svinghjul og kører udmærket, men desværre er der kun strømoftag på forreste bogie – og der er ikke lys, hverken i lanterne eller i vognindret. Nå, men man



Et billede af bivogn 1573 med det originale dørarrangement, her på linie 10 på Tofttegårds Plads, 1945. Foto Jan Walter.



Sådan så Lundingvognene ud ved leveringen – bivognens døre i venstre side blev sidenhen blændet af. Vogntoget holder i Østre Allé. Foto KS.



Bivogn 1502 kørte i juletiden 1957 som linie 0, her ved afgang fra Isenkræmmer Authorsen ved Svanemøllen. Jeg boede dengang i huset med tårnet bagved. Foto Jan Walter.



Swedtrams udgave af bivogn 1502 i den udførelse, jeg ønskede. Foto SoB.



Motorvogn 583 i sløjfen ved Ålstrupvej i 1960'erne. Foto Leif Bang.



Swedtrams udgave af motorvogn 583. Foto SoB.



Bivogn 1502 under større reparation på Hovedværkstedet på Enghavevej, november 1965. Foto K.E. Jørgensen.



Et utroligt sammentræf! Her er nr. 583 og 1502 koblet sammen som linie 1 en dag i 1967 - i øvrigt lige ud for min legeplads ved Svanemøllen. Foto Jan Walter.

kørte normalt heller ikke med lys på om dagen, dengang sporvognene kørte i byens gader, så det er korrekt nok – selvom netop de kulørte lanterner var et markant kendetegn for Københavns sporvogne.

Lidt historie

Nr. 583 blev bygget af KS i 1939 og kom i drift i november måned på linie 1; efter ombygning til fast konduktør kørte den fra 1958 på linie 14, men den har

også kørt på linie 3 og 9. Den blev udrangeret og afbrændt i 1969.

Bivogn 1502 blev bygget af Scandia og sat i drift i august 1931 på linie 7; i 1956 blev den ombygget til fast konduktør med to bagdøre og sat ind på linie 10. Den har også kørt på linie 1, 3, 6 og 15, og den havde en særlig gæsteoptræden på den særlige julesporvogn linie 0 i 1957. Den blev ligeledes udrangeret og afbrændt i 1969.

Ombygningen til fast konduktør betød, at der blev indrettet siddeplads og skranke bagest i vognene, således at passagererne skulle betale straks ved indgangen til vognen; hidtil havde konduktøren selv måttet bevæge sig rundt i vognene og billettere nye passagerer, hvilket selvsagt kunne være noget besværligt, specielt i myldretiden. Konduktøren skulle jo også holde øje med, om passagerer ville stige på eller af vognen og ringe afgang, så ordnin-



Swedtrams model af bivogn 1502 med de dobbelte bagedøre, her som linie 14. Foto SoB.



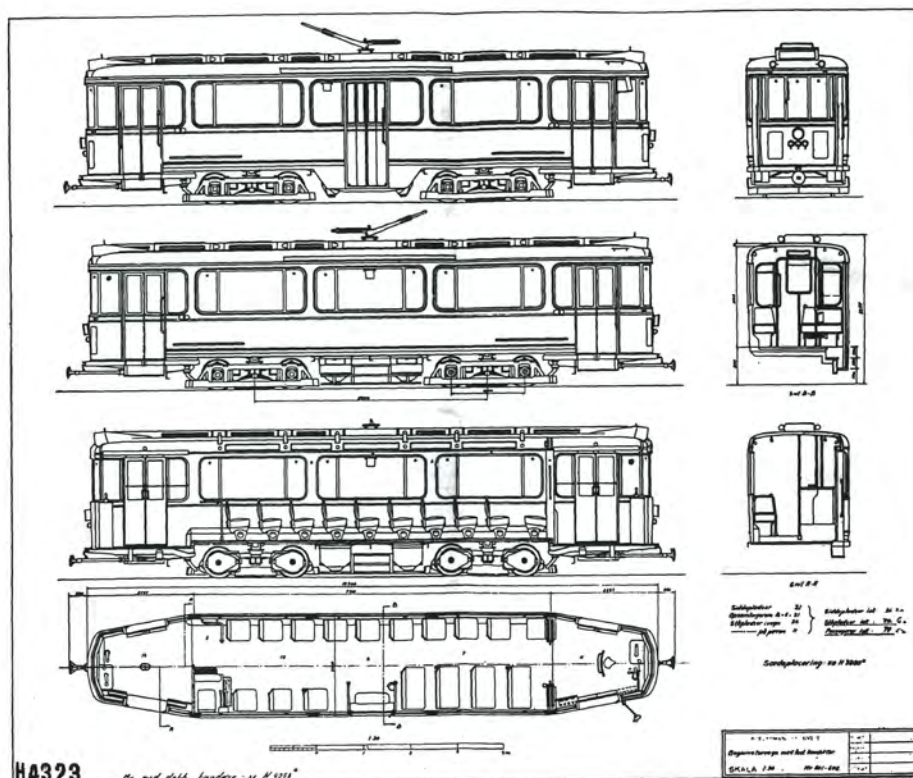
Der er fin balance i formgivningen, selv efter indbygning af midterdøre i motorvognen. Foto SoB.



Efter ombygningen til fast konduktør fik vognene denne indretning med konduktørens sæde bagest til venstre. Vogn 545 på linie 2. Foto KS.



Sådan endte det for de fleste sporvogne - afbrænding på lossepladsen i Sydhavnen. Her forsvinder flere vogne i 1968. Foto Jan Walter.



Tegning af ombygget bogiemotorvogn med tre døre. Arkiv Swedtram.

gen med fast konduktørplads betød en lettelse i arbejdet – og i folkemunde fik konduktøren i den nye arbejdsstilling da også betegnelsen ”kontorchefen.

En del af Lundingvognene fortsatte i driften lige til slutningen den 22. april 1972. Årsagen var, at selvom antallet af sporvognslinier faldt konstant gennem 1960'erne samtidig med, at sporvejene anskaffede nye ledvogne, blev disse nye ledvogne successive solgt og afskibet til

Alexandria. For at have sporvogne nok indtil afslutningen kom nogle af bogiemvognene til at køre lige til den bitre ende, men herefter var det også slut, og de allerfleste af de resterende blev efterfølgende brændt i Sydhavnen. Der er dog heldigvis bevaret en ret stor bestand af disse karakteristiske vogne, der har kørt på alle linier, med undtagelse af linie 11, 18 og 19. I alt er seks motorvogne (nr. 564, 575, 587, 598, 608, 929) samt fem bivogne (1531, 1552, 1572, 1578, 1582)

bevaret på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Her kan man også (gen)opleve fornemmelsen af at styre bivognen med det store ”rat” i den forreste vognende – det er en håndbremse, men for os drenge, der oplevede sporvognene i drift, var det attraktivt at stå i den tilspidsede vognende og styre sporvognen gennem byens gader.

Swedtram KS 1930M og KS 1930S. Pris ca. kr. 9.500,-.

A photograph of a model set titled "ZONEN-REDNINGSKORPSET" (Zone Rescue Corps). The set features a white building with green doors and windows. A red vintage car is parked on the left, and a red fire truck is parked on the right. A white van is visible inside the building's open bay door.

A red toy tow truck with a crane arm, labeled 'FALCK & SOHN' on the side. The truck is shown from a side profile, facing left. It has a blue light on top of the cab and a large crane arm extending from the back. The text 'FALCK & SOHN' is printed in white on the side of the truck's body.

A white and orange toy truck with a large green 'GRON' logo on its side. The truck has a white cab with orange accents and a white box trailer. The word 'GRON' is printed in large, bold, green letters on the side of the trailer. The truck is shown from a side profile, facing left.

Nyt fra EpokeModeller

Efter en større krise i firmaet er EpokeModeller atter på vej frem – men i en mindre udgave. Omstruktureringen betyder, at EpokeModeller fremover koncentrerer markedet om H0-modeller og at de hidtidige produkter i N, TT, 0 og 1 udfases. Restlageret af disse produkter kan dog stadig købes hos CMT Hobby i Vanløse.

Nordic Scale Models (NSM) fortsætter med specialproduktioner af modelbi-

ler m.v. NSM har nu taget varemærket EpokeModeller under sine vinger og har genoptaget produktion af de mest eftertragtede varer, som har været savnet. Desuden vil NSM lancere helt nye produkter på modeltogssiden med fokus på rullende materiel. NSM vil realisere de mange projekter, firmaet har haft på ønskelisten, og der skal komme flere spændende produkter på markedet i løbet 2018, blandt andet den længe ventede sporvogn fra KS (nr. 315-339).



En 'rekonstrueret' vogn 327 på linie 8 i Sundby Remise, august 1965. Foto Leif Bang.

Sidebanernes Redningsmand

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mange kender disse små, røde skinnebusser, om ikke andet så fra de legendariske Märklin-modeller af VT 95 og VB 142, der gennem flere årtier var hjemmehørende på ethvert Märklin-anlæg. Siden kom mere realistiske VT 98-modeller fra Roco, Trix og andre firmaer, og egentlig skulle man tro, at så var markedet mættet for disse røde skabninger, der i deres levetid fik tilnavnet "Sidebanernes Redningsmand" – de reddede mange sidebaner i Tyskland på samme måde, som Scandia-skinnebusserne reddede mange privatbaner herhjemme.

Alligevel har Piko nu kastet sig over VT 98-forbilledet og lavet deres udgave af skinnebussen, og det er en model, der overtrumfer dem alle. Så er det sagt, og det er ikke så lidt. Tager vi kræet ud af æsken – hvor den med styrevognen VS 98 ligger godt beskyttet – falder det straks i øjnene, at overdelen er meget flot formgivet med halvmat finish, særdeles fine nitterækker, der navnlig tager sig godt ud i svagt modlys. Dertil kommer fuldstændigt glasklare ruder, der giver et glimrende kig ind i motor- og styrevognens indre – og der er hverken motor eller dekoder, der hindrer eller forstyrrer det frie gennemkig. Flot, bare flot!

Detaljeringen på såvel motor- som styrevogn er uovertruffen, hvadenten det gælder undervogn, vognekasse eller tag. Piko har måttet lave to separate forme til de to enheder, da såvel tag som



Fronten på VT 98 - særdeles præcist ramt.

vognkasser er forskellige, trods store ligheder. Styrevognen har f.eks. bredere døre i den ene ende, hvor der er "Gepäckraum" med sorteringsreoler. Toiletterne er også forskelligt placeret, hvilket betyder forskellige indretninger, og endelig er gavlene også forskellige, idet styrevogne i den ene ende har to, i den anden tre lanterner. Til gengæld er det kun motorvognen, der har det rhombeformede firmaskilt foran – det specielle kendetegn for Uerdingen-skinnebusserne.

Begge vogne er udstyret med almindelige puffere og træktøj, men derudover har Piko vedlagt faste, strømførende

koblinger, koblingsattrapper, ledninger osv., således at man kan udruste sit skinnebustog, som man lyster – og selvfølgelig kan man tilkoble en eller flere hastervogne (med almindelige A-koblinger). Man kan også indkoble op til to mellemvogne (VM-typen) – og det fornemme er, at Piko har udviklet elektronikken i den digitale udgave således, at motorvognen selv finder ud af, hvorledes lyssætningen skal være i det sammenkoblede tog.

I det hele taget er den digitale udgave et overflødighedshorn af effekter: Der er selvfølgelig front- og slutlanterner, men som noget særligt kan frontlanter-



Krydsning mellem to skinnebusser 15. maj 1999 i Sarnau. Slg. SoB.



Flotte nitterækker på siderne, der viser grundkonstruktionen på skinnebussen.



Bivognen har gitter for ruderne i rejsegodsafdelingen. Foto SoB.

nerne op- og nedblændes, ligesom man kan have rangerlys for og bag. Interiørbelysningen kan tændes og slukkes, det samme gælder de små destinationsskilte i sideruderne – det er første gang, at en model af VT 98 har denne effekt. Lydmodulet har også en mængde effekter, hvor den snerrende motorlyd nok er den bedste, men der er masser af andre lyde, lige fra dørlukning til hvinnende hjul. Som følge af den strømførende kobling optager såvel VT- som VS-vognen strøm, hvilket giver kørsel uden afbrydelser. Der er tillige monteret en kondensator til yderligere sikring af strømtilførslen, og det ses, når man tager skinnebussen af sporet – i op til seks sekunder fortsætter lyset med at virke. Jeg afprøvede også den digitale skinne-

bus analogt, og her fungerer motorlyden samt den fulde belysning, naturligvis med vekslende styrke, afhængigt af strømtilførslen. Ret overraskende kan skinnebussen holde i tomgang analogt med motorlyde og belysning, og der er endda forsinket igangsætning – meget elegant.

Det er intet mindre end den mest overbevisende model af den klassiske, tyske skinnebus, jeg har set, og der er intet at udsætte på den – bortset fra et permanent problem ved Pikos modeller: Pufferne sidder blot klipset fast, og det betyder desværre, at de nemt forsvinder – så giv dem en dråbe lim. Endvidere kræver de helt klare ruder lidt befolkning – eller helst mange passagerer. Jeg

har selv oplevet en tur i 1974 med sådan en skinnebus fra Flensborg og sydpå, og den var propfuld med landboere, inkl. høns og alskens bagage, men mindre kan jo også gøre det!

Piko art. nr. 52 722. DB VT 98 + VS 98. Skinnebus med lyd. Pris ca. kr. 2.300,-.



Skinnebustoget gør ophold på lille landstation.

En slidt, gammel dækforretning, eller "Vi lapper, så De klapper!"



Det gamle hus på Blytækkervej i 1998, mens det endnu var i brug.



Og her er det samme hus, men i model.

Tekst og fotos John Schøler Nielsen.

Hist, hvor gaden slår et sving, lå engang et hus så brugt (meget frit efter en vist nok kendt digter). På Blytækkervej i Københavns Nordvest lå der indtil for et par år siden et slidt, gammelt hus som husede en dækforretning. Det var et af de ældste huse i kvarteret og var et levende minde om dengang, hvor Nordvest-kvarteret var en blanding af lejligheder og usund industri. Bygningen var fra 1782 og var stuehuset til en landbrugsejendom, som dengang lå meget langt ude på landet. Omkring 1905 var Nordvest-kvarteret faktisk stadig landbrugsareal men godt på vej til at blive boligkvarter, og det lille hus var omkring 1900 allerede omgivet af fleretagers boligbyggeri og virksomheder og blev brugt til beboelse af flere, forskellige familier. I 1945 blev den daværende dækforretning grundlagt i en lille garage, som lå ved siden af huset, og forretningen blev siden udvidet til at omfatte hele huset. Den sidste beboelse forsvandt i 1970.

Den daværende ejer overtog forretningen efter sin far og bibeholdt bevidst det nostalgiske udseende. Den gamle facadebeskiltning blev opsat omkring 1957 og var ikke fornyet siden da. Huset havde ikke været moderniseret siden 1955, og der var hverken toilet eller centralvarme, kun petroleumsovn

og toilet i gården. Det var en oplevelse at besøge butikken i 2005, en tidslomme, som var glemt, men som fungerede i bedste velgående med mange kunder hver dag. Indenfor havde tiden stået stille med gamle, fine Michelin-reklameskilte og dæk-askerbægre og gamle motortidskrifter fra 1950'erne men også et meget usundt miljø, som kostede ejeren tre blodpropper i 2007, hvorefter han måtte lukke butikken. Pladsen ved siden af bygningen havde i en årrække for øvrigt fungeret som skrotplads, men var lukket i 2005. Desværre er det hele væk i dag.

Huset blev revet ned i 2009, og det samme skete med den fine, gamle hjørnejendom, som ses i baggrunden, den forsvandt i foråret 2011 pga. råd, svamp og manglende vedligeholdelse, og i dag 2012 er der kun nogle store, tomme tomter, som Nordvest-kvarteret desværre

er blevet så kendt for. Vor bydel er blevet nogle historiske huse fattigere, og et gammelt miljø forsvandt. Hjørnejendommen nåede jeg dog at fotodokumentere samt måle op, så den kommer også som model en dag. Den var fra 1882 og havde huset bl.a. gendarmstation og ét af Danmarks ældste værtshuse.

I øvrigt havde dækforretningen dette slogan: "Vi lapper, så De klapper!" Huset er specielt, bagsiden var i pudset, meget slidt mur, og der var det mest autentiske gårdmiljø med bl.a. gammeldags lokummer, plankeværk m.m. - et miljø som kun bestod, fordi at der ikke havde været nogen vedligeholdelse siden 1960 pga. manglende engagement fra ejeren. I dag 2013 er det hele væk inkl. det fine hjørnehus og kun en stor, tom hustomt viser, hvor det lå. Sic transit gloria mundi.



Bagsiden til Blytækkervej.



Bagsiden af Blytækkervej, men her i model.



Arnes Dækservice set fra gaden i 1998.



Forretningen i model med de originale skilte.



Skrotpladsen på Blytækkervej i model.

Modellen

Jeg havde jo i mange år set dette lille, specielle hus og tænkte flere gange på at bygge det i model. Jeg fik aldrig rigtig taget mig sammen til dette, da der ikke eksisterede tegninger af huset, og hvad gør man så? Jo, man bevæbner sig med en tommestok, en blok millimeterpapir, en blyant og et kamera, og med ejerens tilladelse gik jeg i gang med at måle huset op. Jeg målte højde, længde, bredde samt alle vinduer, døre, dørkarne, sokkel og tag, desuden målte jeg med venlig hjælp af ejeren de forskellige døre, vinduer og deres placering i forhold til hinanden samt afstanden fra tagkant til sokkel. Derudover tog jeg en række billeder af huset. Alle disse hovedmål i 1:1 dividerede jeg til 1:87 og fik de korrekte mål på modellen, og ud fra disse fik jeg lavet en korrekt tegning i skala 1:87. Derefter var det bare at gå i gang med bygningen. Selvfølgelig var modellen ikke så svær at lave. Jeg brugte murstenspræget plastikplade og pap til at lave de indvendige skille- rum samt bundplade. Taget er ligeledes fremstillet i teglstenspræget plastplade. Inden jeg lagde taget på plads, måtte jeg fremstille alle de dæk, skilte, fælge og ure, som kan ses i vinduerne. Til dette formål skrotede jeg en modelbil og brugte fælge og dæk til dette. Ure og skilte er direkte affotograferet og nedkopieret i 1:87, det så godt ud. Facadeskiltene, som jo er de mest karakteristiske på bygningen, fremstillede jeg ved at affotografere dem tæt på og derefter nedkopiere dem til skala 1:87, det blev lidt halvdyrt i farvefotokopier (før jeg fik digitalkamera). Jeg ville have det helt korrekte, slidte udseende og de rigtige farver, men resultatet blev godt.

Det slidte murværk med den nedfaldne puds fremstillede jeg ved hjælp af plasticpadding iblandet knust ler, som derpå blev "smurt" på murstenene med det runde skaft fra en lille hobbypen-

sel. Inden det tørrer, kan man pille små stykker af pudset af, så de blottede mursten kan ses. Det ser godt ud, idéen er hermed givet videre. Tagets slidte udseende tog lang tid at lave, det var et meget slidt og beskidt tag i mange sødede farver, som var utroligt svære at lave i model. Som det kan ses på billederne af det rigtige hus, kan man se den mørtel, som holder tagstenene på plads. Denne mørtel måtte jeg håndmale med en lille pensel, hvilket også tog utroligt lang tid.

Baggården blev ligeledes fremstillet, som den så ud med gamle dæk, slidt asfalt m.m. Naboer var i lang tid en op- hugger, som havde mange mærkelige ting liggende. Jeg har forsøgt at lave lidt af dette ophuggermiljø med henslængte gamle (håndfremstillede) emaljeskilte, en gammel bil, en avisvogn fra Heljan og alt det andet, som gør et ophuggermiljø sjovt. Delene er taget fra brokkassen, og det er ikke så svært at lave en sådan skrothandel. Tag alt det mærkelige, som du har liggende, og giv det en rustrød farve samt lidt støv og læg det

i en bunke, sæt evt. en støvet, gammel personvognskasse op som kontor og giv det et skrammet hegn uden om, så har du en fin skrotplads.

Summa summarum: Det er ikke så svært at fremstille et håndlavet hus, det tager tid at måle alt op, ja, men det er besværet værd og smaddersjovt. Husk, når du måler op, så gør du dette i centimetermål, og derefter dividerer du det med 87 og laver en tegning med disse mål. Det gør ikke så meget, at det bliver en skæv tegning, du har jo hovedmålene skrevet ned, og når du kommer hjem, kan du lave en flot tegning i 1:87. Du kan evt. begynde med et lille hus/skur for at øve dig. Du måler alt op: Såvel bredde som længde på døre, vinduer, trappesten, kældernedgang osv. Højde fra tag til jord og længde fra gavl til gavl. Vinduers afstand i forhold til tag og sokkel.

Det lyder som sagt besværligt, men er alle anstrengelser værd og resultatet bliver flot, og så er det korrekt! Held og lykke!



Hele ensemblet af dækforretningen på Blytækkervej.

Happymade-baggrunde



En anonym, hvid baggrund, kun et mønstret tapet eller murstensvæg ville være mere urealistisk.

Tekst og fotos Rolf Brems

Når jeg har været ude og besøge andre modeljernbanekørere, har det ofte slået mig, at man ofte med en lille indsats kan opgradere et anlæg, så det ser ud af meget mere. Det er baggrunden, jeg tænker på. Jeg har set, at man lader sit anlæg være op ad en rå murstensvæg eller et mønstret tapet.

Det er synd, for hvis man som minimum ville male væggen blå eller sætte en himmelfarvet plade bag, ville anlægget syne af mere. Man kunne også tage et skridt mere og male lidt landskab...

Uha, vil nogen sige, jeg kan ikke male,

og hvordan gør man, det er svært osv. Sludder, køb to himmelblå nuancer, en lyseblå og en mørkeblå samt en hvid.

Mal pladen med den lyseblå og dyp penslen i den mørkeblå i den øverste halvdel - jo højere på himlen, desto mere mørk skal den fremstå. Gør det samme med den hvide i bunden. Arbejd farverne godt ind i hinanden, så der ikke bliver en synlig overgang. Alt efter temperament kan man bruge flere nuancer.

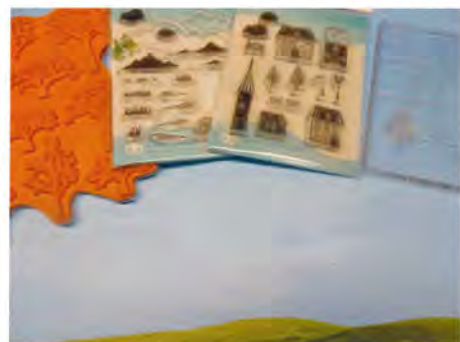
Et basalt landskab, hvor alle kan være med, kan laves med tre farver, en lys grøn som græs, en mørkere grøn som f.eks. gran samt en gul.

Kom de tre farver på et stykke pap,

bland de to grønne men ikke mere, end at man kan se nuancerne. Mal baggrunden som en fjern horisont, dyp penslen i det gule, hvis der skal være en rapsmark, eller hvis græsset bare skal være lidt lysere øverst på eventuelle højdepunkter.

Hvis du vil have det lidt kuperet, dyp så penslen i den lidt mørkere farve og træk det fra toppen af landskabet og ned mod bunden.

Langs med banerne vokser der ofte læhegn. Det kan være en meget forskellig vegetation, men hvis du vælger nogle træer, findes der en nem måde at male dem på. Hos firmaet Happymade fandt jeg adskillige produkter, som egentlig bruges til kortfremstilling, men som



Efter lidt himmelblå farve, som bør males med en fin rulle, gives der lidt mørkere blå

Lidt grønne nuancer som en horisont males i den nederste del, indtil nu burde alle kunne være med.

Hvis man vil have det til at se ud af lidt mere og ikke mener, at ens evner rækker til at male buske og træer, kan man "stemple" det på. Her er de stempler, som jeg brugte.

man kan bruge til at dekorere en baggrund.

Metoden er, at man bruger stempelpuder med de forskellige motiver, man nu ønsker, det kan være buske, grantræer eller bare almindelige træer. De presses så på en akrylklods, hvor de bliver hængende, hvis klodsen ellers holdes ren. Derpå smører man figurerne ind i de ønskede farver og trykker klodsen ind i baggrunden. Alt efter størrelse på figurerne – og klodsen selvfølgelig – kan man sætte flere typer træer på, også i forskellige højder for at signalere dybde i baggrunden. Den samme kombination kan man så bruge andre steder, det ser man ikke, når først toget kører...

Den originale stempelsvæerte, man normalt bruger til kort, kan ikke stå alene, den er transparent, men som en fjern

baggrund er den velegnet. Til buske og træer brugte jeg akryl-vægmaling.

I sortimentet findes også bygninger. De kan virke lidt fantasifulde eller tegneserieagtige, men delvist skjult bag ovennævnte træer har det en god virkning.

Til bygninger bør man bruge stempelsvæerte. Her trykker man stemplet ind på farvepuden, som så afsætter farven på baggrunden, hvor stemplet er højest, dvs. at vinduesrammer, døre og vægstruktur fremhæves. Herefter bliver man så nødt til at farvelægge bygningen med en pen eller blyant. På stemplet kan man f.eks. på et hus afsætte en rødlig farve på taget og bruge en grålig farve på huset. Ved dekorering af baggrunde begynder man selvfølgelig bagest og arbejder sig frem, hvilket har den fordel, at man kan skjule eventuelle bommerter.



Eksempler på huse fra Leane Stamp 384163-r.



Med den farve, som følger med, fås et skarpt men ikke så fyldigt aftryk. Derfor valgte jeg at male i flere nuancer på stemplerne. For eksempel gav jeg stammen på et træ en brun farve og kronen lidt forskellige nuancer.



Et par eksempler på træer til tryk.



Det færdige resultat: Husene blev farvelagt med farveblyanter, det røde tag i huset til venstre er stempelfarve, men døm selv, det er enkelt og hurtigt. Indrømmet, jeg kunne godt have øvet mig lidt mere. Udfordringen består i ikke at komme for meget maling på stemplerne og så skylle dem en gang i mellem. Rengøringen af stempler var i øvrigt nem under den varme hane.

H0e-modeller fra Ungarn og DDR



MinitrainS-lokomotivet med kobbelstænger, Roco-cementvogn og to lignende vogne fra Posch. Foto Günter Siems.



Støbejernsbænk med ægte træplanker, meget lig en københavnerbænk. Foto Posch.

Tekst og fotos Günter Siems

Det ungarske firma Posch har udsendt nye smalsporsmodeller i H0e, herunder den lille, grønne Pélpusztai-mandskabsvogn. Vognen blev brugt på landbrugsbanen Ádánd-Pélpusztai i Ungarn og er bevareret på et lokalt museum. Modellen har indretning med bænke og brændeovn og er fremstillet af resin, plastic, mes-

sing og stål. Endvidere laver Posch nogle tipvogne samt cykler, lavet af ætset metal. Dertil kommer detaljer så som støbejernsbænke, betonafspæringer, Bosna-koblinger, betonmaster, kloakriste, legepladstilbehør og andet. Kig på hjemmesiden www.posch-model.hu.

Diesellokomotivet er en nyhed fra MinitrainS og er også til H0e. Det er af ty-

pen Ns2f fra VEB Lokfabrik Babelsberg og findes i fire forskellige farver. Det lille lokomotiv er udstyret med kobbelstænger og blindaksel samt lanterne foran. De to blå vogne er fra Posch, den grå er en Roco-model til sammenligning.

Posch art. nr. 11 601 Hoe personvogn. Pris ca. kr. 250,-.

MinitrainS art. nr. 2023. Pris ca. kr. 900,-



Mandskabsvognen i H0e fra Posch. Foto Günter Siems.



Vogn til roer og lignende fra Posch. Foto Günter Siems.

Chemin de Fer Forestier d'Abreschviller

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Denne 700 mm bane var del af et større skovbanesystem i Lorraine. Oprindeligt med over 70 km spor, men efter indstilling af tømertransporten på jernbaneskinner omkring 1965 er det knapt 6 km, der nu køres museums kørsel på. Fra endesta-

tionen og depotet i Abreschviller fører banen til den tidligere forgreningsstation Grand Soldat, hvor der blot er en omløbsmulighed. Der er ingen mellemstationer.

Jeg besøgte banen i september 2016, hvor vi ferierede i det østlige Frankrig. Desværre væltede regnen ned, så jeg

måtte finde ly under halvtage og paraply, så billederne er derefter, men regntågede billeder kan også have sin charme.

At det er i et af Frankrigs største og mest øde skovområder, som banen befinder sig i, fik jeg bevis for, på vejen dertil. Vi kom sydfra over et mindre pas, og på de sidste 20 km så vi kun træer og atter

træer - hverken huse, biler eller mennesker! I Abreschviller var der dog lidt liv. Byen var engang endestation for en normalsporet strækning, hvortil tømmeret blev omlæst. Stationsbygningen ligger der stadig, godt nok lidt faldefærdig.

Museumsbanen udgår fra depotet, der består af en tosporet remise og en nyopført vognhal. Et lille museum og butik er der også, tillige med café og burgerbar.

Dagens trækraft var deres Jung-maskine fra 1944, som stammer fra Steiermärkische Landesbahn i Østrig.

I remisen holdt en Mallet-maskine, bygget i Heilbronn 1906, samt en treakslet Decauville maskine fra 1926. Udenfor holdt en treakslet Coferna diesel fra 1953, samt et par ikke køreklare, toakslede lokomotiver. Banen råder også over et par hjemmebygge-

de dræsiner. En Renault NN personbil sat på jernbanehjul i 1925 og en Hotchkiss fra 1930.

Vil man bygge en model af banen i H0e, fremstiller Roco Jung-maskinen, godt nok med anden påskrift, og Coferna-diesellokomotivet ligner lidt en ældre Atlas-maskine. En hyggelig, smuk beliggende smalsporsbane som jeg kan anbefale at besøge, helst i tørvejr!



Roco har lavet en ret identisk model af dette lokomotiv.



Et par åbne vogne og nogle større passagervognene, opstillet under et halvtag.



Et lille, toakslet damplokomotiv og den gamle Renault NN med skinnehjul - næsten mæge til den, der findes ved jernbanen i Söller på Mallorca.



Inde i remisen holder et par velholdte damplokomotiver.



Den gamle, lidt forfaldne station i Abreschviller.

Skandiatransport



Den nye biltransportvogn er meget iøjnefaldende.



Vognen er leddelt og har et fint, spinkelt rækværk.

Af Flemming Søeborg

Roco har udsendt en model af den svenske biltransportvogn litra Laes fra Skandiatransport. Modellen er ret lang (30,5 cm) og er derfor leddelt, således at den uden besvær klarer også R 360 mm. Modellen er i de svenske farver - gul/blå og dermed ret opsigtsvækkende. Modellen har god vægt. Den har

en tendens til at skille ad på midten, når den håndteres, men den kan nemt klipses sammen igen.

Modellen leveres uden biler, så dem må man selv anskaffe; den er fra epoke IV, hvilket vil sige, at den kan bestykes med tidssvarende Volvo- eller SAAB-modeller - men den kan vel også bruges til import af tyske, franske eller italienske biler? Over-

delen er desværre blot støbt i indfarvet, gul plast, hvilket gør den lidt 'fersk' eller billig at se på - modeltog af plastic bør som hovedregel sprøjtemales i de rette kulører for at fjerne indtrykket af netop plastic. Endvidere behøver kørepladerne på vognen noget patina for at virke realistiske.

Roco art. nr. 76 839 SJ Skandiatransport Laes 21 74 044 132-1. Pris ca. kr. 375,-.

Tunnellen i Ringe



Det nye tunnelbaneanlæg, set fra den gamle rutebilholdeplads, august 2017. Foto Suzanne Henriksen.



Flot trappeforløb op fra tunnelen. Foto Suzanne Henriksen.



Banegården ligner sig selv, men sporene på læssevejen er delvist asfalteret over. Foto Suzanne Henriksen.

Af Flemming Søeborg

For et par år siden kunne den undren-de jernbaneverden høre og læse om, at Banedanmark ville anlægge en perrontunnel under jernbanen i Ringe. Der havde indtil den store ombygning af Svendborg-banen i begyndelsen af dette årtusind været en ældre perrontunnel, men den blev nedlagt, da banen blev om-

bygget til en art "letbanedrift". Nu er den nye tunnel anlagt og taget i brug - ja, det er noget tid siden, men jeg opdagede den først for nyligt.

Den er markant anderledes end traditionelle, dunkle og skumle beton-tunneller, som vi kender dem fra S-banen og andre steder. Jeg vil nærmest betegne den som et kunstværk med store, flot-

te brudte flader med rustne jernplader, skæve vinkler, pæn beplantning og fine detaljer. Således er der for eksempel anbragt et par primitive bænke - lavet af sveller - for trætte vandrere, og som en service over for brugerne er der nu elevatorer til de to perroner. Førhen måtte man krydse sporene før og efter togafgang - nok kørte togene langsomt ind på stationen, men det var dog stadigvæk

farligt at gå over sporene, hvis man gik i sine egne tanker. Nu kan man passere banen uden fare.

Området på den modsatte side af banegården er blevet bebygget med moderne, kubistiske huse, som man ser dem

overalt, mens den sidste rest af det gamle gasværk er ombygget og bruges til andet formål. Selve banearealet – der, hvor der var godsspor, læsseramper, læsseprofil og andet udstyr – ligger det hele dog hen med skinnerester, hullet asfalt, ukrudt og er nærmest glemt af Banedanmark.



Den nye bydel på gasværksgrunden. Foto Suzanne Henriksen.



Trappen op til gasværkssiden - det er resten af gasværket, man ser her. Foto Suzanne Henriksen.

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

MODELTOG
for Alle 2018
DANSK MODELJERNBANE UNION

DANMARKS STØRSTE MODEL JERNBANE Udstilling

En oplevelse for hele familien

23. Internationale DMJU Model Jernbane Udstilling



SYDBANK ARENA KOLDING
7.-8. april 2018 kl. 10-17 (10-16)

- Ialt mere end 50 stande
- Mange klubber med flotte kørende modelbane anlæg
- Masser af salgstilbud
- 3000 m2 udstillingsareal
- Aktiviteter for de mindste
- Work shops
- Konkurrencer
- Cafeteria
- Årets Model
- DM i Diorama bygning



Arrangør: DMJU Dansk Model Jernbane Union

www.dmju.dk



NYT SÆRHÆFTE FRA SPOR OG BANER

HELJAN

Små huse til en stor hobby

Læs den spændende historie om HELJANs danske og svenske modelhuse. Masser af hidtil ukendt materiale om fabrikken og modellerne.

Hæftet er på 56 sider, A4-format, ca. 175 illustrationer, komplet modelliste. Hent hæftet hos din hobbyforhandler, i en bane-
gårdskiosk eller bladhandel fra den 1. marts.



Har du ingen forhandler i nærheden, kan du bestille hæftet her:

bestilling@sporogbaner.dk