

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 39 · juni 2018

DKK 122,-



ET KLASSISK ANLÆG

- VERDENS DYRESTE MODEL-JERNBANE
- FREJA MODELLER 30 ÅR
- OHJ 38 I DRIFT IGEN
- "MORSØ" I 1:87
- TUR PÅ VLTJ
- EN KORT KARRIÈRE



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

BK 14.06.2018 – 08.08.2018
DKK 122,- Euro 16,50

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00039

BK returage 32

DANSKE MAK LOKOMOTIVER I 'HO'

HELJAN

Med ESU DEKODER



21501- 'Østbanen M10' MAK -DC digital

21502- 'Østbanen M10' MAK -AC digital



21511- 'L.J. M33' MAK -DC digital

21512- 'L.J. M33' MAK -AC digital



21521- 'HP 13' MAK -DC digital

21522- 'HP 13' MAK -AC digital



21531- 'HFHJ M9' MAK -DC digital

21532- 'HFHJ M9' MAK -AC digital

Forventet udgivelse i 2019

KLAR TIL FORUDBESTILLING!

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK

EKSKLUSIVE Y-TOG

+ SUPERTILBUD PÅ MO
HOS RC KONGEN



LOLLANDBANEN YM60 + YP70 + YS82

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!

41331 - DC DIGITAL

Pris pr. sæt

41332 - AC DIGITAL

3.395,-

41333 - DC DIGITAL MED LYD

Pris pr. sæt

41334 - AC DIGITAL MED LYD

4.395,-



41315 UDSOLGT

41315 UDSOLGT

41315 GRIVSKOVBANEN MELLEMLØB YP21

SUPERTILBUD PÅ MO!

- 45201 - Heljan DSB MO 597 DC digital (frontgitter uden staffering)
- 45202 - Heljan DSB MO 597 AC digital (frontgitter uden staffering)
- 45211 - Heljan DSB MO 581 DC digital (frontgitter med staffering)
- 45212 - Heljan DSB MO 581 AC digital (frontgitter med staffering)
- 45221 - Heljan DSB MO 585 DC digital (frontgitter med staffering)
- 45222 - Heljan DSB MO 585 AC digital (frontgitter med staffering)



Pr. stk: **1.495,-**



FACEBOOK

facebook.com/rckongen



YOUTUBE

youtube.com/user/rckwebshop



RCKONGEN.DK

Leder

Nu er foråret kommet for alvor, og det virker som om, at hobbyen er vågnet op igen – der har været en række markeder og udstillinger i vinter og i foråret, nyhederne er begyndt at komme igen, og aktiviteterne i jernbaneklubberne er i fuld gang med de første kørsler i år. Således kom Vestsjællands Veterantogs nyrenoverede damplokomotiv OHJ 38 ud at køre den sidste weekend i april – efter næsten 30 års stilstand. Klubben begyndte optimistisk at renovere lokomotivet i 2003 og regnede med, at det ville tage to-tre år – det tog betydeligt længere, men resultatet var umagen værd. Se reportagen inde i bladet.

I dette nummer fortsætter jeg med en stor artikel om kunst og jernbaner – om end det er på det lille og helt ekstraordinære plan: Fabergé-æg og modeltog! Det er tidligere leder af Danmarks Jernbanemuseum, Poul Thestrup, der har skrevet en meget fascinerende artikel om disse kostbare mesterværker, som var gaver fra den russiske zar til udvalgte familiemedlemmer. Beretningen er lang og graver dybt i den russiske jernbanehistorie, men den er spændende at læse. Det er stof til drømme.

Det samme gælder modellen af "Morsø", den lille Limfjordsfærge, som gennem en menneskealder sejlede godsvogne til og fra Mors. Hele situationen med stationen i Glyngøre, færgefarten over Sallingsund og den meget beskedne, men dog meget vitale banegård i Nykøbing Mors har virket inspirerende ikke kun på mig,

men på mange andre, og vidste man ikke bedre, skulle man tro, at sidebanen Skive-Glyngøre med jernbanefærgen var anlagt med henblik på eftergørelse i model – intet mindre! Nuvel, det er mange år siden, at banen blev nedlagt, men i dag er det heldigvis ret nemt at genopbygge den – i model med de nødvendige kompromiser. Det er et emne, jeg vil vende tilbage til.

En af de få, gode nyheder fra de rigtige jernbaner er, at det nu bliver billigere at køre med tog over Storebælt. De små tyve kilometer er meget dyre i forvejen, så det er meget velkomment, selvom fjernbusserne har nærmest frit spil med hensyn til at kapre kunder. De – busserne – nyder samtidig det privilegium, at de kan nøjes med at køre på de lukrative afgang og dermed skumme fløden – de har jo ingen forpligtelse til at køre mandag aften klokken 23 gennem landet, hvor ikke ret mange rejser. Det skal togene – naturligvis – men hvorfor denne ulige konkurrence? Ønsker man fra politisk, liberalistisk hold at genere og udkonkurrere jernbanerne mest muligt for på længere sigt at kunne nedlægge dem? I så fald var det bedre at få helt klare udmeldinger – skal jernbanen overleve i Danmark, eller skal kollektiv trafik afvikles i uendelige bilkøer?

Der kommer som nævnt atter nye, danske modeller – men markedet er lidt broget. Jeg tænker her på producenten McK, som er aldeles uforudsigelig, for ikke at sige uberegnelig. Jeg havde nogle bestil-

linger på McK-nyheder hos en meget stor forhandler, hvor der normalt ikke er problemer med leveringen, men kort før bladets deadline fik jeg en meddelelse fra forhandleren om, at McK ikke kunne/ville levere modeller til forhandleren – øjensynligt uden begrundelse. Jeg måtte så bestille modellerne hos en anden forhandler, men ærlig talt – det virker hverken professionelt eller tillidsvækkende, at en producent kan opføre sig således. Samtidig kan man konstatere, at de lovede ombytningsdele til MR/MRD-sætterne fra McK stadig ikke er fremkommet, ligesom det heller ikke står klart, hvor og hvornår delene skal ombyttes. Og hvordan med garantien – den skal vel forlænges efter ombytningen, som ifølge en anden forhandler vil tage mindst én time – pr. model. Hvem skal betale arbejdslønnen? Vi mangler svar fra McK.

Med dét in mente vil jeg ønske jer alle et godt forår med forhåbentlig mange gode oplevelser på skinnerne – såvel hjemme som ude ved de rigtige jernbaner.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Abonnér på:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 40
udkommer:

9. august 2018

Kontakt:

birgit@turn.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 39, 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. Løssalgspris 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
Et klassisk anlæg	s. 5-9
Tur til Lernvigbanen (VLTJ) i 1965	s. 10-11
Spredte glimt fra messen	s. 12-13
R-maskine fra Felix Team	s. 13
Nyheder fra MCK	s. 14
Nyheder fra Nordic Scale Models	s. 14
Freja Modeltog - i 30 år	s. 15-17
Det sibiriske Fabergé-påskeæg	s. 18-27
OHJ 38 - historien om et lokomotiv	s. 28-29
Morsø skal sejle i dag	s. 30-33
Nyt på Jernbanemuseet	s. 34-35
Omsider!	s. 35-37
I god mening	s. 37
Odense letbane	s. 38-39
Witzels Radiohus	s. 40-41
Berigtigelse	s. 41
Juweela-nyheder	s. 42
Franske vognløbsskilte	s. 42
Sporene væk	s. 43
Lgs-containervogn fra MCK	s. 44
Regionaltog VT 628 fra Roco	s. 45-46
SNCF OCEM-vogn i H0	s. 47-48
Frigoscandia i N	s. 48
En hverdags-vimpel	s. 49
En kort karriere	s. 49-50
Hamborgs hemmeligheder	s. 51-53
En fransk smørbil	s. 54
Morgan Plus 8	s. 55
Sporvejen i Helsingborg	s. 55-58
DEV AO U46 Courte B10 Vert 306 No. 23008 myfi	s. 59

Forsidebillede:

Håndbyggede sporvogne og klassiske Märklin-tog i skøn
forening på Leif Bangs anlæg. Foto John Schøler Nielsen.

Et klassisk anlæg



Leif Bang er i gang med at reparere Swedtrams bogiesporvogn, mens undertegnede kigger på i håb om at lære nogle kunster. Døren bagved er fra KS-motorvogn 117. Foto JSN.



Det gamle, brune S-tog bygget i 1955 kan stadig køre uden problemer. Bemærk nitterne og stafferingerne, der er håndmalede af John Lundgren. Foto JSN.

Af Flemming Søeborg. Fotos John Schøler Nielsen

Sporvogne, håndbyggede modeller, færdigt bylandskab, gågader, villa-kvarterer, stor banegård og remiseanlæg, smalspor – det hele findes på Leif Bangs klassiske Märklin-anlæg.

Leif er velkendt af mange af Spor og baners læsere, idet han blev portrætteret i nr. 16. Dengang var det hans store passion, sporvogne i alle afskygninger, der var hovedtemaet, men Leif har derudover samlet på og leget med tog endnu længere.

Hvornår begyndte du at have modeltog?

– Det var meget tidligt - jeg fik mit første Märklin-tog i 1939 som 14-årig. Dengang var der en del at få, men helt billigt var det ikke. Jeg fik dog anskaffet et lokomotiv og en del billigere vogne af andre mærker samt skinner og sporskifter, således at jeg kunne bygge en ottetalsbane med en oval udenom.

Hvornår skiftede du så til H0 – eller 00, som det hed dengang?

– Det var den 1. december 1941. Märklin havde udviklet 00-modeller siden 1935, og det var jo langt mere spændende at have de mindre tog – så kunne man bygge større baner på samme plads. Jeg havde det held, at Thorngreen på Strøget (Københavns største legetøjsforretning med hele tre etager fyldt med legetøj) gerne ville bytte mine spor 0-modeller til 00-ting, så jeg fik en del, men allerede efter 1941 var det umuligt at få fat i flere Märklin-tog,

da produktionen blev omstillet til krigsrelaterede produkter.

Og så byggede du bare modeller selv fremover?

– Ja og nej. Faktisk kastede jeg mig mere over bygning af sporvognsmodeller i 1950'erne af materiale til klicheer (sammen med John Lundgren, kemigraf og medstifter af SHS), men jeg fik da bygget et trevogns S-tog sammen med ham, og det kan stadig køre.

Hvad er det lavet af?

– Det er klicheer, som vi har savet til. Pantograferne kunne man købe i løs vægt.

Hvilken motor brugte I så?

– Det er en Long-motor – men vi brugte også andre motorer, f.eks. fra små rangerlokomotiver. Leif tænder for anlægget, og straks kommer der lys i utallige lygtepæle, signaler, en del huse – og naturligvis også i de to sporvognsmodeller, der holder foran den store banegård. Han drejer på en af transformatorerne, og S-toget kører et

par runder – men kun under køretråd. Da John Schøler Nielsen, som er med som fotograf, foreslår at anbringe S-toget på den lange, hævdede strækning i forgrunden for at få et bedre motiv, vægrer Leif sig ved det.

– Der er jo ingen køretråd, som han siger, det ser forkert ud. Leif har bl.a. arbejdet som elektriker for Lauritz Knudsen. Det forklarer også, hvorfor sporvognene kører under køretråd med fungerende kontaktstang og korrekt lygteføring, trods de små forhold i køretøjerne. Problemet med at få taget de ordentlige billeder af det gamle S-tog, der er bygget i 1955, bliver løst på tilfredsstillende måde, og et "før og nu"-billede bliver det også til, idet Leif ud over sit gamle, håndbyggede S-tog også har 4.-generations S-toget – en meget sjælden model, der aldrig har været i normal handel

Hvornår påbegyndte du så opbygningen af dette anlæg?

– Det har været i 1960-61 – jeg byggede det første anlæg på førstesalen, inden det blev til dette, som fylder stort set



S-toget består af tre vogne, hvilket betegnede et halvtog, da S-togene kom i drift. Senere koblede man vognene sammen to og to. Foto JSN.



Den ene side af det L-formede anlæg med banegård, sporvognsremise og by. Forneden ses to generationer S-tog. Foto FS.



Selve byen er tætbygget med smalle gyder, gågader og sporvogne i gaderne. Foto JSN.



Anders And våger fra sin plads på Märklin-huset - alt er tilladt på modeljernbanen.

hele det ene kælderrum. Det blev muligt, da vi gik over til centralvarme. Da børnene var små, legede vi allesammen med togene, men siden har de fået andre interesser, omend min ene søn Jørgen (Bang) i dag er meget aktivt medlem i SHS på Skjoldenæsholm og er med til at arrangere medlemsrejserne til sporvejsbyer.

John bryder ind for at høre, hvilke motiver jeg vil have. Og da der er så mange spændende vinkler og scener på anlægget, er det svært at vælge – men da Leif har de første hundrede, håndbyggede sporvognsmodeller, giver det sig selv, at de i hvert fald skal med på en del af billederne.

Anlægget består i øvrigt af flere, selvstændige baner, herunder også en kort strækning med smalspor.

Leif henter nogle vogntog for at skifte de holdende vogne ud med andre – og lidt efter kører de nye vogne i position på anlægget. For os alle er det en stor fornøjelse af se kørende, københavnske sporvogne i gaderne igen – omend det nu er 87 gange mindre end dengang, de kørte i virkeligheden.



Linie 4 passerer en række klassiske Heljan- og kibri-huse. I forgrunden ses en del af vognene på den store remise. Foto JSN.

Stor spor 0-samling

Jeg kigger mig omkring i kælderen. På væggene er der – udover talrige emaljeskilte fra sporvognene – også en fornem samling af klassiske spor 0-modeller.

Jeg synes ellers, at du sagde, at du havde byttet spor 0-modellerne væk?

– Ja, det stemmer, men omkring 1970 begyndte Jørgen og jeg at opkøbe modeller igen.

Har det ikke været bekosteligt at anskaffe alle disse modeller?

– Både og. Dengang kostede de ikke så meget – det var før, at Koll og andre var med til at presse priserne op. Vi kiggede i avisernes „loppemarkedsspalter“ og fandt virkelig mange ting, som folk ville sælge billigt. Vi opkøbte også mange H0-begyndersæt, som vi splittede ad. Enten solgte vi delene separat, eller også byggede jeg små, færdige anlæg med skinner, huse, træer og lokomotiv med et par vogne, og dem solgte vi mange af – det var jo ikke alle, der kunne bygge en modeljernbane. Vi havde faktisk et pænt overskud på det salg.

– Skal jeg tage et billede af anden på taget, spørger John. Figuren er Anders And, der nyder udsigten over modelbanen. – Ja, gør det – det er en pud-

sig detalje. Leif mener, at den ikke skal med på billedet, men både John og jeg finder det forfriskende, at ikke alting er regelret og korrekt – der må godt være plads til lidt humor på modeljernbanen. Derfor står Frihedsgudinden også på et hustag – selvom anlægget vel nok må siges at repræsentere et stykke Danmark en miniature.

Bagest er der et gadestrøg, næsten udelukkende med Heljan-byhuse. John og jeg vil gerne have et billede af husene med en sporvogn foran, så det er linie 4, der bliver kørt i stilling – og med det samme får vi alle mindelser om det klassiske Heljan-katalogbillede med bankbygningen og et gadekryds med to linie 15-sporvogne på. Disse to sporvogne – som for mange modelbyggere har repræsenteret drømmen om store anlæg – var bygget af John Lundgren og Leif, så det er nærmest symbolsk at se Heljan-husene flankeret af en anden af de to modelbyggers flotte vogne.

Hvilke motorer brugte I til sporvognene?

– Det er Hamo-motorer og andre mærker. De er meget robuste og slidstærke, nærmest som en jævnstrøms-Märklin-



'Dukke Lise'-sporvognen er på vej ned gennem en vej med nyere rækkehuse – det kunne være Brønshøj, hvor netop linie 2 kørte. Foto JSN.



En solokørende 'Dukke Lise'-vogn prøver turen gennem byen, men med mindre held. Foto JSN.

motor, men de fylder ret meget. Derfor er sporvognene ikke i H0-skala, men det bemærker man ikke ved første øjekast.

Kan vi få nogle andre vogne i drift?

– Selvfølgelig. Hvilke vil I se?

– Dukke Lise, foreslår John og jeg nærmest i kor. Leif henter denne specielle model. Dukke Lise skulle have været Københavns Sporvejes fremtidshåb, men vognene var så komplicerede og bekostelige at bygge, at det blev ved otte stykker, og der blev aldrig bygget tilsvarende bivogne. De kørte i sin tid kun på linie 2 samt på Turistlinien, og efter et bremsesvigt blev alle otte vogne taget ud af drift i 1967. Denne sporvogn kommer i gang – men den har nogle problemer på de snævre kurver gennem den tætbyggede by, så den bliver afløst af et toakslet scarpvognstog, der klarer kurverne uden problemer. Leif henter endnu flere vogntog, men må ind imellem også hjælpe nogle vogne i gang, hvis de er gået i stå på et utilgængeligt sted.

– De har ikke kørt i lang tid, forklarer Leif, og sporet er støvet, så det kan give nogle kontaktp problemer. Leif har derfor snedkeret en pind med en lille plade på, således at vognene kan skubbes i gang igen – uden at beskadige den fine køretråd, der trods de beskedne dimensioner er ret robust. Det sitrer i trådene, når pinden rammer ophængen, men lyden er faktisk helt autentisk – jeg mindes den fra de tilfælde, hvor stangen sprang af køretråden på de rigtige sporvogne i byens gader, en hård, metallisk, men også syngende, sitrende klang. Sjovt, at det også lyder sådan i model – helt analogt, uden elektronik eller højttaler!



Frihedsgudinden på taget af et byhus. Øjensynligt er det cyklisternes dag, og bag dem ses en klassisk Lego-motorcykel. Kiosken er fra Trip-Trap. Foto JSN.



Hovsa - det var ikke så godt. Svendsen har fået en stor kasse ned over sig - men hjælpen er nær ved. Og der er heldigvis ikke noget blod at se. Foto JSN.



I et hjørne af anlægget befinder den store rundremise sig; i forgrunden tårnet fra det gule Palæ med diverse berømt heder. Foto JSN.



Scarpvognstoget derimod har ingen problemer med kørslen i de snævre gader eller hen over grønsværen i rundkørslen. Foto JSN.

Leifs bane er en herlig blanding af gammelt og nyt, dansk og udenlandsk, færdige modeller og suveræne, hjemmebyggede ting, og rundt omkring er

der pudsige scener – et sted er en mand blevet nedlagt af en stor kasse, der ligger oven på ham, et andet sted er skinnearbejdere i fuld færd med at bære



På perronen venter folk på S-toget. Bemærk Rich's-reklamen - et ægte stykke danmarkshistorie...Foto JSN.



Et kig ud over den pænt store bane-gård, der ligger i en kurve af pladshensyn. Foto FS.



Midt på anlægget står den store sporvogsremise, hvor der er helt fyldt op med sporvogne fra mange lande. Foto JSN.



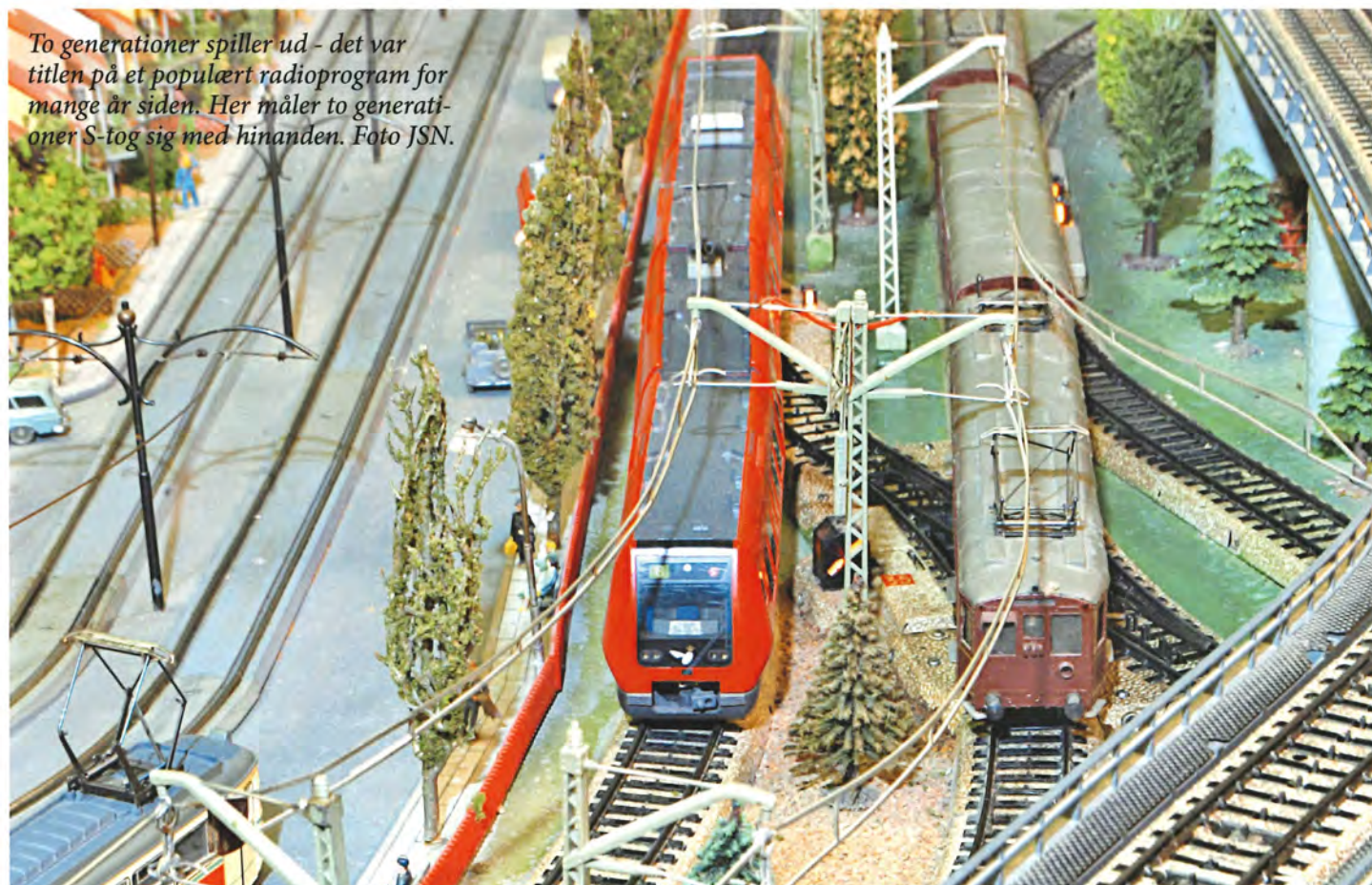
På den anden del af anlægget ligger en mindre sporvej uden forbindelse med det øvrige anlæg. Her er det linie 19, der kører sine ensomme runder. Foto JSN.



De toetages sporvogne var et særkende for Københavns Sporveje de første årtier af 1900-tallet. De flotte påskrifter og reklamer er håndmalede. Foto JSN.



Vogn 476 på linie 10 krydser med et vogntog med den åbne bivogn 1176 ud for banegården. Man kan lige ane de kulørte lanterner på taget. Foto JSN.



To generationer spiller ud - det var titlen på et populært radioprogram for mange år siden. Her måler to generationer S-tog sig med hinanden. Foto JSN.



For enden af gågaden ligger sporvejen og lokker indbydende med en tur rundt i byen. Foto JSN.



Et udsnit af Leifs store samling af modeltog og sporvogne. Foto JSN.



Som afsked et billede, der kunne være taget i 1920'erne et sted på Frederiksberg eller Nørrebro. Foto JSN.

en skinne hen til et lager. Ved stoppestederne står passagerer og venter på sporvognen, og nede på perronerne er der selvfølgelig også fyldt med ventende rejsende, der kan kigge på samtidige reklamer for Rich's Kaffetilsætning eller Adamas-cigaretter.

Pludselig sætter Leif en C-maskine i gang. Den kører fint og stabilt på Märklins gamle M-skinner – mange har nok kæmpet gennem årene med overhovedet at få de ældre UK-Modellers byggesæt af litra C til at køre overhovedet, men ikke Leif, der synes at have en magisk kraft med hensyn til at få tog og sporvogne til at fungere. Det er en Märklin-motor, der sidder i lokomotivet, forklarer Leif, derfor fungerer den udmærket.

Leif har – ud over 60-70 års erfaring på området – også et naturtalent til dette

arbejde, og det gælder, hvad enten er der tale om H0-modeller, spor 0- eller LGB-materiel. Modellerne bliver forfinet til topkvalitet uden slinger i valsen,



I luften over anlægget hænger en Ju 52 - en meget eftertragtet Märklin-model. Foto JSN.

uanset om de er lavet af karton, træ, plast eller metal. Således sænkede Leif vognkassen på det Swedtram-bogie-vogntog, som blev omtalt i nr. 36 – der var for stor afstand mellem bogier og vognkasser. Selvom sporvognene var lavet af metal og loddet sammen, klarede Leif at ændre højden på vognene uden at maling eller lodninger tog skade – ganske imponerende.

I samme omgang blev de lidt forkerte skilte rettet til, og vogntaget fik en omgang original KS-sporvognsfarve, som dels var meget mørkere, dels blank. Tingene skal være korrekte, kunne være Leifs motto.

Vi kunne være blevet mange flere timer hos Leif, men dels skulle jeg tilbage for at lave Spor og baner færdigt, dels havde John et andet ærinde, så vi tog afsked med Leif og hans dejlige univers for at dumpe ned i en bybus til banegården, nogle gode oplevelser rigere.

Tur til Lemvigbanen (VLTJ) i 1965

Det firevogns lyntog "Vesterhavet" er ankommet til Vemb.



En af de store motorvogne på VLTJ var klar til at befordre mig til Lemvig. Bemærk, at overgangsbroen er fjernet.

Da jeg ankom til Lemvig, bakkede en toakslet Triangel-motorvogn til perron. Det var M 2, som var en tidligere DSB MC, som nu var nydeligt rødmalet. Den afgik kort efter til Thyborøn. Den er nu hos HgJK.

Jeg gik ud, hvor banerne delte sig, og det varede ikke længe, før Triangel-vognen M 1 kom fra Thyborøn. Motorvognen var en tidligere DSB MF, og den fyldte ikke meget i landskabet.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

En anden privatbane, der sikkert ville få lynetter, var VLTJ (Vemb-Lemvig-Thyborøn-Jernbane), så den 15. juni rullede jeg nordpå. Der kørte ikke længere damplokomotiver på havnebanen, så der var ingen grund til at tage med nattoget for at nå det. Jeg benyttede mig af lyntoget "Vesterhavet" med afgang fra Odense kl. 10.18, og det var fremme i Vemb kl. 13.36. Jeg glædede mig til den lange tur uden skift.

Jeg har altid syntes, at det var sjovt at trække vinduet ned i lyntoget, så man kunne se hen langs siden. I modsætning til DSB's almindelige vinrøde bemaling så var lyntogets knaldrød og lyste op i landskabet. Man følte, at man rejste med et særligt tog.

I køreplanen var en korslagt kniv og gaffel, hvilket betød, at man kunne få stillet sin værste sult og tørst i lyntoget.

Efter Esbjerg gik jeg gennem det meste af toget og endte lige før den bageste maskinbogie. Der var malet et stempel og en krumtap på døren videre, så var man advaret. Det var altså en meget beskedne restaurant, som lyntoget var udstyret med, men da der kun var én sulten person foruden mig, så var der plads nok. Det var en ung dame, som tjeneren betjente med godt humør, og snart var det min tur.

Maden måtte betegnes som primitivt smørrebrød, men det smagte godt, og der var rigeligt af pålægget. Den festlige tjener sørgede godt for gæsterne, især for den unge dame, men jeg havde heller ingen grund til at klage. Der var en vis muntherhed over det beskedne foretagende.

Man kan ikke sige, at de gamle firevogns lyntog kørte behageligt. Det var tåleligt på den fynske hovedbane, men efterhånden som de kom op langs Vesterhavet, var skinnerne kortere og skinnestø-

dene oftere, så kørslen var meget urolig. Kl. 13.36 ankom jeg til Vemb, og for en gangs skyld havde jeg billet til Lemvig, udstedt i Odense, så jeg ikke skulle halse ind på DSB-stationen for at få en billet. Jeg kunne koncentrere mig om at tage billeder af henholdsvis lyntoget og den store motorvogn til Lemvig. Jeg syntes, at der var noget forandret på gavlen af motorvognen men kunne ikke rigtigt finde ud af det.

Det blev en varm tur til Lemvig, for alle radiatorer varmede på fuld kraft, og det var ikke koldt udenfor. Næsten alle vinduer var åbne for at holde temperaturen nede.

Da jeg ankom til Lemvig, bakkede der straks en toakslet motorvogn M 2 bag på den overophedede store motorvogn for at køre til Thyborøn. "Badstuen" skulle nok på værksted.

Jeg begyndte at se mig omkring. Over for stationsbygningen stod en lang ræk-



Kort efter kom M 12, som var banens kraftigste trækraft. Toget kom inde fra Lemvig og skulle til Thyborøn. Lokomotivet er i dag hos SFV i Faaborg, hvor det er hovedtrækraften.



En af de store motorvogne kørte mod Vemb. De tre dieselelektriske motorvogne havde numre fra 4 til 6. De to, M 5 og M 6, endte i Faaborg hos SFV, og den ene kørte meget i foreningens første år. M 4 brændte en nytårsaften, hvor ungdommen legede med ild og krudt.



Jeg gik lidt længere ind mod Lemvig, hvor banerne fulgtes ad, og der fik jeg et billede af M 12 med et beskedent tog fra Thyborøn. Sidste vogn er banens store bogievogn.

ke af toakslede personvogne samt et par andre vogne. Det lignede et ophugningstog, og det var jo lidt trist. Banen havde fået ny direktør, og han var gået i gang med at rydde op.

Jeg havde den tradition, at jeg altid besøgte værkmesteren, som dels var en meget venlig mand og dels kunne forsyne mig med nyheder. Jeg husker ikke, hvordan det begyndte, men det var rart. Han fortalte godt nok om den nye direktør, som var ved at rydde op. Overgangsbroerne i gavlene på de store motorvogne var blevet sløjfet, og dørene var blevet tætnet, så det ikke trak ind af dem. Det var motorførerne meget tilfredse med.

Jeg fik også at vide, at flere af damplokomotiverne var udrangeret, og det bedste, nr. 7, var sat til salg. Det var et af de få 1-B-0 lokomotiver, som havde været ved privatbanerne, og det var i meget fin stand. Så fik jeg travlt og gik hurtigt ned i byen og ind til boghandleren. Jeg købte

en billig kuglepen, et stykke brevpapir, en kuvert og et frimærke, og så satte jeg mig på den nærmeste bænk. Jeg skrev et kort brev til Dansk Jernbane Klubs sekretær, P. Thomassen, og fortalte om, at nr. 7 var til salg. Der skete noget meget hurtigt, og lokomotivet blev købt af DJK og blev det første køreklare damplokomotiv på veteranbanen i Mariager.

Da jeg jo ikke var kommet for at købe damplokomotiver, gik jeg igen ud til indkørslen for at fotografere togene, der kom og gik. Vejret var lidt diset, men det kunne dog lade sig gøre at tage farvebilleder. Efter at have fået en del billeder gik jeg tilbage til Lemvig station og købte en billet til Thyborøn.

Prisen var kr. 7,25 retur, og jeg havde en dejlig tur gennem det spændende landskab. Vel ankommet til "the end of the line", ville jeg op og se Vesterhavet i al dets væld, men det var en fuser, for havet lå blankt som et spejl. ØV! Jeg fik dog en oplevelse, da vi kørte hjem,

for jeg blev inviteret ud i førerrummet, hvorfra man rigtigt kan se den spændende bane, der går gennem det særprægede landskab.

Da jeg kom til Lemvig, måtte jeg stige ind i en Triangel motorvogn, der var forbindelsen til Vemb. Heldigvis var der en postvogn efter motorvognen, så toget slingrede ikke så meget. Motorførerne må have snakket sammen, for jeg blev straks inviteret op i førerrummet, og så fik jeg en masse at vide om banen og den nye direktør. Han var meget populær, da han havde indført mange forbedringer til gavn for personalet. Blandt andet havde han indført nye tograpporter, og dem skulle jeg absolut lige have et par af.

Min billedmappe slutter med følgende: "Fra Vemb tog jeg videre med nattoget efter en udmærket tur, som dog desværre ikke havde været begunstiget af solskin." Kort og godt. Nærmere husker jeg ikke.



Jeg gik tilbage til Lemvig station, hvor der pludselig blev vældig aktivitet. Der kom en stor motorvogn fra Vemb, og den blev hurtigt rangeret over i spor 2. M 12 trykkede et større blandetog ind i spor 1. Det bestod af bogievognen og derefter en lang række godsvogne, der skulle videre fra Vemb med DSB.



Stationsforholdene var meget beskedne i Thyborøn, men der stod da et par godsvogne.



Mit tog til Vemb bestående af M 2 og en postvogn. Læg mærke til den særprægede trækvogn ved postvognen.

Spredte glimt fra messen



Et lille kirkegårdsdiorama i N med Måløv Kirke i centrum.



Færger spiller stadig en stor rolle på mange modeljernbaner.



Mindre børn - men vel også voksne - kunne få sig en rundtur på den indendørs bane.



Et kig over et af de andre, store modulanlæg.

Af Flemming Søeborg; fotos Suzanne Henriksen

Når man som undertegnede deltagere på disse messer og udstillinger, er det i reglen ikke meget, jeg får set af de udstillede anlæg eller besøgt klubber og stande, så derfor kan det kun blive til et kalejdoskopisk billede af messen – til dels fotograferet af min hustru, der blev "sendt i byen" med kameraet.

Her er nogle af hendes indtryk – og det er som nævnt kun et lille udpluk af de mange, flotte anlæg og stande.

Der var dog efterfølgende en del kritik af arrangementet, blandt andet fordi hal 2 ikke var velegnet til messen. Dels lå den for isoleret med dårlig skiltning, dels var der temmelig mørkt derinde – jeg nåede lige et smut derind og bemærkede

dysterheden. Det må forbedres til næste gang – der skal være tydelig skiltning og adgang for de besøgende og ordentlige forhold for udstillerne.

Bortset fra det er det et meget stort arbejde, som DMJU lægger i disse arrangementer, og det er derfor synd, at udstillingen var relativt svagt besøgt – således var der efter sigende 1.700 besøgende om lørdagen, men blot 600 om søndagen.

En grund kan være, at hallerne lå temmelig langt fra byen, og der var ikke rigtigt transport derud. En besøgende fortalte, at en taxa fra Kolding banegård og til messehallerne kostede 300 kroner, så – hvorfor havde DMJU ikke sørget for en gratis bus, således som det er/var tilfældet i Køge?

Nå, det er nemt at være bagklog, men

det er i hvert fald nogle ting, der skal tages med i betragtning til næste års messe, der finder sted i nogle idrætshaller i Tåstrup – nok en klog beslutning, da disse haller ligger meget tættere på København og samtidig ikke så langt fra S-banestationen.



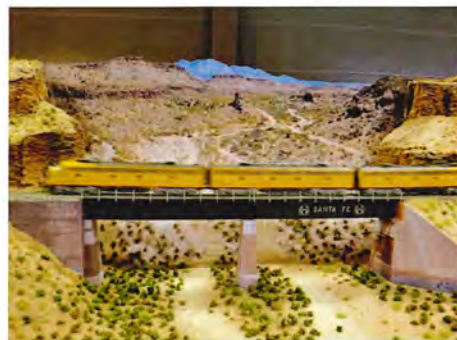
Blandt de udstillede anlæg var dette meget store fra Norge, hvor sporevognene kørte i hastig rækkefølge med moderne tog på banegården bagved.



Peter Brøndum fremviste sine fine, håndlavede modeller - nok det ypperste på markedet.

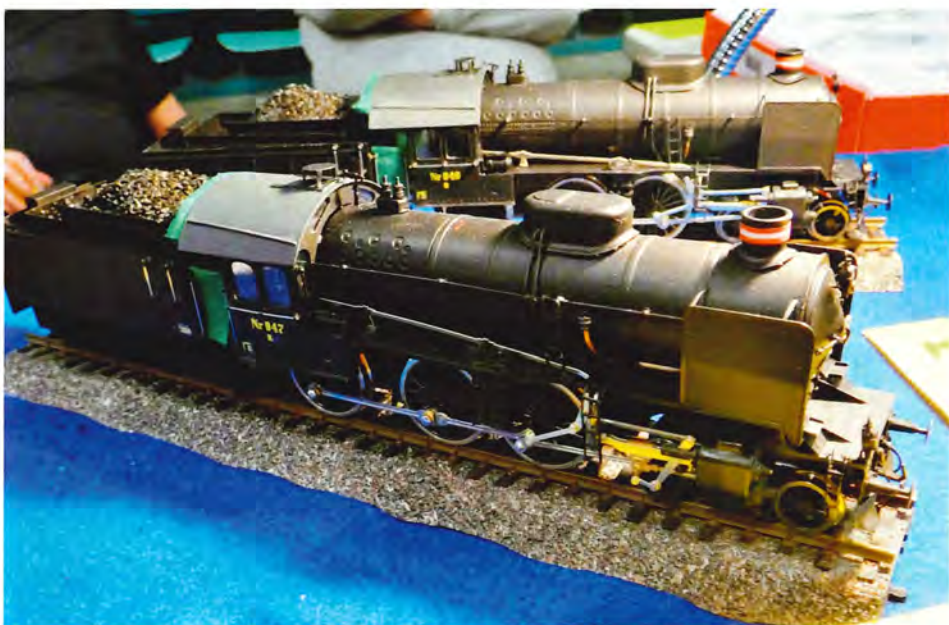


På den ene langside fyldte et kæmpe-mæssigt, amerikansk anlæg med lidt ensformigt landskab godt op.



På det store amerikanske anlæg kunne maskinerne virkelig bestille noget og komme op i fart.

R-maskine fra Felix Team



Et par drømmemodeller, som kan få tænderne til at løbe i vand. Selvom de ser voldsomme ud, er det blot H0-modeller.



Mesteren selv bag et par af prototyperne.

En af de helt store nyheder på den store udstilling var, at Felix Team ved Finn Lekbo er i fuld gang med at bygge R-maskinen.

Det er atter håndbyggede modeller af metal, der er tale om, og der bliver mulighed for at bestille en udgave med enten nummer 946, 947 eller 953, altså af den første serie.

Her vil mange nok finde R 946 interessant, og det kan kun blive et værdigt eftermæle for den virkelige R 946, som fik en lidt trist skæbne først på året.

Det kan undre, at ingen storserieproducenter har fundet det umagen værd at lave en model af R-maskinen, som dog var en særdeles almindelig og anvendelig maskintype til mange slags tog – af nogle kaldt den jyske eksprestogsmaskine.

Sandheden er dog, at R-maskinerne også kørte i nogle perioder på Sjælland, og i deres sidste, aktive tid var de henvist til at køre godstog på Fyn og i Jylland – meget ofte i forspand med E-maskinerne, som faktisk havde afløst R-maskinerne flere år før.

Nyheden blev vel modtaget af de besøgende på messen, og Finn Lekbo kunne med glæde konstatere, at flere havde bestilt en model – selvom prisen begynder ved 13.000 kr. Hvis kvaliteten og udførelsen bliver som ved K- og C-maskinerne, vil R-maskinen beholde sin værdi – og bortset fra det, hvem kan nænne at sælge så smuk en model, når den først er erhvervet?

Spor og baner vender tilbage til denne interessante model, når den bliver udleveret til kunderne.

Nyheder fra McK



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mck præsenterede nogle for-seriemodeller af Ac-vognen på DMJU-udstillingen i Kolding (se anmeldelsen her i bladet). På standen

var også udstillet de første udgaver af den nye Mx, der også skal komme fra McK. Her er der tale om modeller med overdel af metal – ja, man kommer næsten til at tænke på de første Märklin-My'er, der også var lavet af metal. Her hører sam-

menligningen dog også op, idet de nye Mx-modeller vil blive lavet efter tidens standard, men det vender vi tilbage til, når de engang fremkommer – hvis de er til at få fat i! En tredje nyhed hos McK var nogle prøvestøbninger af de langbenede ølvogne. Det virker lidt mere besynderligt al den stund, at vi de sidste mange år nærmest har vadet i ølvogne – der er vel ikke den producent, som ikke har lavet nye og gamle oplag af ølvogne. Typen blev for mange år siden lavet af Heljan, og der kan måske være behov for en à jour ført version – i så fald er det godt, at udgaven som D.D.S.F.-gærvogn omsider kommer. I sin tid lavede jeg en håndmodel for Heljan, som nok blev optaget i kataloget i 1998/99, men desværre aldrig blev realiseret. Godt, at den så kommer nu – tilsammen med Carlsberg- og Tuborg-varianterne. Der kommer mange forskellige numre og bemalinger.

Nyheder fra Nordic Scale Models



Melex-perronvognen er klar.

Blandt de mere interessante sager hos NSM var de tre varianter af ammoniakvognen Ze 504 412 fra DSB – enten i originaludgave med fuld beklædning, i delvist "afklædt" udførelse eller blot med tank. Hver af modellerne er interessante, men det er prisen også – fra 900-1.100,- kr. for en enkelt vogn. Godt, at man ikke skal have et bloktog med disse vogne! Hvornår modellerne kommer, er uvist – det er et projekt, der har været længe undervejs, og vi skal selvfølgelig nok rapportere, når modellerne er klare. En mere overkommelig model er den lille

Melex-perronbil til rejsegods og småopgaver internt på banegårdene, som NSM/EpokeModeller også præsenterede på messen.

Den er færdig og hører ubetinget til stationsanlæg i epoke IV/V. Melex-bilerne afløste de gamle, brune Hviid-traktorer, der fandtes ved alle større DSB-banegårde. De var langt mere moderne og smarte at se på – men de fik ikke nogen lang levetid, da DSB efterhånden måtte skære personalet på banegårdene ned til det rene ingenting. Modellen koster 248,- kr. Endvidere viste NSM flere bilmodeller



Store Krone med moderne LED-lygter.

og cykler med lys – herunder en model af "Store Krone", dronningens Rolls-Royce med moderne LED-lys i lygterne og standarter (flag) forrest på skærmene. Der medfølger dog ingen passagerer i bilen, da det ifølge Hofmarskallatet ikke er tilladt at fremstille figurer af kongefamilien. Ingen kan vel forhindre en driftig modelbygger i at placere en kvinde på bagsædet og en chauffør på forsædet – og majestætsfor nærmelse kan der vel næppe være tale om, de allerfleste vil nok betragte det som en ære at blive fremstillet i model i skala 1:87, men sådan er der jo så meget.

Freja Modeltog – i 30 år



Frichs Frikanter er et af Peters kendetegn.



SKRJ M3 har Peter kendt til lige fra sin barndom.

Af Lars B. Rasmussen

Det er i år 30 år siden, at Peter Brøndum så småt påbegyndte sin produktion af modeller i skala H0. Man brugte dengang ofte ordet "køkkenbordsfabrikant", for en småserieproducent. En i dag lidt forkert betegnelse, hvor langt det meste arbejde foregår ved PC'ens tastatur via et tegneprogram. Tegningerne danner grundlag for en egentlig fremstilling af ætsede plader, der danner f.eks. et karrosseri, og der kræves en del finmekanisk arbejde med fremstilling af f.eks. støbemodeller.

Peter Brøndum voksede op i Silkeborg og jernbanemateriellet, som sås der, blev hans store interesse. Han grundlagde i 1988 firmaet "Freja H0 Modeltog", og lagde ud med to byggesæt: Den navnkundige "DAVID" fra Kjellerupbanen, hvis forbillede var en genopbygget Triangelvogn, der var brændt

under udlejning til Hammelbanen, samt en stærkt savnet model af en FRICHS femakslet Firkant fra privatbanen Horsens-Bryrup-Silkeborg. Senere fulgte tre- og fireakslede FRICHS Firkanter og et Scandia skinnebustogsæt af 2. serie.

De allerførste modeller var udført i messingplade, hvori der med ætseteknik kan eftergøres skarpe detaljer fra originalen som f.eks. nittehoveder, lister mv. Var der brug for tykkere materiale, f.eks. til fjedre, kunne flere ætsninger stables pga. manglende støbninger eller hånddrejede detaljer. Til "DAVID" udvikledes et énakslet drev, som moderniseret fortsat danner drivkraft til adskillige af de senere udviklede Triangel Freja-modeller. Undervognen til FRICHS-modellen var en fræset messingklods, der gav god tyngde til opnåelse af trækraft og strømoftag. En Faulhaber-kvalitetsmotor med svinghjul og en fremragende gearkasse,

der forbandt de tre drivhjulssæt, sikrede et godt løb; så godt at typen fortsat anvendes. På taget lå der dengang indkøbte tagkølere i en dengang grovere eftergørelse.

Videreudvikling

Peter Brøndum stillede sig heldigvis ikke tilfreds med de ovennævnte H0 modeller. I dag hedder firmaet blot "Freja Modeltog", idet modeller i såvel skala 0 som H0e er kommet til. Messingpladerne blev hurtigt erstattet af nysølvplader, hvilket gør modellerne lettere at tilpasse og lodde. Der er også udviklet nye støbninger af f.eks. to tagkølertyper i fremragende gengivelser, aksellejer med fjedre, projektører, akkumulatorkasser etc.

Peters forkærlighed for FRICHS-Firkanter fornægter sig bestemt heller ikke. Han har gennem årene udviklet byggesæt til stort set samtlige udgaver af FRICHS-Firkanterne, ligesom den



HHJ M4 - B&W-lokomotivet, som heldigvis blev bevaret.



Underligt nok blev HHJ M2 ikke nogen succes - det er ellers en attraktiv motorvogn.



Diverse NoHAB-modeller fik rangerpladform - meget spinkle i H0.



Det pynter gevaldigt på N-maskinen, når den kompletteres med smådelene fra Peter Brøndum.



Den gamle Mx er en prægtig model.



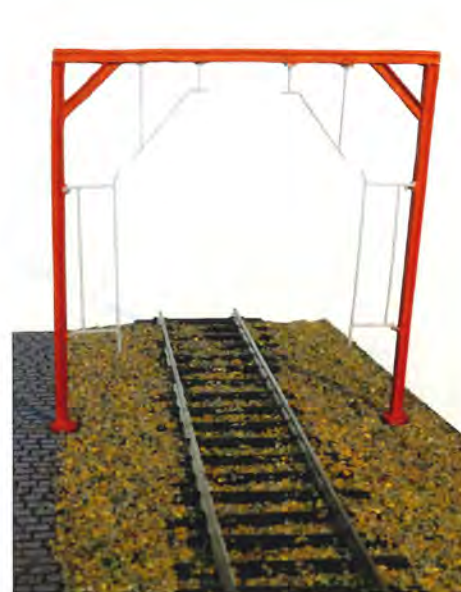
Faldviser til sporet i metaludførelse.



N-maskinen er en af de klassiske modeller, der behøver en yderligere detaljering.



Også detaljerne rundt om sporet spiller en stor rolle for Peter Brøndum.



Læsseprofil i metaludførelse.

leddelte og derfor ganske unikke HHJ M2 heller ikke er gået ram forbi, så man kan sige, at Freja Modeltog stort set er landsdækkende med privatbanemodellerne. Det viste sig, at mange af FRICHS-støbningerne også kunne anvendes på den gamle DSB Mx 131-132. Peter fandt, at dette særprægede die-

sellokomotiv - som kørte brunkulstog i 1950'erne gennem Silkeborg - burde udvikles i en Freja-udgave, og det gjorde han så. En ganske vellykket model, som der i de senere år er bygget mange af.

Der er også udviklet ombygningssæt til industriens oftest kun lettere forandrede N- og T- damplokomotiver, således at disse kan forbedres til langt mere virkelighedstro DSB-maskiner.

Det énakslede drev er som tidligere nævnt også anvendt i en stribe byggesæt af de typisk danske Triangelvogne med trævognkasse; såvel de to- som treakslede. Tegne- og ætseteknikken viste sig nemlig at være særdeles velegnet til eftergørelse af vognenes bræddebeklædning. Også B&W og Scandias to Firkantinspirerede diesellokomotiver fik Peter konstrueret. Det ultrakorte KB M1

senere HHJ M4, som i dag er i museumsvaretægt, og det noget kraftigere KS M3 senere ETJ M4, som oven i købet har opnået DMJU-titlen som "Årets Model" inden for trækraft, findes i Freja-programmet.

Blandt de senere udviklede er nogle personvogne og bemærkelsesværdige små Pedershåb-smalsporstraktorer. Fortjent skal de mange anlægsemner som f.eks. signaldele, færgelager, læsseprofil, overskæringssignaler, C-vogns ætsninger f.eks. endeperrondele og talrige skilte med jernbanemæssig tilknytning blot nævnes afslutningsvist.

Det kræver lidt værktøj og nogen fingersnilde at lodde Frejas modeller sammen, ligesom lakeringen kræver sit, men så lykkes det også at få en flot unikamodel til anlægget. På sigt bliver måske udviklet de to typer af 1-Ct damplokomotivet



Peter kan også levere smalsporsmodeller med fremragende køreegenskaber.

'Rulleskøjten' præsenterer sig godt, også i 'rå' form.



fra Vardebanen VNJ 8-9-10 og SKRJ 8 - samt fra Horsensbanerne HBS 1-2-3 og HV 1-2-3-4 og ETJ 5.

På modelbyggernes vegne skal der lyde et tillykke med jubilæet, og en stor tak til Peter Brøndum for en 30 år lang og sej indsats for vor fælles hobby.

Peter Brøndum tilføjer til ovenstående, at hans største succes til dato har været den femakslede FRICHS Firkant, som han har solgt 7-800 stykker af - et ganske utroligt tal for en model, der ikke er helt nem at bygge. Også "Sputnik" (HFHJ M 10) og de fireakslede Firkanter har solgt godt. Til gengæld blev den største fiasko

HHJ M2, som ellers skulle være en meget attraktiv motorvogn. Det var i øvrigt Niels-Erik Norsker, der fik sat Peter i gang med ætsningerne generelt for 30 år siden.

Peter tegnede alle dele selv på sit tegnebord i skala 1:25, hvorefter tegningerne blev nedfotograferet til skala 1:87 og derefter blev brugt til ætsningerne på en seriøs virksomhed.

Peter har i øvrigt sideløbende arbejdet som rådgivende ingeniør for Grundfos og andre firmaer - samtidig med han underviste nogle år på Ingeniørhøjskolen Odense Teknikum i maskinlære og

konstruktioner bl.a. gearkasser - samt på Ingeniørhøjskolen Århus Teknikum.



Noget af det mindste - sporstopperklodser i H0.



Færgegalgen er et 'must' på mange modeljernbaner.



Korrekt, dansk armsignal med smal mast.



Her er ord vel overflødige.

Det sibiriske Fabergé-påskeæg

Af Poul Thestrup

Verdens mest eksklusive modeljernbane og dens forbillede.

Hvis man som jernbaneinteresset turist kommer til Moskva, er der meget at se på. Som for andre byer, der allerede var store, da jernbanen kom, er der omkring de ældre bydele en ring af jernbanestationer, hvorfra togene gik og går i forskellige retninger. Dem skal man sikkert se nogle af. Hvis man kommer til byen med tog fra Helsinki over Skt. Petersborg, som vi gjorde, er man allerede ankommet til én af dem. En meget stor attraktion er også Moskvask metro, hvor der ikke synes at have været nogen grænser for, hvad Stalin ville bruge på udsmykningen.



Eksempel på udsmykningen i Moskvask metro.

Man kan også besøge Moskva jernbanens museum, som ligger ved en af byens sydlige jernbanestationer (Paveletsky stationen). Af tog i fuld størrelse er der ganske vist kun udstillet et lokomotiv og en lukket godsvogn på selve museet, men tilsammen danner de to Lenins begravelsestog fra 1924. Lokomotivet U-127 trækker på tre aksler og er bygget i 1910. De 62 compound lokomotiver af U-klassen blev bygget 1906-12, og seriens lokomotiver var lige fra begyndelsen beregnet til oliefyrring. Ved en nordlig station findes også en udendørs udstilling af rullende materiel (Rizhskaya Railway Museum ved stationen af samme navn).

Hvis man vil se verdens mest eksklusive modeljernbane, skal man imidlertid hverken syd eller nord for Moskvask centrum, men til en adresse meget centralt i byen, nemlig inde på selve Kreml. Her ligger det såkaldte "Armoury Chamber" også med den



Lenins begravelsestog på Moskva-jernbanens museum ved Paveletsky stationen.

ikke særligt mundrette betegnelse på engelsk: "The Moscow Kremlin State Historical and Cultural Museum and Heritage Site". Den lange titel indikerer dog, at det ikke kun er rustninger og våben, der udstilles på museet. Blandt de udstillede genstande er også ti af de såkaldte imperiale Fabergé-påskeæg – og et af dem indeholder det, der her er betegnet "verdens mest eksklusive modelbane".

Museet ligger umiddelbart inden for Kremls mur. Går man ind gennem porten i Borovitskaya tårnet, kommer man lige til museet. Hvis man, efter at have besøgt museet, fortsætter ad vejen parallelt med Kremls mur, kommer man på vej op til Kremls kirker forbi det store Kreml Palads. Fortsætter man videre fra kirkerne, kommer man op til den del af Kremlmuren, der vender ud mod den røde plads. Hvis man ikke har en aftale med præsident Putin i det store Kreml palads, bliver man sendt over på det modsatte fortove af vagterne, men forbi kan man normalt godt komme. Den bedste oversigt over Kreml og bygningerne derinde får man faktisk, hvis det lykkes at slippe indenfor på Hotel Radisson Royal, hvor der i lobbyen er en imponerende model af det centrale Moskva. Det er ikke en modelbane, for hverken tog eller biler kører, men belysningen skifter over nogle minutter fra dag til nat etc.

De første imperiale Fabergé-påskeæg

Historien om de imperiale Fabergé-påskeæg begynder på flere måder i Danmark. I 1863 overtog Christian IX. den danske trone ved Frederik VII's død. Christian IX. skulle senere blive betegnet "Europas svigerfar", selv om det nok i virkeligheden var hans hustru



Udsnit af modellen af det centrale Moskva i lobbyen på Hotel Radisson Royal. Forrest ses Kremls mur ned mod floden. Til venstre indenfor Kremls mur ses "Armoury Chamber". I midten af billedet det store Kreml palads, hvor Putin modtager sine gæster. Til højre herfor er Kremls kirker, og yderligere til højre og uden for muren på "Den røde Plads" ligger Vasilij-katedralen.

dronning Louise, der trak i trådene og dermed blev "Europas svigermor". Det første brik i spillet faldt på plads, da deres datter nr. to (og fjerde barn) Dagmar i 1864 blev forlovet med den russiske tronarving, storfyrst Nikolai. Denne døde dog allerede af tuberkulose året efter, men til alles tilfredshed blev Dagmar så 1866 forlovet med hans lillebror storfyrst Alexander, der nu var blevet arving til den russiske trone. Det unge par blev gift i Vinterpaladset i St. Petersborg 9/11 1866. Det ludfattige danske kongepar undlod at deltage i datterens bryllup af økonomiske grunde. Efter overgangen til den græskkattolske religion betegnes Dagmar i Rusland med navnene Marija Fjodorowna. Selv om brylluppet klart var arrangeret – og Alexander havde nærmest arvet Dagmar ved broderens død – anses ægteskabet for ret vellykket. Deres første barn, sønnen Nikolai, den senere Zar Nikolai II., blev født i maj 1868. Efter at Alexanders far Alexander II blev dræbt ved et attentat i marts 1881, blev Alexander (III) og Marija Fjodorowna Zar og Zarina. I Danmark omtales hun dog ret konsekvent som "kejserinde Dagmar".

Parret besøgte mange gange svigerfamilien i Danmark. Her kom også de andre børn og svigerbørn. Dagmars ældre søster Alexandra blev gift med Dronning Victorias ældste søn, den kommende Edvard VII. De kom også

til Danmark, men "Bertie", som Edward blev kaldt i familien, kedede sig, så i hvert fald han blev sjældent så længe i Danmark. Dagmars storebror Frederik skulle være og blev i 1906 konge af Danmark (Frederik VIII). Den yngre storebror Vilhelm blev efter engelsk ønske allerede i 1863 konge af Grækenland under navnet Georg I.

I 1879 under et af Alexander og Dagmars ophold i Danmark besøgte de den det år afholdte Kunst- og Industriudstilling sammen med Dagmars forældre, der havde udlånt et fransk påskeæg fra omkring 1720 til udstillingen. Det franske æg havde Dronning Louise arvet efter Frederik VI's hustru. Ægget var på størrelse med et almindeligt hønseæg. Det havde yderst en hvid emaljeret-æggeskal. Delte man den i to, kom man ind til et guldæg. Inde i guldægget var der hvide og blomme og i blommen en høne. I Hønen var der en krone med perler og ædelstene og inde i den en fingerring med en ædelsten. Til påsken 1885 fik Alexander leveret et tilsvarende påskeæg til Dagmar fra juvelerfirmaet Carl Fabergé i St. Petersburg. Ægget var 6,4 cm højt og udvendig med hvid emalje. Indvendig var et guldæg (blommen). Heri var der en kylling. I kyllingen var der en diamantbesat Zarkrone og inde i den en kæde med vistnok to rubiner. Æg, blomme og kylling er bevaret, men den diamantbesatte krone og rubin-vedhængene er tabt. Ægget må have tiltalt modtageren. Seks uger senere, 1. maj 1885, udnævnte Alexander III firmaet Carl Fabergé til kejserlig hofleverandør



1885-påske-ægget fra Alexander III til Dagmar. Hønen indhold er nu tabt. Ægget indgår i Viktor Vekselbergs samling udstillet i The Fabergé Museum i St Petersburg.

Herefter lod Alexander III indtil sin tidlige død i november 1894 hvert år Fabergé fremstille et påskeæg med et mere eller mindre skjult indhold til Dagmar. I 1886 lignede ægget meget

det fra første år, men dette æg eksisterer ikke mere. Fra 1887 var æggene derimod hvert år helt forskellige, men altid med en indre overraskelse. I 1887 var det et guldæg på trefod og med et fungerende ur indvendigt. Man ved også noget om udseendet af de to æg fra 1888 og 1889, men man kender ikke deres opholdssted og ved derfor ikke, om de er bevaret.

Det er 1890-ægget fra Alexander til Dagmar derimod, og ægget har en meget tydelig dansk relation. I omtale hedder det: "Danish Palaces Egg". Når man vipper æggets top til siden, kan man tage en lille foldeskærm op. Skærmen har ti plader med miniaturemalerier. Ægget er bevaret på The Metropolitan Museum of Art i New York, og på museets hjemmeside skriver museets kurator Wolfram Koeppe, at de 10 paneler fra venstre til højre viser: Zarskibet Polarstjernen (Polyarnaya Zvezda), Bernstorff Slot, Zarens villa ved Fredensborg, Hvidøre, Fredensborg, Amalienborg, Kronborg, Peterhof Palace, Cottage Palace i Alexandra park ved Peterhof, Gatchina Palace og på sidste planche zarskibet Tsarevna. Opremsningen indeholder dog tydeligvis en fejl, da den omfatter 11 billeder, mens der kun er ti paneler. Fejlen på listen er, at Hvidøre er med. Hvidøre har aldrig tilhørt den danske kongefamilie. Dagmar og hendes søster dronning Alexandra af Storbritannien købte derimod Hvidøre i 1906 og Dagmar boede der, fra hun kom tilbage til Danmark i 1919 efter den russiske revolution og til sin død i 1928. En bygning, som først erhverves i 1906, er selvfølgelig ikke med i en billedrække i 1890. Når man fjerner Hvidøre fra listen, passer den også med det, der i praksis er på de ti billeder.

Af to zarskibe, der er med: Polyarnaya Zvezda og Tsarevna, have Tsarevna allerede tidligere været brugt til besøgene i Danmark. Polyarnaya Zvezda var ikke færdigbygget, da Dagmar fik ægget til påsken 1890. Stabelafløbningen skete tidligt på på sommeren 1890, og skibet kom derfor første gang til København i slutningen af august 1891. Bernstorff slot havde været Dagmars forældres sommerslot, fra faderen i 1854 blev udpeget til dansk tronfølger. Bernstorff blev også brugt under sommerbesøgene hos "Europas svigerfar", selv om det i dag mest er Fredensborg, der tillægges denne rolle. Zarens villa lige uden for Fredensborg slotspark blev købt af

zarfamilien i 1885, så de kunne gå over til sig selv, når det blev for meget med familien. At Fredensborg er med, siger sig selv, og Kronborg var nok det i udlandet mest kendte danske slot. Peterhof er et kompleks af paladser uden for St. Petersburg, hvoraf Cottage Palace i Alexandra Park havde en størrelse, så det kunne bruges til privatophold for zarfamilien. Gatchina Palace ligger ca. 50 km uden for St. Petersburg, og det var her Alexander III og Dagmar af sikkerhedsgrunde i praksis boede, efter at Alexander havde efterfulgt sin far på tronen. I Vinterpaladset og andre officielle steder i St. Petersburg kom de kun, når det ved officielle lejligheder var nødvendigt.

Ægget er signeret af Fabergés på daværende tidspunkt mest fremtrædende værkmester Mikhail Evlampievich Perkhin (1860-1903). Det er det første af de bevarede imperiale påskeæg, der bærer hans signatur. Miniaturemalerierne er af Krijitski. Ægget var fremstillet i guld med opaler, safirer, en smaragd og brillanter slebet i rosenfacet. Udvendig var det dækket af Fabergés meget karakteristiske halvgennemsigtig emalje, her i svagt rosa.



"Danish Palaces Egg" skænket af Alexander III til Dagmar til påsken 1890. Ægget er et af de tre imperiale Fabergé-æg, som befinder sig på The Metropolitan Museum of Art i New York.

Så fulgte år for år det ene udsøgte Fabergé-påskeæg efter det andet fra Alexander til Dagmar indtil hans tidlige død i 1894. Her vil vi kun fremdrage et enkelt fra denne periode, nemlig ægget fra 1891 med modellen af krydseren "Pamjat Azova" også med Mikhail Perkhin som mester. Æggets to sammenhængslede dele var fremstillet af blodsten og dekoreret med guld og brillanter. Indvendig var der en lille model af krydseren fremstillet i guld og platin og sejlen på et hav af akvarmarin. På den rigtige krydser sejlede

zarparrets søn, tronarvingen Nikolai, sammen med sin yngre bror George i 1890-91 fra Middelhavet, gennem Suezkanalen og til Fjernøsten. Turen endte i Vladivostok, hvor Nikolai tog det første spadestik til den Transsibiriske jernbane, hvis bygning dermed blev påbegyndt. Arbejdet skulle begynde fra begge ender, derfor ceremonien i Vladivostok.



Alexander III's påskeæg til Dagmar i 1890 med indvendig model af krydseren "Pamjat Azova", som tronfølgeren og hans yngre broder sejlede med til Vladivostok. Ægget befinder sig på Armoury Chamber i Moskvas Kreml, men var i 2002 udlånt til udstillingen "Ruslands skatte – Kejserlige gaver" på Amalienborg.



Den senere zar Nikolai II's deltagelse i påbegyndelsen af Den transsibiriske Jernbane fra den østlige ende i Vladivostok i 1891. Nikolai tog ikke bare det første spadestik. Han fyldte en trillebør med jord og kørte jorden til det sted, hvor traceen skulle være.

Der var det dramatiske indslag i turen, at tronfølgeren undervejs ved et besøg i Japan blev angrebet med sværd af en af de japanske politimænd, der skulle beskytte ham. Andet hug blev dog pareret af hans fætter prins George af Grækenland og Danmark, der også var med på turen, med dennes bambusstok. Nikolai fik et 9 cm langt, men ikke livstruende sår. I bagklogskabens klare lys kan episoden opfattes som et forvarsel om Rusland og Japans relationer i de kommende år.

Da Nicolai blev zar i 1894 efter faderens død, valgte han at fortsætte traditionen med at lade Fabergé fremstille påskeæg, men han lod hvert år fremstille to forskellige æg, hvoraf det ene blev givet til hans hustru Alexandra Fjodorovna og det andet til hans mor Marija Fjodorovna (Dagmar). Hvorfor, det nu blev til to æg hvert år i stedet for kun et, er svært at afgøre, men i det russiske rangsystem havde Dagmar som enkezarina faktisk havde højere rang end sin svigerdatter zarinaen, hvilket Dagmar selv var meget bevidst om. Det havde dog nok ikke været populært, hvis Nicolai II. kun havde givet en så eksklusiv gave til sin mor og ikke noget tilsvarende til sin hustru.

Et æg, som man kunne fremdrage, er Kroningsægget, som var Nikolais gave til sin hustru i 1897. Mester for selve ægget var også Mikhail Perkhin (sammen med Henrik Vigstryom). Ægget indeholdt en model af kroningskaret fremstillet af George Stein. Ægget er fremstillet af guld med transparent emalje og dekoreret med diamanter, mens karet er fremstillet af guld, platin, rød emalje, diamanter, rubiner og bjergkrystal.



Kroningsægget, som Nikolai skænkede sin hustru til påske 1897, er et andet eksempel på et Fabergé-påskeæg, der indeholder en form for transportmiddel. Ægget indgår i Viktor Vekselbergs samling udstillet i The Fabergé Museum i St Petersburg.

Den transsibiriske Jernbane bygges

Efter at det i 1891 var blevet besluttet at bygge den transsibiriske bane med forbindelse gennem hele Sibirien og endende i Vladivostok, gik arbejdet som nævnt i gang fra begge ender. Det var fra begyndelsen meningen, at banen udelukkende skulle gå på russisk territorium. Fra Vladivostok var man derfor nødt til at bygge mod nord på den russiske side af grænsen til Manchuriet, som var en del af Kina, før ba-

nen i Khabarovsk nord for Manchuriet kunne bøje mod vest. I 1894 var linjen færdig de 408 km nordpå fra Vladivostok til Grafskaya Station (Dalnerechensk), men dette var kun godt halvejs til Khabarovsk. De sidste 362 km blev først færdige i 1897.

Fra vest gik det langt hurtigere med at få banen anlagt. Udgangspunktet var, at der eksisterede bane fra Moskva til Tjeljabinsk, som lå lidt øst for Uralbjergene, sydligere end Jekaterinburg og også en smule østligere. Fra Tjeljabinsk byggedes banen østpå via Omsk til et sted ved floden Ob. Byen, der her voksede frem, blev navngivet Novonikolaevsk. Den 1.422 km lange bane hertil fra Tjeljabinsk var færdigbygget i 1896. Efter revolutionen omdøbtes Novonikolaevsk til Novosibirsk. Næste banestykke var linjen herfra til Irkutsk ved Bajkalsøen. Dette stykke på 1.839 km var færdigt i 1899.

Egentligt ønskede man at bygge en bane syd om Bajkalsøen for at komme videre østpå, men denne strækning, vidste man, ville blive meget vanskelig. I første omgang valgte man derfor at indsætte en isbryderfærge mellem et færgeleje tættest muligt på Irkutsk og et færgeleje på den anden side af søen ved Mysovaya. Færgeren måtte bygges på stedet. Til det formål fremstillede Armstrong, Mitchell & Co i Newcastle et byggesæt af 6.900 metaldele, hvoraf ingen del måtte være større, end at de kunne transporteres med jernbane fra Østersøen til Bajkalsøen. Inden delene afgik fra England, blev færgeren for en sikkerheds skyld prøvesamlet. Armstrong, Mitchell & Co blev i 1927 fusioneret med Vickers til Vickers-Armstrong. Kontrakten på den tresporede og 88 meter lange isbryderjernbanefærge blev indgået i november 1895, og færgeren kunne søsættes i Bajkalsøen i juni 1899.

På den anden side af Bajkalsøen byggedes Trans-Bajkalbanen (Zabaikalsky Railway) fra færgelejet i Mysovaya de 1.104 km til Sretensk ved Shilka-floden. Banestykket var færdig i foråret 1901. Herefter manglede der stadig et ca. 2.000 km langt stykke nord om Manchuriet til Khabarovsk, hvorfra linjen sydpå til Vladivostok som nævnt havde været færdig siden 1897. Først når dette stykke var færdigt, ville der være jernbaneforbindelse hele vejen fra St. Petersburg over Moskva til Vladivostok.



Tegning til isbryderfærgeren Bajkal, der leveredes som byggesæt fra Armstrong, Mitchell & Co i Newcastle, men samledes ved Bajkalsøen og søsattes 1899. Færgeren er på tegningen vist med personvogne på dækket. I praksis var det godsvogne, der overførtes, mens passagererne måtte gå ombord på færgeren eller på det mindre skib Angara, der ikke kunne overføre jernbanevogne. Selv om Bajkal var en isbryderfærge, var den dog ikke stærk nok i den kolde vinter 1903/04. I stedet blev der midlertidigt lagt skinner over isen.

Den gennemførte del af projektet havde krævet mange ressourcer, selv om kvaliteten af det udførte arbejde var meget lav. Banen var kun enkeltsporet, og der var langt mellem krydsningsstationerne. Hertil kom, at betydelige dele af linjen gik gennem områder med permafrost. Om vinteren var det ikke noget problem, men når de øvre jordlag tøede op, kunne vandet ikke komme væk, hvorved sporet kom til at ligge i meterdybt pløje.

Selv om der kunne synes langt igen, var der alligevel en betydelig optimisme her op mod år 1900. Baggrunden for optimismen var den udenrigspolitiske udvikling, der havde muliggjort, at banen snart ville kunne færdiggøres ved at tage en genvej gennem Manchuriet.

Rusland havde i århundreder ekspanderet mod vest, syd og øst. Den russiske annektering af Sibirien nord for Manchuriet var sket i 1850'erne og kystområdet ned til Vladivostok var blevet russisk i 1860. Også den store ø Sachalin nord for Japan var blevet russisk i 1875. På baggrund af denne udvikling kan det måske undre, at Rusland solgte Alaska til USA i 1867, men dels kendte ingen Alaskas naturrigdomme på dette tidspunkt, dels var det Ruslands opfattelse, at Alaska alligevel ville gå tabt til Storbritannien i den næste krig. Til denne magt havde Rusland nemlig et permanent dårligt forhold på grund af den russiske ekspansion sydpå mod Iran og Afghanistan nord for Storbritanniens vigtigste besiddelse: Indien. Desuden havde Storbritannien også lige som Rusland betydelige interesser i Kina.

Med Japans udvikling i anden halvdel af 1800-tallet var Rusland imidlertid ikke længere den eneste magt, der ønskede at ekspandere i Fjernøsten, og i

1894-95 erobrede Japan Formosa og Korea fra Kina. Japan havde også tiltænkt sig selv Liaodong-halvøen med den isfri havn i Port Arthur på den kinesiske kyst vest for den koreanske halvø, men her intervererede Rusland med opbakning fra Frankrig, som de fra 1892 havde haft en alliance med, men også fra Tyskland, som ønskede at dreje Ruslands interesser mod øst. Resultatet blev, at Japan ikke fik Liaodong-halvøen.

Foruden at Kina afstod Formosa til Japan, skulle Kina som den tabende part betale en stor krigsskadeserstatning. En del af lånene hertil blev finansieret af den til formålet oprettet Russisk-Kinesiske Bank, der i virkeligheden var kontrolleret af det russiske finansministerium. Ved en hemmelig traktat indgået i Moskva i 1896 fik banken koncession på at anlægge en russisksporet jernbane tværs over Manchuriet. Banen betegnes "China Eastern Railway", men blev i virkeligheden en del af den transsibiriske jernbane.

I 1898 muliggjorde endnu en russisk-kinesisk traktat, at Rusland lejede den sydlige del af Liaodong-halvøen med Port Arthur og tillod samtidig anlæggelsen af en sidelinje fra Harbin på "China Eastern Railway" og herved. I henhold til overenskomsten måtte banen beskyttes af russiske tropper, og de ansatte hørte under russisk og ikke under kinesisk lov. Traktaten tillod hermed i praksis russisk besættelse af Manchuriet fra dets nordgrænse og til og med den tværgående jernbanelinje og fra sidelinjen ned til Port Arthur og ud til kysten. Foruden lånene fik Kina ved traktaterne visse tilsagn om beskyttelse ved kommende japanske angreb på Kina. Tyskland fik også i 1898 en tilsvarende lejekontrakt længere nede af kysten.



Kort over Den transsibiriske Jernbanes forløb gennem Manchuriet. Kortet er fra 1899 og viser med fuldt optrukken linje de anlagte baner på de på dette tidspunkt. Med prikket punktering vises den nu indtil videre opgivne linjeføring nord om Manchuriet, som derfor ville komme til at bestå af banestumper, der endte blindt i Stretinsk og Kharbarovsk. Den firkantede punktering viser de banestrækninger, der nu var under anlæggelse efter indgåelsen af aftalen om "China Eastern Railway" gennem Manchuriet med sidelinjen fra Harbin over Mukden til Port Arthur, og hvordan denne sidelinje igen skulle have en sidelinje til Peking.

Ydmygelsen af Kina ved disse traktater var en del af baggrunden for den såkaldte "Boxer-opstand" 1898-99 mod den vestlige indflydelse i Kina. Opstanden fik en del støtte fra det officielle Kina, men blev slået ned af en alliance af otte magter, der greb ind formelt for at beskytte deres statsborgere i Kina. I alliancen deltog Rusland, Storbritannien, USA, Frankrig, Tyskland, Italien, Østrig-Ungarn og Japan, der nu pludseligt var blevet en del af det pæne selskab. I årene umiddelbart herefter var Ruslands dominans i Manchuriet uanfægtet, og med færdiggørelsen af "China Eastern Railway" i 1903 hang den transsibiriske forbindelse sammen hele vejen fra Skt. Petersborg over Moskva til Vladivostok.

Det sibiriske Fabergé-påskeæg

Ved århundredeskiftet, hvor færdiggørelsen af Den transsibiriske Jernbane syntes at være inden for rækkevidde, tog Nikolai II. forskud på glæden. Fabergé-påskeægget, som han i påsken 1900 skænkede sin hustru Alexandra Fjodorowna, havde nemlig banen som motiv. Ægget er et af de største imperiale Fabergé-påskeæg. Ægget er 260 mm højt og er endnu et af de Fabergé-påskeæg, der kan ses på "Armoury Chamber" i Kreml. Fabergés værkfører for ægget var også i dette tilfælde Mikhail Perkhin.



Fabergé-ægget med motiv fra den sibiriske jernbane, som Zar Nikolai II. skænkede sin hustru til påsken år 1900.

Selve ægget er lavet af guld og sølv med grøn, blå og orange emalje. På den trekantede sokkel af hvid onyks står tre vingede griffer i forgyldt sølv med sværd og skjold med den kronede tohovede Romanoff-ørn. Æggets nederste del er dækket med grøn emalje i akantusmønster og afsluttes med vandrette border i guld og emalje i blå og gult. Hele æggets midterste del fremstår som et bredt bånd af sølv. Cirka en sjettedel af dette bånds omkreds bruges til et graveret skilt med en zarkrone foroven og flankeret af to sceptre. Skiltets russiske påskrift er i dansk oversættelse: "Ruten for den store sibiriske jernbane i år 1900". På de fem sjettedele af båndets omkreds er graveret et kort visende Den transsibiriske Jernbanes forløb. Anbragt på denne måde får man den fornemmelse, at banen går næsten hele vejen rundt om jorden. Så lang er den heller ikke, men den var ubestridt verdens længste jernbane.

Æggets top over sølvbåndet er også dækket af grøn emalje og lige som på æggets nederste del forsynet med guld- bånd samt guldforhøjninger om de- korationerne i blå og orange emalje. For oven afsluttes ægget af en trekantet



På den sidste del af kortet på ægget kan man se, at banen endnu ikke er færdigbygget. Banen nordpå fra Vladivostok ender blindt ved Khabarovsk, mens en anlagt kort sidelinje mod øst lige nord for Vladivostok fortsætter punkteret tværs over Manchuriet og kobler på linjen vestfra, der også ender blindt uden at nå nord om Manchuriet. Den punkterede banelinje har også en punkteret sidelinje sydpå her markeret med endepunkt i den civile by Dalian lidt nord for Port Arthur.



Fabergé-ægget med toppen vippet op, så man kan se det sammenfoldede tog på dets plads i ægget.



Fabergé-ægget i lukket tilstand og med togstammen udfoldet (længde 398 mm). I ægget er togstammen foldet sammen som et Z ved hjælp af hængsler i harmonikaerne mellem vogn 1 og vogn 2 og mellem vogn 3 og 4.

figur dannet af tre kronede, tohovede Romanoff-ørne, som hver især på ør-

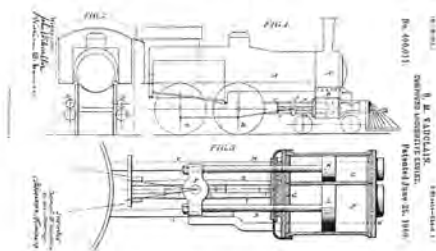
nenes bagside smelter sammen med de to andre ørne med det resultat, at der



Nærbillede af lokomotivet hentet fra YouTube-film med titlen: *The Most Expensive Miniature Train in the Universe*. I filmen ser man toget blive taget op af ægget, blive foldet ud, "køre" og igen blive sat på plads i ægget. Det er dog ikke ægte, når toget hører i filmen. Ved optagelsen er der blot panoreret hen ad togstammen. Bemærk på billedet tappen, hvor nøglen skal sættes på, når toget skal trækkes op, og pilen, der angiver, hvilken vej nøglen skal drejes.

udadtil kun er ørneforsider. Foruden at ørnehovederne hver i sær har kroner, bærer ørnene tilsammen et stor Romanoff-krone.

Æggets øverste del over kortet er et låg, der kan vippe til siden. Hvis man gør det, afsløres et indre dækket af hvidt fløj, hvor der stikker tre tog-ender op. Man skal dog ikke lirke tre separate tog-dele op. I virkeligheden er det én togstamme, der har to hængsler, så den kan foldes sammen som et Z. Helt udfoldet er togstammen 398 mm lang. Togstammen består af et lokomotiv og fem vogne. Togets skala kan skønsmæssigt beregnes til ca. 1:300, altså mellem



Vauclain's US pat 406.011 af 25/7 1889 på compound damplokomotiv hvor højtryks- og lavtryks-cylinder trækker på fælles krydshoved.

en tredjedel og en fjerdedel af H0. Toget er således mindre end skala N (1:160) og skala Z (1:220), men svarende til skala ZZ (1:300), hvor sporvidden er 4,8 mm. Der er dog ikke skinner med til toget i Fabergé-ægget, men lokomotivet kan trækkes op (eller har i hvert fald kunnet) med en lille guldnøgle, der også kommer frem, når man åbner ægget.

Lokomotivets kedel er af platin, mens resten af lokomotivet lige som vognene er af guld. "Glasset" i den store lanterne er en rubin. Lokomotivet viser altså lidt urealistisk rødt "lys" fremad. Lokomotivet trækker på tre aksler og har en toakslet forløberbogier ligesom det tidligere afbillede oliefyrede lokomotiv fra Lenins begravelsestog. Ligesom på dette har lokomotivet i ægget også to toakslede bogier under tenderen. Lokomotivet, der har dannet forbillede for lokomotivet i ægget, har dog ikke været af helt samme type som "Lenins lokomotiv", da de tidligste af denne type ikke byggedes før i 1906. Forbilledet for lokomotivet i Fabergé-ægget har også været træfyret. Man ser tydeligt brændestykkerne stablet op på tenderen. En mulighed, som udseendemæssigt passer meget fint, er V-typen (Kyrillisk: В), som var firecylindrede compoundlokomotiver efter system Vauclain bygget 1895-99 i et samlet antal af 85 stk. af Baldwin i Philadelphia til de russiske baner. Klassen kom til at hedde V i 1912 efter lokomotivtypens opfinder den amerikanske ingeniør Samuel M. Vauclain, som i 1889 fik US-patent på denne type compound. Her indeholder samme udvendige cylinderblok både høj- og lavtryks-cylinder og recievere/glidere, og begge cylindre trækker på samme krydshoved til en enkelt drivstang. I Danmark har vi også haft compound-lokomotiver, men ikke med både høj- og lavtryks-cylinder siddende udvendig i samme cylinderblok.

V-typen blev kun brugt i det europæiske Rusland. På grund af konstruktionen var reparationsomkostningerne også høje, og typen blev ikke anvendt efter revolutionen i 1917. Den amerikanske rejsebogsforfatter Elias Burton Holmes, der i 1901 rejste med Den transsibiriske Jernbane fra Moskva og næsten så langt, som man på dette tidspunkt kunne komme, har taget et billede af sit tog. Lokomotivet på billedet ligner rigtig meget lokomotivet i Fabergé-ægget. Desuden skriver han i dansk oversættelse: "På adskillige af de første strækninger i det egentlige Rusland blev toget trukket af Baldwin-lokomotiver med en oplivende fart, men farten blev sænket betydeligt, da vi kom ind på stigningerne op mod Ural-bjergene".

Vognstammen i Fabergé-ægget består foruden lokomotivet af fem vogne og der er tale om russiske statslige vogne.



Transsibirisk tog 1901 på europæisk strækning forspændt Baldwin-lokomotiv som toget i Fabergé-ægget gengivet fra Burton Holmes rejsebeskrivelse.

Dette er ikke nogen selvfølge. Fra 1899 kørte nemlig også Wagons-Lits tog fra Moskva og så langt som Den transsibiriske Bane var åben. Det første år blev det kun til 7 Wagons-Lits afgang, men tallet steg hurtigt: 16 i 1900 og 1901, 31 i 1902, 59 i 1903 og 60 i 1904. Wagons-Lits togene bestod udelukkende af Wagons-Lits vogne, men havde naturligvis russiske lokomotiver. Vognene i ægget er imidlertid ikke af den type, som Wagons-Lits anvendte i Rusland. Det ville også have været mærkeligt, hvis zaren havde accepteret et udenlandsk tog i påsegaven til hustruen.

På den første vogn står der (på russisk): "Sibirisk gennemgående tog", hvilket må opfattes som en oplysning om hele togstammen og også ordet "post", hvilket må være en oplysning om selve den forreste vogn. Hvis modellens forlæg havde været et Wagons-Lits tog, kunne det have været en af Wagons-Lits russiske vogne med postafdeling, el-generator til toget, badeværelse med karbad og kupeer til personalet.

Med hensyn til karbadeværelser i tog har jeg altid syntes, at det lød lidt dekadent, når man beskrev, at Trotskij som kommanderende general i den røde hær under borgerkrigen 1918-20 kørte rundt i et kommandotog med karbad. Det var dog formentlig ikke noget, som han havde fået specielt indbygget. I hvert fald visse russiske statstog havde karbadeværelse i zartiden, og jeg har selv set en sådan rekonstrueret karbade-kupé på Moskva jernbanens museum.

Med hensyn til funktionen af vognene i Fabergé-ægget er den bedste hjælp at hente på "Det gamle jernbanemuseum" i St. Petersburg. Her står fem vognmodeller, der tilsammen danner en vognstamme til et transsibirisk eksprestog fra omkring 1900 – altså fem

vogne ligesom i Fabergé-ægget. Museets officielle betegnelse på engelsk er "The Central Museum of Railway Transport of Russia". Museet roser sig af at være oprettet i 1813 og det er i 1902 flyttet ind i den nuværende bygning, der er opført til formålet. Indretningen er ikke ændret meget siden. Museet er en del af byens transport-teknologiske universitet.

De fem vognmodeller er store - formentlig i 1:10. Den første vogn i togstammen har et udseende helt som den forreste vogn i Fabergé-ægget og har også påskriften "Sibirisk gennemgående tog". På museets store model er taget imidlertid vippet op, så man kan se, hvad vognen indeholder. Vognen har forrest et stort baggage-, pak- eller postrum, i midten et rum med togets varmekedel og bagest noget, der ser ud som personalerum. Forreste vogn i Fabergé-toget har derfor formentlig haft samme indretning.

Her kunne man så etablere en teori om, at Fabergé-togets fem vogne er en kopi af de fem modelvogne på museet, men så simpelt er det ikke. Vi ved da heller ikke, om de fem modelvogne på museet er lavet før eller efter Fabergé-ægget,

Her er vogn 2 en 1. kl. sovevogn med 18 pladser, mens vogn 4 og 5 er 2. kl. sovevogne med 24 pladser. Døre, vinduer og udstyr på taget på museets modeller svarer helt til de tilsvarende vogne i Fabergé-toget. En 1. kl. sovevogn har således i begge tilfælde tre store kasseformede udbygninger på taget, nemlig én i hver ende og én midt på, mens en 2. kl. sovevogn kun har udbygningerne på taget i enderne.

Både modellen af 1. kl. sovevognen og den ene af de to modeller af 2. kl. sovevogne på museet har imidlertid sidevæggen "klappet ned" og modellen af 1. kl. sovevognen har ydermere taget "klappet op", så man kan se indretningen. Det viser sig, at en 2. kl. sovevogn i vognenderne har WC og vaskerum, men at den overvejende del af vognens længde optages af fem rum med de i alt 24 sovepladser. I hver ende er der sidegang med to kupeer med hver fire senge. De sidste 8 pladser er placeret i én stor midterkupé og - måske for at give mere luft - har kupeen ingen væg til sidegangen. Her indgår sidegangsarealet altså i kupeen. Modellen viser også, at udbygningerne oven på taget i vognens ender bruges til at ventilere vognens endeperroner.



Vogn to i toget i Fabergé-ægget er en 2. kl. sovevogn. Indretningen af en sådan vogn kan ses på den tilsvarende store vognmodel på "Det gamle Jernbanemuseum" i St. Petersburg. I enderne er WC og vaskerum. Imellem er - regnet fra begge ender - to firepersoners rum med væg ud til gangen og i midten et otte-personers rum uden væg til gangen. At væggen til gangen ikke bare er fjernet på modellen, for at man skal kunne se ind, angives af vægmarkeringerne i det op-klappede tag.

der som nævnt blev overleveret til Zarinaen i påsken år 1900. Der er imidlertid stor lighed mellem museets vognmodeller og vognene i Fabergé-ægget, så vi må gå ud fra, at de to togstammer til en vis grad har fælles forlæg.

Vogn 2 i toget i ægget har påskriften "2. kl. 24 pladser", mens vogn 3 og 4 har påskriften "1. kl. 18 pladser". I begge tilfælde er der tale om sovevogne. Begge vogntyper genfindes i Museets vognstamme, men i omvendt omfang.

terkupé, der i størrelse svarer til to almindelige firepersoners sovekupeer. I rummets ender er der de sædvanlige sofaer, der om dagen giver siddepladser, men hvor ryggen kan slås op, så den om natten også bliver en overkøje. I vognmodellens midterkupé er sofaen i den venstre ende vist i dagstilling og i den højre i natstilling.

Det store ledige gulvareal midt på er brugt til en rigtig topersoners sofa, to lænestole og et bord. På modellen er der ikke vist væg ud til sidegangen, hvilket kunne tyde på, at lænestole og sofa var til fri afbenyttelse for alle vognen rejsende og ikke kun i de fire i den "kupé". Det er dog også muligt, at væggen bare er fjernet på modellen for at kunne se ind. Den mærkelige klods midt på taget af en 1. kl. sovevogn fremkommer fordi loftet er forhøjet som i en tagrytter midt over midterkupeen. Konstruktionerne på vogntagets ender ventilerer som på 2. kl. vognens endeperroner.



Vogn tre og fire i toget i Fabergé-ægget er førsteklases sovevogne med 18 pladser. Indretningen af en sådan vogn kan ses af den tilsvarende store vognmodel på Museet. Den store midterkupé havde foruden de to almindelige "sovesofaer" også et (fælles?) område med bord, sofa og lænestole.

Burton Holmes beskriver i sin rejseberetning, at hans tog bestod af seks vogne, men der er noget galt i beskrivelsen, idet han derefter kun nævner fem vogne, nemlig en 1. kl. sovevogn, to 2. kl., en restaurantvogn og en bagagevogn. Desuden viser hans foto kun fem vogne efter lokomotivet, så jeg formoder, at hans tog kun har haft fem vogne, og at der er tale om de fem vogne, som han nævner. Kombinationen med én 1. kl. sovevogn og to 2. kl., som at Burton Holmes nævner, og som modeltogstammen på Museet har, var den almindelige. Kombinationen to 1. kl. og én 2. kl. i Fabergé-ægget er "overluksus"

Hvad der således mangler i toget i Fabergé-ægget er en eller anden form for spisevogn. Burton Holmes beskriver spisevognen i hans tog som "a stuffy little affair with a piano at one end and a bookcase at the other". Hverken klaveret eller bogsamlingen oplevede han, at nogen benyttede sig af. Historien om klaveret er imidlertid god nok. Klaveret ses tydeligt i salonen på vogn tre i modelsamlingen på Museet. At der så nærmest er tale om en opholdssalon med lænestole og små arbejdsborde foruden almindelige borde og spise-stuestole er en anden sag.



Vogn tre i Museets sæt af fem vognmodeller har i den ene ende en salon med klaver. Der er ikke en rigtig spisevogn i sættet, så enten mangler en sådan, eller også har denne salon, hvor der foruden borde og spisestuestole også er lænestole, fungeret som kombineret opholds-salon og spisevogn.



I den anden ende af vogn tre i Museets sæt af vognmodeller – den med salonen – er der bl.a. i den ende, der vender hen mod 1. kl. vognen et karbadeværelse med bruser i karrets ene ende. Her har rummet måttet fotograferes fra oven. Baderummets placering kunne tyde på, at karbad har været forbeholdt sovevognsrejsende på første klasse.

Burton Holmes og hans rejsefæller rejste på anden klasse og han bemærker om vaskemulighederne: "The crude and ill-kept public wash-rooms are the

most objectionable feature". Han nævner ikke noget badekar, så enten var der ikke et sådant i hans tog, eller også, hvad der er mest sandsynligt, var badekarret forbeholdt rejsende på første klasse. I modelsættet på Museet finder vi badekar med brusebad i den samme vogn som (spise)salonen, mellem 1. kl. sovevogn og de to 2. kl. sovevogne.

Herefter er vi nået frem til, at både toget i Fabergé-ægget og modelsættet på

to godsvogne på et sidespor. Han beskriver den som en komplet græsk-ortodoks kirke med klokker i den ene ende og et forgyldt kors på taget i den anden ende.

Hans eget fotografi viser dog guld-kors på taget i begge ender. Kirkevognen i guldtoget er forkortet i forhold til originalen og har kun 9 vinduer mod dennes 10, som det fremgår af den her bragte illustration.



I stedet for Burton Holmes billede af kirkevognen mellem de to godsvogne er her valgt et mere repræsentativt billede af vognens anvendelse.

museet bestod af fem vogne, heraf tre sovevogne, dog i forskellig kombination, og en bagage, post, og varmeke-del-vogn, men når Museets vognsæt havde en vogn med (spise)salon og karbad, og dette ikke er tilfældet med vognsættet i Fabergé-ægget: hvad er den femte (og bageste) vogn i toget i Fabergé-ægget så?

Fabergé-togets femte og sidste vogn er af en type, der ganske vist eksisterede på Den transsibiriske jernbane, men som afgjort ikke var en bestanddel i gennemgående transsibiriske ekspres-tog. Dens påskrift er: "Kirke". Formålet med den virkelige kirkevogn – for der var formentlig kun én vogn i alt med denne indretning på Den transsibiriske Jernbane – var at yde kirkelig betjening for anlægsarbejderne. En russisk ven har foreslået mig, at når kirkevognen alligevel er med i toget i Fabergé ægget, var det for at bruge den ortodokse kirke som et symbol på Rusland.

Burton Holmes traf også først på kirkevognen efter at være blevet færget over Bajkalsøen på færgen Bajkal og steget på Trans-Bajkalbanens tog på den anden side, hvor man stadig arbejder på banens anlæg. I Werchne-Undinsk (Ulan-Unde) stod nemlig, hvad Burton Holmes betegner som "the celebrated church on wheels", oprangeret mellem

Burton Holmes blev i toget til Sretensk, som han nåede frem til efter fire dages rejse fra Irkutsk og som i juli 1901, hvor han passerede, var den sibiriske banes endepunkt. Hans videre rejse foregik på traditionelt russisk vis ved at sejle ned ad Shika floden. Hans næste store mål var Peking.

Den transsibiriske Jernbanes videre skæbne

Som nævnt blev "China Eastern Railway" færdig i 1903, hvormed der var baneforbindelse hele vejen fra St. Petersburg over Moskva til Vladivostok. Året før, 1902, havde Storbritannien og Japan imidlertid 30/1 indgået en alliancetraktat for at modarbejde den russiske ekspansion i Asien. Ifølge traktaten ville den anden part være neutral, hvis Storbritannien eller Japan kom i krig på Kinas område, og hvis de to parter i en sådan krig fik mere end en modstander, skulle den anden part støtte den krigsførende part.

Frankrig og Rusland havde været allierede siden 1892 i en alliance rettet mod Frankrigs arvefjende Det tyske Kejserrige. Da man nærmede sig 1904, var der også stærke tegn på en fransk-engelsk forståelse, hvilket kunne ende med en samlet fransk-engelsk-russisk alliance mod Tyskland. Den tyske kejser, Wilhelm II, gjorde derfor, hvad han kunde, for at få Rusland til at angribe Storbritan-

niens allierede Japan for derved at sikre sig mod en engelsk-russisk forståelse.

Foreløbigt arbejdede Rusland på at udbygge den sibiriske bane til højere kapacitet, og i 1904 (oktober) blev den vanskelige 261 km lange strækning syd om Bajkalsøen færdig, så man ikke længere var afhængig af den enlige færge på Bajkalsøen. Da var der også hårdt brug for mere kapacitet, idet Japan natten mellem 8. og 9. februar 1904 havde åbnet krigen uden varsel ved et angreb på de russiske krigsskibe ved Port Arthur. Som udgangspunkt havde den russiske flåde i de Østasiatiske farvande været på størrelse med den Japanske, men ved de effektive japanske angreb forskubbedes balancen, og krigen, hvor Rusland hurtigt kom i defensiven, kom derfor til at foregå på det asiatiske fastland.

Den russiske østersøflåde blev først sendt hjemmefra 12/10, og mens den var på vej, nåede de japanske landstyrker på skudhold af Port Arthur og sænkede de sidste rester af den russiske østasiatiske flåde. Da den russiske Østersøflåde endeligt nåede frem i maj 1905, blev den derfor også sænket af japanerne. Russerne frygtede nu, at de ikke ville kunne afvise et angreb på Vladivostok, og måtte i september-oktober 1905 slutte fred. Ingen af staterne skulle yde krigsskadeserstatninger, men Japan fik overherredømmet i Korea og overtog flådebasen Port Arthur og den sydlige del af Liaodong-halvøen, som basen lå på, samt den sydlige del af øen Sachalin, der først blev generobret af Rusland i maj 1945.

Med en så massiv japansk tilstedeværelse på det asiatiske fastland gjaldt det for Rusland om ikke at være afhængig af Den østkinesiske Bane gennem Manchuriet for at have en jernbaneforbindelse til Vladivostok. Bygningen af banen nord om Manchuriet blev derfor genoptaget. Terrænet var dog vanskeligt og linjen blev først færdig i 1916.

Det russiske nederlag og den påfølgende svækkelse var naturligvis i første omgang en fordel for Tyskland, men skulle hurtigt vende sig til det modsatte. Ruslands svækkelse medførte også, at der nu kunne opnås en russisk-engelsk forståelse om afgrænsningen af de to landes interessesfærer i Persien, Afghanistan og Kina, med det resultat, at der fra 1907 i realiteten eksisterede en fransk-engelsk-russisk alliance mod Tyskland. Landet var derfor fra begyn-

delsen af Første Verdenskrig i 1914 tvunget til tofrontskrig.

De sidste imperiale Fabergé-æg

I 1901, 1902 og 1903 skænkede Nikolai II som vanligt både sin hustru og sin mor et Fabergé påskeæg. Det, som Dagmar fik i 1903, er interessant ud fra en dansk synsvinkel, da motivet var Christian IX.'s 40 års regeringsjubilæum. Øverst på ægget sad elefanten fra elefantordenen, og op af ægget kunne tages en miniatureramme på en lille fod. I rammen sad på den ene side et portræt af Christian IX. og på den anden et hans hustru dronning Louise.

Dagmar var i København i anledningen af festlighederne, og der findes et brev fra Nikolai II om, at han sender ægget til hende i København, hvad han så formentlig har gjort. Der findes et billede af ægget, men ingen oplysninger om æggets opholdssted efter København. Ægget kunne meget teoretisk stadig befinde sig i Danmark. Sandsynligheden herfor er dog uhyre lille.

I 1904 og 1905 blev der på grund af krigen og den påfølgende offentlige uro i Rusland ikke skænket æg til de to damer, men fra 1906 blev traditionen genoptaget, og der blev herefter fremstillet æg hvert år frem til 1917. De to æg, der skulle have været overleveret i påsken 1917, nåede dog på grund af udbruddet af den russiske revolution aldrig frem til deres tiltænkte modtagere.

I alt modtog Dagmar (Maria Fedorowna) 30 og Alexandra Fjodorowna 20 imperiale Fabergé æg. Medregnet de to fra 1917 blev der således i alt fremstillet 52 imperiale Fabergé påskeæg. Et af æggene har en særlig dansk interesse, nemlig det æg, som Nikolai II i 1909 skænkede til sin hustru. Det er fremstillet af guld, sølv, brillanter og rosenfacetslebne diamanter, men også bjergkrystal og lapis lazuli. Her står ægget ikke lodret på en fod som normalt, men ligger vandret. Ægget er hult og udskåret af bjergkrystal. Man kan altså se "hommeligheden" inde i ægget, hvad enten ægget er åbent eller lukket. "Hommeligheden" er en lille meget detaljeret model af zar-jagten Standard. Det rigtige skib blev bygget på B&W i 1893 til Alexander III og efter dennes død brugt flere gange til at sejle medlemmer af Zarfamilien til København. Skibet blev også brugt på turen til Frankrig i 1896. Ægget kan ses på Armoury Chamber i Kreml.



Fabergé-ægget fra 1909 med model af zar-jagten Standard, som var bygget på B&W. Ægget befinder sig på Armoury Chamber i Kreml.

Værdiansættelse af de imperiale Fabergé-æg.

En værdiansættelse af Fabergé-ægget med det lille transsibiriske modeltog i Kreml er lige så teoretisk, som hvis nogen ville bede om en værdiansættelse af Solvognen på Nationalmuseet. Ingen kan forestille sig, at Solvognen kommer til salg, ligesom ingen kan forestille sig, at Fabergé-æggene i Kreml kommer til salg. Der er imidlertid andre tilsvarende Fabergé-æg, der er blevet handlet.

Efter den russiske revolution var der nogle af æggene, der forsvandt, men de fleste endte i det statslige kontor, der administrerede de indsamlede formuegenstande. Herfra blev nogle af æggene solgt fortrinsvis til eller gennem den amerikanske forretningsmand Armand Hammer. Andre af æggene kom ud af Rusland på anden vis.

I 1927 blev 10 resterende æg i salgsbeholdningen i Moskva gjort til museumsgenstande i Kreml og var herefter ikke til salg. Men en del æg var altså på forskellig vis kommet ud på det frie marked. I 1930'erne blev æggene i Vesteuropa handlet til ret beskedne priser. Bl.a. købte den engelske Dronning Mary Fabergé æg til noget, der i dag må betegnes som latterligt lave priser.

Fra 1960'erne begyndte den amerikanske udgiver af business-tidsskriftet Forbes Magazine, Malcolm Forbes, imidlertid ret systematisk at opkøbe imperiale Fabergé æg, når de blev udbudt på auktion, hvilket lagde en solid grund under markedet. Forbes købte dog også andre kunstgenstande og kunsthåndværk fremstillet af Fabergé, ligesom han samlede på de forskellige ting. Med hensyn til æggene synes Forbes princip at været, at hans samling skulle være bedre end den i Kreml, hvilket han mente

at have opnået, da han i 1985 købte det Fabergé æg, som Dagmar fik til påske år 1900, for 1,8 millioner dollars. Så havde Forbes efter sin egen opgørelse 11 æg, mens Kreml havde 10. Senere er man dog nået frem til, at kun ni af Forbes æg var imperiale Fabergé æg.

Efter Forbes død i 1990 skilte familien sig efterhånden af med hans betydelige samlinger. Fabergé æggene og andre Fabergégenstande, i alt 219 dele, skulle have været på auktion i New York i 2004. De var af Sotheby's vurderet til ca. 90 millioner dollars, men auktionen blev aflyst, da den russiske forretningsmand i Gas-branchen Viktor Vekselberg købte hele samlingen før auktionen for et stadig uoplyst beløb. Der blev dog uimodsagt talt om en pris på over 100 millioner dollars. Selv om der som nævnt også var andet Fabergé med i handelen, blev et rimeligt godt imperialt Fabergé påskeæg herefter anset for at have en værdi på ikke under 10 millioner dollars.

Viktor Vekselberg lod allerede i 2004 Forbes samlingen indgå i "The Link of Times Cultural Foundation" og har senere forøget dem ned yderligere køb. Siden 2013 har samlingen været permanent udstillet i "The Fabergé Museum" i St. Petersburg. Hvad Forbes samlingen eller senere indkøb har kostet, røbes ikke i det meget omfattende værk om samlingen, som museet i efteråret 2017 udgav sammen med New York kunstforlaget Skira. Pris 100 US dollars. Bogen kan kraftigt anbefales.

Forbes samlede som nævnt også på mange andre ting. Jeg har selv i 2005 besøgt hans private, men offentlige museum i stueetagen af The Forbes Building på 60-62 Fifth Avenue. Det var altså efter, at Fabergé æggene var solgt, men jeg har aldrig set en tilsvarende samling af mekaniske Bing og Märklin blikskibe. De blev solgt hos Sotheby's i New York i december 2010 sammen med resten af legetøjssamlingen og indbragte samlet 2,4 mio. US dollars. I sammenligning med, hvad Fabergé samlingen må have indbragt, er det småpenge, men få legetøjssamlinger er så værdifulde. Forbes museum lukkede definitivt i 2014, og tidsskriftet er nu flyttet til en billigere adresse i New Jersey.

Skønnet, at et imperialt Fabergé påskeæg ikke bør værdiansættes under 10 mio. US dollars, er ikke ukvalificeret. I 2002 havde Christie's i New York solgt

"The Winter Egg", som Dagmar fik af sin søn Nikolai II i 1913, til Emiren af Qatar for 9,6 millioner US dollars.



"The Winter egg" på finsk frimærke miniark. Som sådan kunne det købes for 7 EUR. Der rigtige Fabergé æg blev i 2002 solgt på auktion i New York for 9,6 millioner US dollars.

Et andet Fabergé æg, som ikke hører til de imperiale Fabergé æg, men som er af samme kvalitet, er også blevet handlet. Det blev fremstillet i 1902 til Beatrice Ephrussi Rothschild, og blev solgt på Christie's i London i 2007 for 8,98 millioner britiske pund (17,9 millioner US dollars efter datidens kurs) til Alexander Ivanov. I første omgang blev det udstillet på hans private Fabergé museum i Baden.

I 2014 blev ægget dog overleveret af præsident Putin til Eremitage Museet i St. Petersburg i anledning af dettes 250 års jubilæum. Rygtet vil vide, at ægget var overgået fra Alexander Ivanov til den russiske stat som led i løsningen af en skattesag.

Det kan ikke forventes, at der ofte vil komme imperiale Fabergé påskeæg på markedet. Af de 46 bevarede imperiale Fabergé æg tilhører ti Armoury Museum i Kreml. Ni tilhører Viktor Vekselberg og er udstillet på hans Fabergé museum i St. Petersburg. Tretten æg befinder sig på forskellige museer i USA (heraf 5 i Richmond, 3 i New York, 2 i Baltimore og 1 i Cleveland).

Tre æg tilhører den engelske kongelige samling og er ikke udstillet. Et æg tilhører stadig Qatar. Kun 10 æg er i noget der ligner privateje, men i flere tilfælde kan der være tvivl om, hvorvidt der er tale om egentlig privateje.

Formelt kan man måske også medregne Viktor Vekselbergs samling i St. Petersburg til privateje, selv om samlingen nu betegnes: The Link of Times foundation. Det er dog svært at forestille sig, at den russiske stat vil tillade, at samlingen sælges ud af Rusland.

LITTERATUR:

Bo Bramsen: Med kongelig Dampyacht og salonvogne, i Fredensborg – En skildring af slotsbyen gennem tiderne, 1992, s. 192-203.

Berlingske Tidende 1890 9/6, 1891 26/8, 7/9, 24/9 og 25/9.

The Buton Holmes Lectures with Illustrations from Photographs by the Author, vol. 8 (St. Petersburg, Moscow, The Trans-Siberian Railway), New York 1905, p. 235, 301-302, 310, 314-316.

Jean des Cars und Jean-Paul Caracalla: Die Transsibirische Bahn, Zürich 1987, s. 29.

Toby Faber: Fabergé's Egg, 2009, s. 19, 23, 27-29, 230-253, 265-282, 275-278, 296-299

Fabergé – The Treasures of Imperial Russia – Fabergé Museum, St. Petersburg, med bidrag af Géza von Habsburg m.fl., New York 2017

Tatiana Fabergé, L.G. Proler and V. Skurlov: The Fabergé Easter Egg, Christies 1997, s. 102-105, 130-132, 150-153, 162-163.

Alban Guizol: La Compagnie Internationale des Wagons-Lits: Développement spatial et constitution d'un réseau multinational (disp. Sorbonne 1995), Paris 2005, s. 40.

J.H. Hayes: Contemporary Europe since 1870, 1964, s.149, 279-280, 289-294, 312-313, 340.

Morten Flint Larsen og Poul Thestrup: 1887: Tsaren rejser – en dansk mediebegivenhed, Jernbanehistorisk årbog 2012, s. 17.

Hans Roger Madol: Christian IX Europas svigerfader, 1998, s. 101-109, 136.

T.N. Muntian: The World of Faberge, sec.ed. Moscow 2000, p. 37-38, 40-41, 46-47.

Tatiana Muntian. Masterpieces from the Russian firm of Carl Fabergé, I FABERGÉ The Tsar's Court Jeweller and his Association with the Danish Royal Family, Museet på Koldinghus 2016, p. 37.

John Poulsen: Tog til Kina – ad Den transsibiriske Jernbane, 2007, s. 100-103.

Witali Alexandrowitsch Rakow: Russische und sowjetische Dampflokomotiven, Berlin 1988, s. 144-145

Trap Danmark, 3. udg. bd. 2, 1898, s. 261.

Leon Trotsky: My life, New York 1930, chapter 34 (The train)

Preben Ulstrup: Danmarks Kongefamilie og Ruslands Kejsersfamilie, i Ruslands skatte – Kejserslige gaver, 2002, s. 52, 67-75, 96-98

Preben Ulstrup: Kejsersinde Dagmar/ Marija Fjodorovna, Danmark og Zarernes Rusland 1600-1900, 2013, s. 197-231.

US Pat 406.011 af 25/6 1889.

Westermanns Grosser Atlas zur Weltgeschichte, Braunschweig 1965, s. 136-139.

Hjemesider:
<http://armoury-chamber.kreml.ru>

<https://www.metmuseum.org/art/collection/search/238736>

<https://kejsersvilla.com>.

http://en.peterhofmuseum.ru/objects/peterhof/bolshoy_petergofskiy_dvorets

http://en.peterhofmuseum.ru/objects/aleksandriya_dvorets_kottedz

<http://rusmania.com/history-of-trans-siberian-railway>.

<http://www.tynebuiltships.co.uk/B-Ships/baikal1896.html>

<http://www.sothebys.com/en/auctions/2010/the-malcolm-forbes-toy-collection-n08706.html>

https://en.wikipedia.org/wiki/Forbes_Galleries

[https://en.wikipedia.org/wiki/Winter_\(Faberg%C3%A9_egg\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Winter_(Faberg%C3%A9_egg))

[https://en.wikipedia.org/wiki/Rothschild_\(Faberg%C3%A9_egg\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Rothschild_(Faberg%C3%A9_egg))

OHJ 38 – historien om et lokomotiv



OHJ 38 skal kobles til togstammen inden afgang fra Høng. Foto Vagn Holstein



OHJ 38 parat til afgang fra Høng station. Foto Preben Madsen.



Indvielsestoget er kommet til Slagelse banegård og holder nu under køretråd. Foto Preben Madsen.jpg



Et mellemstop på Stenlille station - som det ses, var der masser af rejsende med toget. Foto Preben Madsen.

Af Flemming Søeborg

I forbindelse med præsentationen af OHJ 38 har Dansk Jernbane-Klub udgivet en bog om historien bag lokomotivet, herunder også beretningen om renoveringen af det. Det begyndte tilværelsen om et af Sydyske Jernbaners store, firekoblede damplokomotiver, SFJ nr. 33. Det blev taget i brug den 15. maj 1917.

Nr. 33 var i en periode udlånt til HFHJ, hvor det viste sig at være meget velegnet. Af forskellige grunde købte HFHJ i stedet søsterlokomotivet SFJ 28, som blev omdøbt til HFHJ 9. SFJ 33 kom tilbage til Fyn, men efterhånden blev kørslen med de store damplokomotiver ved SFJ reduceret kraftigt. Under Besættelsen blev nr. 33 renoveret med ny fyrkasse m.m., men den 1. oktober 1944 blev lokomotivet beskudt af et britisk jagerfly ved Stenstrup, hvorved personalet blev lettere såret.

Lokomotivet kunne ikke køre videre, men måtte trækkes på værksted.

Den 1. april 1949 overtog DSB de sydyske baner, og nr. 33 blev herefter omdøbt til DSB DF 130 – D'et fordi lokomotivets ydeevne og anvendelsesområde svarede til DSB's øvrige litra D-maskiner, F for Fyn. I 1959 blev maskinen henstillet i Odense.

Privatbanen TKVJ stod på dette tidspunkt og manglede et kraftigt godstogslokomotiv og købte DF 130 i 1960, men efter få år var det blevet overflødig og blev derfor holdt i reserve. TKVJ blev nedlagt i 1968. Samme år købte OHJ lokomotivet, der atter fik nyt nummer – OHJ 38. Det var navnlig i denne nye tilværelse, at lokomotivet for alvor blev kendt i offentligheden.

I vinteren 1969-70 blev OHJ flere gange benyttet som snerydningsmaskine

på OHJ og HTJ, og i de følgende år blev det benyttet på mange udflugtsture, såvel på de to hjembaner OHJ og HTJ som på HFHJ.

I vinteren 1978-79 kom det for alvor på prøve som snerydningsmaskine, da store dele af landet bogstavelig talt blev dækket af sne i lange perioder. Sidst i februar blev nr. 38 afsporet i en kurve,



Jan Bo Petersen takkede holdet bag restaureringen af OHJ 38 under opholdet i Gørlev. Foto Preben Madsen.

og dermed var sneplovskørslerne for OHJ 38 forbi.

DJK overtog OHJ 38 i 1981, og lokomotivet kørte herefter atter en hel del udflugtstog på Fyn og Sjælland, indtil det i 1989 blev taget ud af drift. Herefter henstod det i mange år i remisen i Tølløse, indtil Vestsjællands Veteran-tog (VSVT) påtog sig opgaven med at totalrenovere maskinen.

Arbejdet begyndte i 2003, og opgaven kunne for udenforstående synes endeløs. VSVT fik en aftale med Asnæsværket i

Kalundborg om, at renoveringen kunne foregå i værkets Blok 1, hvor der var fortrinlige faciliteter til arbejdet – og samtidig en stor gruppe interesserede medarbejdere.

Arbejdet foregik i 14 år, hvor OHJ 38 blev skilt ad og nøje gennemgået del for del. Nye dele blev fremstillet, hvor det var nødvendigt, andre blev renoveret eller repareret, og selvom lokomotivet for nogle år siden måtte flyttes fra Asnæsværket til VSVT's værksted i Høng, fortsatte arbejdet ufortrødent. Sidste år blev lokomotivet trykprøvet og godkendt, og den 29.

april i år blev det så præsenteret ved et stort arrangement, hvor det kørte præsentationsture på HTJ og til Gørlev.

Bogen fortæller historien om OHJ 38 helt op til denne genindvielse, og den er illustreret med masser af historiske og nye fotografier, herunder en hel række fra renoveringen 2003-2017.

Peter Jørgensen, Ole-Chr. Munk Plum og Lars Viinholt-Nielsen: OHJ – historien om et lokomotiv. Dansk Jernbane-Klub 2018. 96 sider, stift bind. ISBN 978-87-87050-15-9. Pris kr. 210,-.



OHJ 38 set lige fra siden - et stateligt lokomotiv. Foto Vagn Holstein



Som det ses af billedet fra 2011, var der tale om nærmest total demontering og genopbygning af OHJ 38. Foto Preben Madsen.



I 2016 blev kedlen løftet på plads igen på Asnæsværket. Foto Preben Madsen.



Her nærmer OHJ 38 sig færdiggørelsen i 2017, så skorstensbåndet er sat på plads - men førerhuset mangler. Foto Preben Madsen.



OHJ set bagfra. Foto Vagn Holstein

Freja Modeltog

Exclusive modeltog & tilbehør



A/s FRICHS
Diesellokomotiver



www.freja-modeltog.dk

Morsø skal sejle i dag



Morsø' i hel figur - knapt en halv meter lang.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Gennem mange år har jeg været fascineret af den lille jernbaneløse færges "Morsø", der sejlede en menneskealder på overfarten Glyngøre-Nykøbing Mors. Ove Pedersen, der har virksomheden "Jelling Modelskibs-

værft", var straks med på at bygge en model af denne færges, der synes som skabt til et modeljernbaneanlæg. Ordren blev kontraheret ved juletid 2017, og allerede et par uger senere var arbejdet med "Morsø" så langt fremme, at vi kunne aftale overdragelsesforretningen. Desværre kom såvel Nürn-

berg-messen som vinterens influenza-bølge imellem, men endelig i marts oprandt dagen, hvor færgen ankom.

Vi mødtes ganske passende i færrummet på Danmarks Jernbanemuseum, hvor der i forvejen findes en 1:50-model af færgen – bygget tilbage



Velkommen ombord på færgen.



Kigget ind på dækket giver overraskende indtryk....



... og afslører endnu flere detaljer.



Først den ene vej....

i 1930'erne. "Morsø" blev bygget i 1933 på Nakskov Skibsværft og sejlede sidste, officielle tur på overfarten den 1. oktober 1977.

Ove har som ved tidligere lejligheder fremstillet næsten alle dele til færgen selv. Bunden er af træ, men siderne er fremstillet af plastplader. Dækket er lavet af tusinder af tilpassede tændstikker, der efter nøje fastlimning er indfarvet og patineret af Oves hustru, der i øvrigt maler billeder i sin fritid. På de to åbne dæk er dørken kalfatret – der er lagt sort sytråd imellem brædderne, og naturligvis er styrehuset udstyret med diverse udstyr. Oven på taget

er natkassen opstillet – lidt underligt, men måske et levn fra den tid, hvor styrmanden stod på den åbne bro for at styre skibet.

Under broen med styrehuset er der til den ene side helt åbent – her ses for eksempel hane til vand, brandslange og andet udstyr, mens den anden (bagbords) side har et sidehus med flere døre, blandt andet nedgange til saloner og opholdsrum under dæk, toiletter etc. Mange af detaljerne er lavet af tilpassede dele fra Lego – Ove har et meget stort lager af alle mulige småting, der kan tilfiles eller omdannes til brugbare byggedele. Opbygningen af "Morsø" ligner i sto-



... og så den anden vej, blandt andet med en bil fra det lokale fiskekompagni.

re træk "Korshage", som Ove byggede sidste efterår, men "Morsø" er cirka en halv gang større – og så har den jernbanespor på dækket.

Færgen har et markant svaj fra stævn til agter, og det har Ove også lavet på modellen. Det ses tydeligt, når man kører en godsvogn ind på færgen, for på grund af svajet, som skinnerne også følger, vil vognen automatisk rulle ind mod midten – hvis ikke hele dækket er fyldt op med vogne (tre-fire stk.). Færgen er formodentlig bygget således for at man kan undgå, at vogne skulle komme i bevægelse i uroligt farvand og ryge udenbords – eller er der en



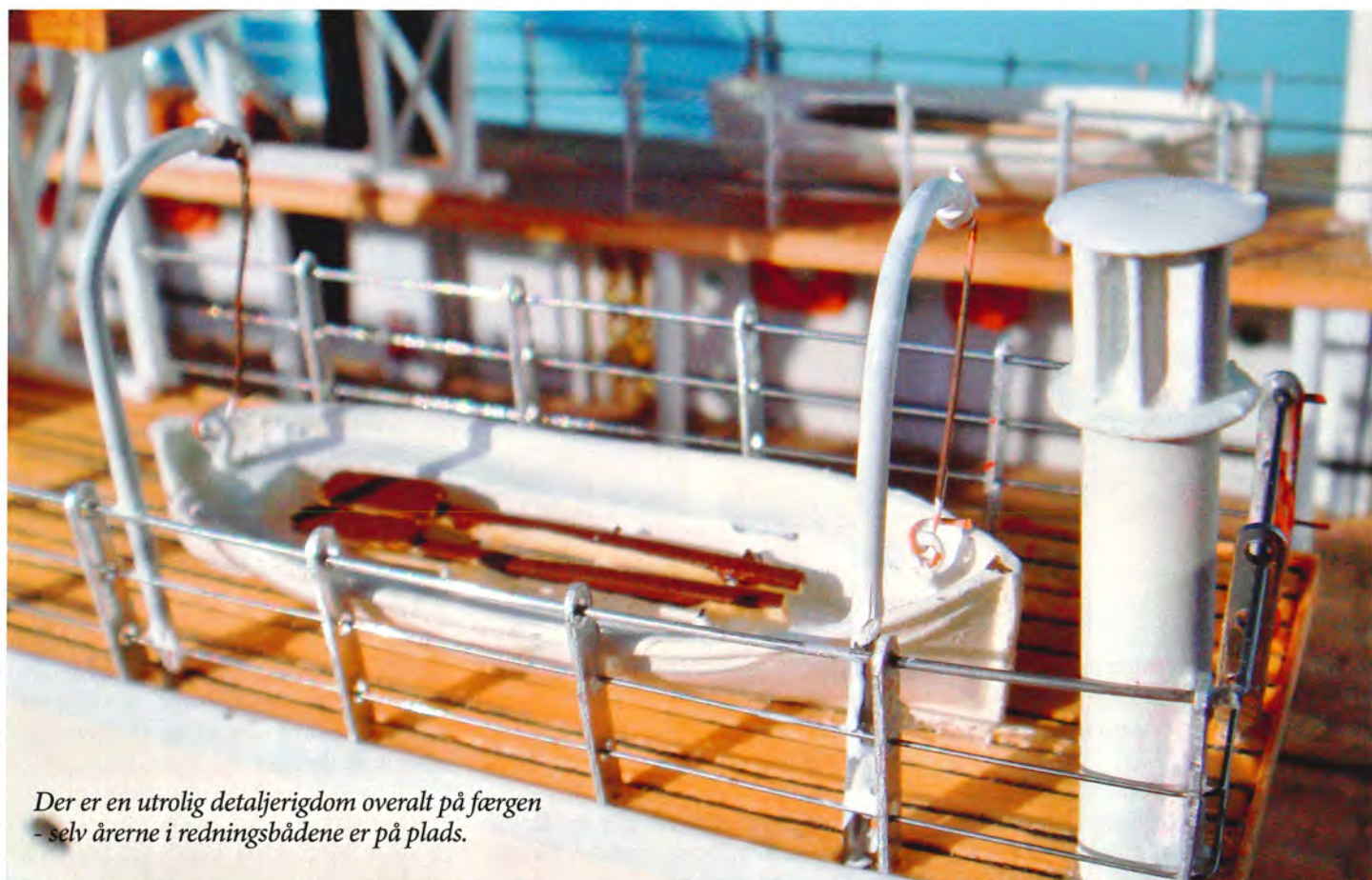
Brandslange, hane, kæder - der er ikke sparet på effekterne på færgen.



Døre på dækket til blandt andet maskinrum og andre faciliteter.



Luftindtagene har Ove fået støbt hos en modelbygger i Vejle.



Der er en utrolig detaljerigdom overalt på færgen - selv årerne i redningsbådene er på plads.



Dækket består af tusinder stykker træ - modelbyggeri i høj klasse.



På de to vingedæk er træplankerne ordentligt kalfatrede.



Taget på styrehuset har også komplet udrustning.

anden forklaring? I øvrigt er der også talrige øskner eller ringe til at fastgøre vognene i – de ligger mellem skinnerne på hele dækket, men er uden funktion i model.

Færgen har komplet udstyr – ankre, kæder, redningsbåde (med årer), redningsbælter, trapper i de rigtige mål, styrehus af mahogni, flagstænger (men normalt kun ét flag i stævnen), bænke på promenadedækket – og så er fritrumsprofilen præcist så knebent, som det var på ”Morsø”. Der kan komme post- og godsvogne med færgen, men der blev aldrig overført passager-vogne – man måtte som togpassager gå ombord på færgen.

”Morsø” sejlede i øvrigt mange gange

dagligt mellem Glyngøre og Nykøbing Mors, for der skulle hele tiden godsvogne til og fra øen – øl, gødning, støbegods, brændsel, fiskeprodukter og andre levnedsmidler og naturligvis post var nogle af de typiske godsarter, som færgen overførte. En tidligere matros fra færgen har fortalt, at Carlsberg på et tidspunkt var plaget af ret stort svind fra de markante reklamevogne, når de holdt på godsbanegården i Nykøbing M., så fremover blev øl kun sendt i neutrale, brune vogne dertil.

Man kan kun håbe, at en storserieproducent på et tidspunkt vil fremstille denne færges i model - den er som nævnt perfekt til modeljernbanen, ligesom Glyngørebanen er et oplagt tema til et anlæg. Glyngøre banegård

er ikke for stor, der kørte mange forskellige typer af lokomotiver og vogne på banen, hvoraf en del efterhånden kan fås i model (F, ML, MO, MX, MT, KØF, Klædeskab, Av, B, CLS, CR, FC, FE, diverse rystevogne, små post- og rejsegodsvogne etc.), og hvad godsvogne angår, er mulighederne legio.

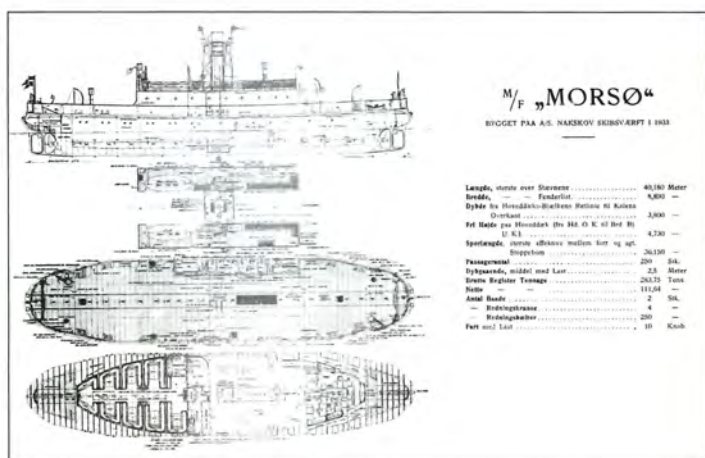
En færgegalge af ætset metal kan fås hos Freja Modeller ved Peter Brøndum, og havneudstyr (bolværk, pullerter, havnekran, redningsbælter m.m.) har kibri i programmet. Sachsenmodelle har på et tidspunkt fremstillet en færgesvogn af PER-typen (og med det korrekte nummer 366), som blev benyttet ved rangering i Glyngøre, hvor lokomotiverne ikke måtte komme ud på færgeklappen. Kig efter art. nr. 16 081. Kan man ikke



17 1-50 modellen på Jernbanemuseet kan give yderligere inspiration. Desværre giver glasset nogle refleksler.



Postvogne var blandt de faste overførsler med 'Morsø'. Bemærk også ankeret med den rustne kæde.



'Morsø'-tegninger. Arkiv SoB.

Se også billedet af "Morsø" øverst side 48.

finde denne model, kan man lave en færgevogn selv af en lignende Fleischmann- eller Tillig-model og måske købe litreringer fra Skilteskoven. Vognene var helt grå, og der var tre ens vogne med numrene 365, 366 og 367. Stationsbygningen kan muligvis stadigvæk fås hos EpokeModeller, mens vi endnu venter på resin-udgaven fra Danscale. I øvrigt kan man nærstudere en model af "Morsø" i skala 1:50 på Jernbanemuseet – selvom den virker lidt grov eller skrabet i forhold til H0-modellen.

Hvad færger angår, bygger Ove Petersen gerne hvilken som helst model, man ønsker – det gælder også coastere, Flådens fartøjer, ja, alt, hvad der sejler. Man kan selv aftale med Ove, hvor detaljeret en model skal være, så der er enighed om omkostningsniveauet, inden kontraheringen for alvor går i gang. Og dokumentation – Ove behøver blot di-

mensionerne, en tegning, nogle detaljerede billeder for at bygge sine fantastiske modeller – i den skala, du ønsker.



Den stolte modelbygger Ove Petersen med 'Morsø' i rette omgivelser ved siden af P 917.

94. Skive H.-Nykebing M. og omvendt														
København H. 34, 54, 86 af		20.30	20.30	20.30	0.20	17.20	n7.22	b10.00				17.15		
København H. 34, 54, 86 af		4.00	7.30	10.20	12.38	14.07	14.25	19.30	c19.30	22.30	21.05 22.00			
Struer 86 af		1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05	1.05				
km		771	1771	1773	775	777	779	781	785	793				
0	Skive H.	af	26.35	7.08	9.08	10.05	12.30	14.02	16.25	18.45	22.30	0.00		
1	Skive Nord 95	af	6.38	7.11	9.11	10.08	12.33	14.05	16.29	18.48	22.33	0.10		
6	Dalbyvåd	af	7.15	7.15	9.17	10.13	12.38	14.09	16.33	18.52	22.37	0.17		
10	Lyby	af	7.23	7.23	9.25	10.21	12.47	14.17	16.41	19.00	22.45	0.17		
13	Jebjerg	af	7.30	7.30	9.33	10.29	12.55	14.24	16.48	19.07	22.52	0.22		
18	Roslev	af	7.37	7.37	9.40	10.40	13.03	14.31	16.55	19.14	23.00	0.28	St. ann.	
20	Tinghøj	af	7.38	7.38	9.42	10.42	13.05	14.32	16.56	19.15	23.01	0.40		
23	Durup	af	7.46	7.46	9.50	10.51	13.13	14.40	17.04	19.23	23.09	0.40		
26	Bysted	af	7.48	7.48	9.52	10.53	13.15	14.42	17.06	19.25	23.11	0.55		
29	Glyngøre	af	7.55	7.55	10.00	11.00	13.23	14.49	17.13	19.32	23.18	0.57		
39	Glyngøre	af	7.25	7.25	8.12	9.20	10.15	11.14	13.32	15.03	17.30	23.24	0.57	
39	Nykebing M.	an	7.43	7.43	8.30	9.38	10.33	11.32	13.50	15.21	17.48	23.42	1.15	
km		774	776	778	1780	782	786	792	794					
0	Nykebing M.	af	5.10	5.10	7.48	9.50	10.42	12.00	14.32	16.55	18.55	20.10	22.52	
10	Glyngøre	af	5.28	5.28	7.05	8.06	10.08	11.00	12.18	14.50	17.13	19.13	20.28	
14	Bysted	af	5.30	5.30	8.10	10.17	12.36	14.10	15.10	17.33	20.43	23.30		
16	Durup	af	5.36	5.36	8.19	10.29	12.49	14.19	15.21	17.44	20.54	23.39		
20	Tinghøj	af	5.48	5.48	8.32	10.41	13.04	14.32	15.30	17.54	21.03	23.47		
22	Roslev	af	5.56	5.56	8.34	10.49	13.14	14.40	15.38	18.03	21.11	23.53		
30	Lyby	af	6.04	6.04	8.39	10.55	13.20	14.45	15.43	18.08	21.16	23.58		
33	Dalbyvåd	af	6.11	6.11	8.48	11.07	13.23	14.49	15.46	18.11	21.19	24.00		
38	Skive Nord 95	af	6.25	6.25	8.51	11.10	13.37	14.57	15.55	18.20	21.28	0.07		
39	Skive H.	af	6.25	6.25	8.51	11.10	13.37	15.00	15.58	18.24	21.31	0.10		
Struer 86	an	7.51	10.00	13.04	14.15	16.28	18.35	19.06	20.22	0.58				
København H. 34, 54	an	17.51	11.00	14.38	17.33	17.33	17.45	23.09	23.40					
København H. 34, 54, 34	an	17.19	17.54	22.29	17.33	17.33	17.45	23.09	23.40					

Afgange på færgeruten i Danmarks Rejseforbindelser 23. maj - 2. oktober 1954. Arkiv SoB.

Jelling Modelskibsværft (u. nr.). MF "Morsø" i H0. Pris på forlangende.

Nyt på Jernbanemuseet



Midt i april befandt det gamle lyntog sig på sporene i Odense.



Mz 1401 og My 1159 med trædør....



WLABmh 819-sovevognen er nu vendt tilbage til museet.



Der var engang....

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I vinterens løb er der sket en masse på Jernbanemuseet. Det hænger til dels sammen med udskilningen af materiel – så der er blevet flyttet rundt på flere lokomotiver og vogne.

Det er ikke så meget inden døre på museet, at forandringerne er sket, selvom der fra tid til anden sker småjusteringer og ændringer, men udenfor sker der til stadighed noget. Således er MA-lyntoget "Sølvpilen", som længe har holdt under perrontaget på Dronning Louises Station, nu flyttet til Randers for at gennemgå en renovering. Til gengæld har forgænger, Ms-lyntoget fra 1935, indtaget pladsen under taget og stråler så fint som

næsten aldrig før. Ms-lyntoget skulle gerne ud at køre i snarlig fremtid, men der mangler endnu nogle tekniske ting, der skal ordnes, inden det vil kunne køre igen for egen kraft.

På de udendørs spor er der fyldt godt op – Mo, to My (1112 og 1159), Mz 1401, en nyere, blå WLABmh-sovevogn og meget andet materiel holder udendørs, mens andet er fragtet til andre lokaliteter.

I vinterens løb blev SNNB 3 overført til DJK i Maribo, hvor det skal renoveres; i stedet skal VNTJ 9 til Odense. I øvrigt ser det ud til, at Rs-vognen skal renoveres, da den er blevet løftet af bogierne og nu hviler på nogle diplorier. Et pudsigt syn er PT-vognen, der er noget "luftig" for tiden.



Nummer, litrering m.v. på sovevognen.



En noget afpillet PT-vogn i marts 2018.



HHJ D 11 kunne ses på museet i forbindelse med Thomas-arrangementet, tillige med en række privatbanevogne.

Omsider!



Tagfarver og -former.

Tekst og fotos Vagn Holstein

McK's Ac vogn er udsendt! En af de sidste dage i april ankom de længe ventede modeller af DSB's 1. klasse stålvogne litra Ac. Modellen har været længe ventet, men det er ikke, fordi McK har ligget på den lade side: Prototypen blev præsenteret på DMJU-udstillingen i Køge 2017. Før McK annoncerede modellen, har vi forgæves ventet på, at Heljan tog sig sammen og trykkede på knappen, så deres serie af stålvogne kunne blive komplet – det blev så løst på en anden måde: McK's Ac-vogn kan fint bruges sammen med Heljans stålvogne, der er en minimal højdeforskel, men ikke mere end, at det kan henføres til, at vognen har sat sig lidt i fjedrene.

Litra Ac blev bygget i to omgange, ofte omtalt som førkrigs- og efterkrigsvogne, bygget henholdsvis 1938 (Ac 80-105 efter 1941 Ac 11-36 og Ac 71-72) og 1949-52 (Ac 37-52). De to serier

adskiller sig på ganske mange punkter, men McK har valgt at sende begge typer på markedet samtidigt fordelt med to førkrigsvogne: Ac 21 og 23 og to efterkrigsvogne: Ac 40 og 44. De to førstnævnte, som de så ud 1957-61, de sidstnævnte 1961-67. Dette er dog ikke hårde skillelinjer, men vejledende. Der ville være mulighed for mindst to andre versioner: En stafferet udgave af førkrigsvognen, som kørte som sådan godt op i 1950'erne (Jernbanemuseets billeddatabase har et fremragende billede af Ac 29). En nyere variant: Både før- og efterkrigsvogne kom til at hedde Ah med computerlitrering i 1969. Men det kan jo være, at McK kommer med et nyt oplag, hvis det netop udsendte hurtigt bliver udsolgt, hvilket alt tyder på.

Modellen følger fuldstændigt den kvalitet og detaljerigdom, vi er blevet vant til med McK's produkter, kort sagt stort set fremragende! Dog kan man med forstørrelsesglasset altid finde ting, som

kunne være bedre eller anderledes! Så lad os dog tage nogle af dem: Førkrigsvognene havde en karakteristisk detalje ved taget over endeperronerne: Taget spidser ganske svagt. Det gør McK's model naturligvis også, men det er ikke gjort lige så vellykket, som Heljan gjorde med deres CB: Taget skal ved gavlen beskrive en jævn bue, det kan man overbevise sig om ved at kigge på det førnævnte billede af Ac 29 på Jernbanemuseets billeddatabase, på McK's model er den nederste del af taget nærmest lodret. Nå, "no big deal", taget spidser, og jeg er sikker på, at jeg ikke er alene om ikke at have opdaget før nu, at taget på Heljans førkrigsvogne også spidser, men på den rigtige måde!

Af særlig fine detaljer, der er værd at fremhæve, vil jeg nævne de smukke bogier, som er fint detaljerede og smukt matte i overfladen. Førkrigsmodellen er korrekt udstyret med tredobbelte tværfjedre, efterkrigsmodellen med dobbelte. Derudover er Ac udstyret



Den omlitrede Ah 21 020 i Struer, den 18. juni 1972. Foto Gunnar W. Christensen



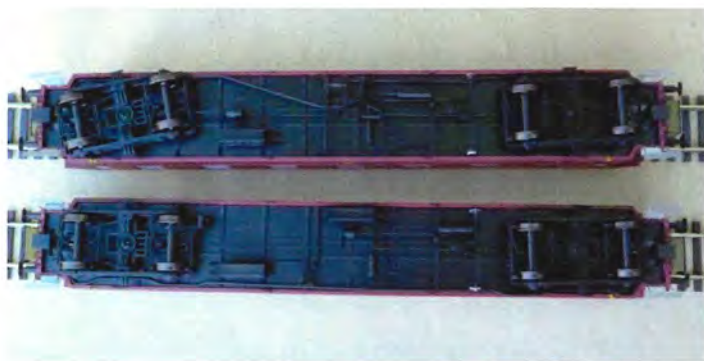
Ac 26, København H. Bemærk de hvide anti-makassarbetræk på nakkestøtterne - de skulle opfange hårvoks og pomade. Arkiv Leif Ørndorf.



To sammenkoblede vogne med forskellige udførelser af taget.



Taget på Ac-vognen - her i den glatte udgave.



Som det ses, er der forskelligt udstyr på vognbundene, alt efter udgave.

med meget fine, gennembrudte ætsede trin, som dog har en tendens til at falde af. En lille klat cyanolim kan anbefales. Vognkasserne er særdeles flot malet i fire forskellige nuancer så tæt på hinanden, at det knapt opfattes – det er sådan det skal være!

Det har jeg kæmpet for, lige siden Heljan sendte den første serie CP-vogne på markedet. Påskrifter og litrering står også usædvanlig skarpt, men det er vi efterhånden forvænt med. Også vindueshullerne er forskellige: Førkrigsvognene havde skarpe hjørner forned, hvor efterkrigsvognene havde runde hjørner. Sådan skal det være!

McK's fleksible harmonikaer er vidt berømt, men efter min ringe mening ikke "lutter lagkage": De er perfekte, hvis man skal køre store landsdelstog med mange tætkoblede stålvogne, og den følgende kritik er måske ramt lidt ved siden af på Ac, da den stort set altid optrådte sammen med andre stålvogne, men Ac var i reglen koblet forrest i toget, og dermed skal den ene harmonika være sammenfoldet.

Jeg ved selvfølgelig godt, at det anføres som netop fordelene ved de fleksible harmonikaer, at de kan skubbes sammen og holdes fast med et fint beslag, men

det ser ikke pænt ud. Harmonikaen fylder for meget, og den krøller, den kan jo ikke slås så langt ind, som den bør, så jeg er ikke udelt begejstret for McK's harmonikaer.

Som på andre McK-modeller, så mangler der heller ikke detaljer på undervog-

nen, også her er der korrekte forskelle mellem førkrigs- og efterkrigsudgaven – nyd det! Nu om dage skal modelbanevogne beundres med bunden i vejret! Flot er det med vakuumbukke på førkrigs-modellen.

Løbeegenskaberne er fine. Litra Ac har



Sammenklappede harmonikaer.



Krone samt litrering på modellen af Ac 44. Litreringen ser lidt forkert ud – typografien er for 'mager' og mangler skyggerne.



Til sammenligning Ac 42 på Jernbanemuseet den 28. august 2008 – men her uden den gule stribe over ruderne. Foto SoB.

samme solide vægt som andre McK modeller på grund af den metalstøbte bundplade. Koblingsskakterne sidder temmelig langt fremme, men det generer kun dem, der kører med A-koblinger.

Vognene er, ligesom andre McK-produkter, udstyret med fjedrende puffere, men som jeg tidligere har nævnt, så er

de ikke særlig kønne: Den indre hylse er for tynd: Det er muligt at lave fjedrende buffer, som ser rigtige ud. Det demonstrerede Lilliput for flere årtier siden.

En meget anbefalelsesværdig model! Køb den, hvis den ikke allerede er udsolgt! Men vær forberedt på, at din foretrukne forhandler kan være en af

dem, som er ramt af McK's uigennemskuelige og lidet kundevenlige politik med at udelukke udvalgte forhandlere. McK bør bruge lidt tid og kræfter på at forklare kunderne, hvad der ligger bag denne udvælgelse!

McK art. nr.3104. DSB litra Ac 44, 1. classes vogn. Pris kr. 750,-.



Fungerende harmonikahængere og meget spinkle trin, der kræver en dråbe lim.



Afslutningsvis Ac 42 + CLE 1678 på Jernbanemuseet, august 2017. Bemærk, at harmonikaerne ikke har samme farve. Foto SoB.

I god mening

Mz 1459 har netop været i Sverige for omlakering. Den passerede den 26. april Århus med et mindre godstog fra Aalborg. Om bemalingen ligefrem pynter på lokomotivet, kan nok diskuteres. Det er i hvert fald en bemaling, der ikke tager hensyn til lokomotivet selv, men som

skal leve op til en norm hos DB – lidt synd, da standarddesignet ikke passer til alle maskiner. Omvendt kan modeltogsproducenterne være glade, for det giver en variant mere – om man så bryder sig om designet eller ej. Tak til Asger Christiansen for informationen om Mz 1459 og billedet.



Mz 1459 passerede Århus den 26. april i nymalet stand.



Odenses letbane



På den kommende letbane kaldes stoppestederne for 'stationer'. selvom der kun er venteskur og billetautomater.

Af Flemming Søeborg

Der er ikke meget nyt at berette om Odenses kommende letbane – ikke sådan, at der ikke sker noget, for det gør der – det kan enhver, som prøver at køre gennem byen, fortælle sig om – det er nærmest umuligt. Udgravninger, omlægninger, spærringer, ensretninger har stået på i flere år nu, men der er ikke nogen snarlig udsigt til, at genvordighederne er overstået. Det har i første omgang drejet sig om omlægning af rør, kabler, ledninger etc., dernæst om forstærkning af broer og gadeforløb, men ikke én meter skinne er endnu lagt.

Dog er aftalerne om leverandører af spor, strøm- og styresystemer, materielvalg m.v. afsluttet, og det bliver firmaer som det spanske Comsa S.A.U., det portugisiske Efacec og danske Munck, der skal

stå for hhv. spor- og stoppestedsanlæg, kørestrøm/elektriske systemer og entreprenørarbejde, når letbanen om nogle år endelig kommer i gang.

Det kørende materiel bliver leveret af Stadler Pankow GmbH. Stadler har også leveret vogne til sporvejene i bl.a. Bergen, Århus og Glasgow. Letbanens første del bliver 14,5 km lang og får 26 holdesteder. Det er en meget besværlig proces, og jeg kan ikke lade være med at tænke på, at da Odense for 107 år siden fik den første sporvej anlagt, tog det blot ét år fra anlæggets begyndelse til, at sporvejene var køreklare og i drift.

Retfærdigvis skal det siges, at det var et ret simpelt anlæg, og at der hverken lå elledninger, fjernvarmerør, større kloakledninger eller ret meget andet i jorden, der først skulle flyttes eller fornyes. Odense Letbaner udsender nyhedsbre-

ve, hvor man bl.a. kan følge anlægget, men også se en computeranimeret film om banens forløb gennem byen.



Landlig idyl i storbyen, nogenlunde samme sted som vist på den øverste tegning. Hjallesø station 8. september 1997 - bygningen blev revet ned i 2002. Foto Flemming Søeborg



Interiør fra et letbanevogn. Tegning Odense Letbane.



Den gamle læssevej på Hjalleses nedlagte stationsområde er markeret med DSB's ejendomsmærke - nok af hensyn til den kommende letbane. Foto SoB.



Ved Hjalleses trinbræt ligger der stadig nogle få meter skinner fra sidesporet ind til Tasso, men det er også alt, hvad der er tilbage. Letbanesporet vil ligge til højre herfor Foto SoB.

Det pudsige er, at man fra selskabet omtaler de enkelte stoppesteder som "stationer" på trods af, at det jo blot er

relativt enkle holdesteder med et venteskur, en billetautomat og nogle bænke – der er ikke meget "station" over

det. Måske tror man i selskabet, at det lyder bedre med "station", men det virker noget opblæst.

Letbanen skal nu nok blive en succes, selvom man i første omgang kun laver en enkelt linie fra forstaden Tarup ind over banegården og videre ud ad Nyborgvej mod Rosengårdscentret. Herfra drejer banen sydpå mod endnu flere indkøbscentre for at fortsætte gennem Odense Universitet – som i dag hedder Syddansk Universitet – og ud til det nye supersygehus, som skal opføres i området.

Herfra fortsætter letbanen til Hjalleses trinbræt (DSB), hvor der skal være nem overgang til Svendborgbanen.

Det havde været en god løsning, hvis banen herfra var ført videre forbi de populære udflugtsmål Den fynske Landsby, Skovsøen og Fruens Bøge og derfra gennem det store boligområde i Dalum og videre ind til letbanen ved Middelfartvej/Vesterbro, således at banen kunne være blevet en ringlinie med endnu større udviklingspotentiale og mindre risiko for driftsforstyrrelser.

På den planlagte bane bliver der dog indlagt transversaler nogle steder, således at vogne vil kunne vendes, hvis sporet er spærret længere fremme. Nå, men godt begyndt er halvt fulendt, som man siger, og mon ikke det er med i de langsigtede planer med udvidelser af letbanen?

I hvert fald er det positivt, at der om nogle år åbner endnu en letbane eller en moderne sporvej her i landet. Hvornår bliver det Københavns tur?



Odenses kommende letbanevogne skal åbenbart være hvide - i sin tid var sporvognene røde. Tegning Odense Letbane.

Witzels Radiohus

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Poul-Erik Witzel er meget kreativ, og på messen i Kolding viste han flere nye modeller – samt det fantastiske byggesæt af Århus Østbanegård, som er i særklasse. Det er et byggesæt, som fordrer meget store evner af modelbyggeren, men Poul-Erik fortalte, at der allerede var bestilt en håndfuld af disse krævende byggesæt. Her nøjes jeg med at omtale et af de mere ydmyge huse, som kan bygges på en aften – radiohuset fra Skagen.

Det er ikke et "rigtigt" radiohus, det er en lille radioforretning, som findes – eller fandtes på havnen i fiskerbyen. På facaden troner navnet "Harry Damgaard" med flot, svunget skrift tilsammen med teksten "Radio Svagstrøm". Dertil kommer diverse emaljeskilte for B&O, LL Fjernsyn osv.

Bygningen af dette lille, diskrete hus er nem. Poul-Erik har mærket delene med numre og angivelse af, hvordan tag- og bundplade skal vendes. Delene limes som sædvanligt sammen med største nøjagtighed – for eksempel skal de indre vægge trykkes helt på plads uden spalter eller mellemrum. Husk, at hvis der skal være indretning, skal man lave den inden endelig sammenlimning – eller lade bunden være løs.

Facadedelene limes herefter på – og her er der en lille ting, man skal være opmærksom på. I mit sæt var gavlen med den flotte butiksreklame ikke skåret ud, ej heller til vindue og dør, så jeg tilpassede gavltrekanter til den neder-



ste del, hvor der var udskæringer. Det gav naturligvis en spalte på facaden, men under normale betragtningsforhold ses det ikke så tydeligt.

Poul-Erik fortalte senere, at han ikke havde kunnet nå at få denne del skåret færdig, men at man i stedet kan bruge

den færdige, halve gavldel som skabelon til udskæring – men da havde jeg limet det hele sammen. Jeg havde ingen radioer eller fjernsynsapparater i H0, så udsmykningen i butikken blev lidt lemfældig med diverse genstande – men igen, på afstand ses det ikke



Et lille problem - her må skæres til.



Det færdige hus med lidt blandet gods i vinduet.

så tydeligt. Afslutningsvis skal det fine tag monteres, tillige med vindskeder. Af rester fra dette grønne ark tilpassede jeg nogle strimler til montering på langs under taget. I restekassen fandt jeg et enkelt nedløbsrør, men der skal eftermonteres flere, ligesom jeg skal have limet tagrender fast. Disse dele er dog ikke i sættet.

Bagsiden af huset har også et forretningsvindue samt en dør, men ingen reklameskilte. Da bygningen jo står i et havnemiljø, besluttede jeg, at denne side udmærket kunne gøre det ud for en fiskeforretning. I restekassen fandt jeg

et ark med plastbogstaver (et gammelt Faller-sæt), og her var der heldigvis stadig bogstaver nok til ordet FISK. Her er der dog ingen indretning, formodentlig holder fiskeforretningen ferielukket eller er i færd med en ombygning.

Radiohuset er en dejlig, anonym bygningstype, som de tit ses i havne, hvis man i vore dage overhovedet kan komme ind i en trafikhavn.

Witzel har endvidere lavet et meget flot transformatorhus fra Frederiksværk, og der vil til stadighed komme nye huse fra ham.

Witzel Hobby: Art. nr. 01-130 Harry radio og svagstrøm. 1:87. Pris kr. 195,-.



Prøveopsætning af bogstaver - de er ikke limet fast endnu.

Berigtigelse

I sidste nummer kom jeg for skade at nævne, at Tyskland måske ikke havde betalt krigsskadeerstatning. Steffen Dresler reagerede og sendte denne berigtigelse, der viser, at cirka halvdelen trods alt blev betalt. Her følger opgørelsen:

Nazitysklands krigsgæld til Danmark Tysklands krigsskadeerstatning for besættelsen af Danmark blev i 1946 opgjort til 11,6 milliarder kroner.

- 4,8 milliarder kroner stammede fra Værnemagtskontoen, som blev brugt til at betale for de mange tyske bunkeranlæg på Vestkysten, nye flyvepladser og veje.
- 2,9 milliarder kroner var tabet på den såkaldte Clearingkonto, hvor man trak importen af tyske industriprodukter fra Danmarks eksport af landbrugsvarer til Tyskland.
- Danmark blev tildelt 0,25 procent af den samlede tyske krigserstatning. USA og Storbritannien fik hver 28 procent, Frankrig 16 procent, Holland 3,9 procent og Norge 1,3 procent.
- Tyskland betalte efter Anden Verdenskrig af på erstatningen til Danmark. Samtidig konfiskerede den danske regering tysk ejendom for 156 millioner kroner.
- På en konference i London i 1953 indvilgede Danmark sammen med

andre lande i at halvere den resterende tyske gæld til cirka 5,7 milliarder kroner. Da havde Tyskland betalt 200 millioner kroner i erstatning.

- Samme år indvilgede Tyskland i at betale 160 millioner kroner i erstatning for de betydelige udgifter, den danske stat havde til tyske flygtninge efter krigen.
- 16 millioner D-mark gik til danske ofre for nazisternes forfølgelser.
- Tyskland betalte i 1983 sidste rate af den reducerede krigsgæld til Danmark.

Kilde:

Udenrigsministeriet (2007), *Kristeligt Dagblad*. /ritzau/

På Befrielsesdagen 70 år efter Nazitysklands sammenbrud har vores nabo kun betalt Danmark en mindre del af den krigsskadeserstatning, Tyskland blev pålagt af sejrherreerne i 1946.

Eftergav halvdelen i 1953

På en konference i London i 1953 gik Danmark og andre lande ind på at eftergive halvdelen af Tysklands restgæld, så den endte på 5,7 milliarder. Det svarede i 2007 til 102 milliarder kroner.

Så Tyskland betalte skam - om end reduceret - dets gæld til Danmark, men bl.a. herfra tilsyneladende trukket de penge, som det "overtagne/købte" materiel beløb sig til jf. de aftaler, der er nævnt i tyskerbogen.



Ved den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 bekendtgjorde den tyske Wehrmacht, at den tyske hær ville være selvforsynende under Besættelsen og ikke ligge Danmark til last. Man fremviste bl.a. bjerge af kød, smør og andre forsyninger, som Wehrmacht medbragte ved den "venskabelige besættelse", som det hed i datidens newspeak.

Tyske soldater på orlov benyttede lejligheden til at sende tonsvis af fødevarer hjem til Tyskland, og syner som dette var ganske almindelige på de større banegårde. Danmark stod på et tidspunkt for en sjettedel af forsyningen med fødevarer til Tyskland under Besættelsen. Foto: Arkiv SoB

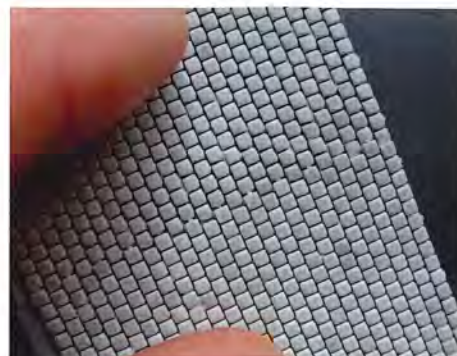
Juweela-nyheder



Herlige, slidte gamle bildæk med og uden slidbaner.



Hver enkelt måtte med brosten er ikke ret stor.



Når man presser to måtter sammen, bliver samlingen næsten usynlig.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der har været stilhed om tilbehørsfirmaet Juweela gennem længere tid – men nu har firmaet sendt en række opsigtsvækkende og nye produkter på markedet. Det første, som jeg er faldet over, er brosten "i metermål". Brosten til modelveje har man kunnet få i årevis, enten som prægede papplader, som fleksible, selvklæbende gummiruller, som flotte, tredimensionale plasticplader eller som gipsforme til fremstilling af individuelle veje. Fæles for disse måder at fremstille brosten på er, at kurver, hvælvede vejbaner og ujævne vejforløb har været ret umulige eller besværlige at lave.

Det har Juweela nu løst – sådan da. Juweela har fremstillet nogle selvklæbende, fleksible måtter "Flexyway" med nærmest utallige brosten, fremstillet af keramik. Der er 744 brosten pr. måtte, der kan føjes sammen i endeløse rækker. De tolv måtter med målene 47 x 60 mm indeholder i alt 8.928

brosten og giver en vej længde på 720 mm. Hver enkelt brosten måler ca. 1,4 x 1,9 mm med en tykkelse på 0,9 mm. Måtterne kan limes fast med hvid trælim. Med i æskerne med brosten er et pulver, der kan bruges til udfyldning mellem stenene, lapning af huller osv. Enkelte sten kan nemt pilles ud af måtterne, ligesom man kan skære rækker af sten fri. Jeg prøvede at lave et kurvet forløb på denne måde samtidig med, at jeg lavede nogle "bump" under vejen.

De fritskårne rækker – her à to sten i bredden – har en smule fleksibilitet i længderetningen, men det er kun svage kurver, man kan lave på denne måde – og det kan være lidt møjsommeligt at få den perfekte overgang fra række til række. Her vil efterfyldning med pulver være nødvendig. Pulveret kan i øvrigt bruges løst eller sprøjtes med vandforstøver, hvorefter det hærdet. Stenene er lysegrå, hvilket ikke helt matcher normale brosten. Til ældre gader og stræder findes også mørkere gråtonede brostensmåtter med lidt

større mål på måtterne. Her er stenene også mere uregelmæssige med afslag og har mere spil i farverne. Tykkelsen er her ca. 1,0 mm.

En tredje nyhed fra Juweela er en pakning med gamle bildæk. Der er ca. 65 dæk i æsken, men tallet varierer nok, idet der er såvel større dæk som mindre typer. De er alle lavet af keramik og stærkt patinerede, hvilket giver et uhørt realistisk udseende. Dækkene kan bruges mange steder – på skrotpladser, som last på godsvogne, til at holde presenninger på plads, som støddæmpere på havnekajer og skibssider, i stabler bag mekanikeren. Juweela har mange andre ting i programmet, og et par sympatiske træk ved firmaets produkter er, at de er lavet af naturmaterialer og ikke er voldsomt dyre.

Juweela art. nr. 28 165 Brostensbelægning 720 mm. Pris ca. kr. 175,-. Art. nr. 28 260 Brostensbelagt gade. Tre måtter á 300 mm. Pris ca. kr. 240,-. Art. nr. 28 170 Gamle bildæk. Pris ca. kr. 45,-.

Franske vognløbsskilte

Ree Modeles har udsendt en række fine vognløbsskilte, trykt på tynde, ætsede metalark.

De findes i sæt à 30 skilte med fem forskellige destinationer og fra de forskellige, franske jernbaneregioner. Skiltene er lige til at montere med lidt lim på

vognsiderne – på flere modeller er der "holdere" på vognsiden til to skilte pr. side, men billeder viser, at der normalt blot sad ét skilt på hver side. Skiltene er beige med røde påtryk.

Ree Modeles art. nr. XB-044 Franske vognløbsskilte. Pris 55,- kr.



Sporene væk



OHJ's Lint-tog er flotte, men man savner de rigtige tog.



Et kig hen mod banegården, hvor man kan skimte to Lint'er på hver sit spor. Der er i alt tre spor på banegården i dag - nok til, at der også kan holde et arbejdstog.



Engang så der helt anderledes ud ved remisen i Nykøbing Sj. Her holder det elegante tog HTJ S 30 og OHJ Cs 229 i juli 1979 i solen. Foto Leif Bang.



Her lå engang en drejeskive og en remise - nu er dette rør det eneste, der er levnet, ud over diverse billeder og minder. Nykøbing Sj. den 21. april 2018.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Gennem flere artikler har jeg fulgt udviklingen i Nykøbing Sjælland, og det seneste nye er, at stort set alle spor af remisen og drejeskiven nu er forsvundet og arealet planeret. Remisen brændte som bekendt for en del år siden og blev revet ned, men fundament og drejeskivegrav blev liggende – sammen med nogle skinnestumper.

Det er slut nu. I vinterens løb er alt fjernet, kun resterne af et rør stikker op af jorden, ligesom der ligger enkelte murbrokker tilbage. Når man står på stedet, kan man overhovedet ikke længere fornemme, at der engang lå en remise her – og man kan vel gå ud fra, at området på et tidspunkt bliver bebygget – det ligger jo attraktivt og lige ved stationen.

Mens jeg gik og fotograferede de to Lint-tog, der holdt på sporene i den modsatte ende, faldt jeg i snak med

lokomotivføreren, der fortalte, at jernbanen var en dejlig arbejdsplads. Han nød foråret, som man som lokomotivfører ser på en helt anden måde end som passager. Togene er populære, især om dagen med halvtimesdrift, men han fortalte dog, at det for mange var billigere at købe en lille bil end at tage toget – billetterne var ganske enkelt for dyre, var hans ligefremme konstatering.

Pludselig gik bommene automatisk ned ved overkørslen, og han entrede sit tog for at køre til Holbæk. Når man som jeg er vokset op med tog og sporvogne samt meget personale til at holde hele jernbanedriften i gang, er det underligt, at dette komplekse transportsystem i dag kan drives af så få mennesker – kun én mand i toget, intet personale på stationerne til sælge billetter, rulle bomme ned, give afgang, relativt få ansatte i fjernstyringscentralerne – egentlig ret fascinerende, at det hele alligevel fungerer – for det meste. Og skal jernbanerne overleve på

længere sigt, er der ingen tvivl om, at automatiseringen kommer til at omfatte hele systemet – og altså også lokomotivførerne, de sidste, levende mennesker ved jernbanerne i den daglige drift.

I hverdagstimerne er der afgang hver halve time, så på dét punkt er forholdene blevet langt bedre i dag.



Og så - af sted mod Holbæk.

Lgs-containervogn fra Mck



Den nye Lgs-containervogn fra Mck



Pose med mange smådele til valgfri montering.



Et heltog med Mærsk-containerere på Lgs-vogne i Fredericia den 4. august 1995, trukket af et Mz-lokomotiv på vej nordpå.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mck har i vinter udsendt en ny godsvogn, den ret enkle bærevogn litra Lgs til containere. Vognen er metalstøbt og holdt i den lyse, brune farve, som DSB valgte at bruge i designperioden (RAL 8025). Påskrifterne er hvide i Helvetica-skriftnettet. Vogntypen fremkom ved, at DSB indkøbte svenske Gbs-vogne omkring 1990 og ombyggede dem til containerbærevogne litra Lgns. Få år senere blev vognene ombygget med lukket bund og fik nu litra Lgs.

Disse vogne havde umiddelbart set ikke mange, fritstående detaljer, hvilket modellen naturligvis afspejler, men de, der var på forbilledet, findes også på modellen, herunder nogle meget spinkle håndbøjler ved hver vognende. På mit eksemplar knækkede den ene ved første berøring under udpakningen af vognen. Under pufferne sidder andre bøjler af metal og fine, gennembrudte trin, og der er bremseomstillere

i meget flot udførelse. Der er fine undervognsdetaljer, fjedrende puffer og rødt markerede akselholdere. Revisionsdatoen er den 5.12.91.

For undertegnede er det især containeren, der er det fascinerende ved denne vogntype. Containeren er en hvid DSB-udgave Hg 6 med omfattende påtryk på alle sider. Containeren er løs, det vil sige, at der ikke er nogle fastholdetappe på vognbunden. I stedet er der vedlagt en pose med et utal af orange "dimser" samt nogle bittesmå, hvide plaststøbninger på størrelse med birkesfrø. Hvordan disse dele skal monteres og vende, fremgår desværre ikke af æsken, da der ikke er nogen eksplosionsstegning eller forklaring vedlagt.

Nok mener nogle, at vi lever i et papirløst samfund og at man kan hente alle informationer på nettet, men det havde nu været rart med en angivelse af, hvor og hvordan delene skal monteres. Det er jo standard ved alle andre firmaer, ligesom det ville være en god service

med en reservedelsliste. Vognen ruller godt på grund af den høje vægt og er et typisk indslag i godstog i epoke IV-V.

McK art. nr. 2906. DSB Bærevogn litra Lgs 42 86 442 5 138-4. Pris ca. kr. 325,-.



Meget fine og desværre skrøbelige detaljer på enden af vognen.

Regionaltog VT 628 fra Roco



Et flot og harmonisk togsæt som her ses i Goslar 2009....



... og som Roco har gengivet aldeles præcist

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Regionaltogene af type 628.0 var ophavet til DSB's litra MR/MRD, der kom i drift herhjemme i 1979. MR-togene afveg dog en del fra de tyske fæller, blandt andet ved front-ruderne.

De tyske BR 628.0 var dog kun en forserie, og serieleverancerne, der fulgte i de kommende år, havde en del flere ændringer – den mest markante var måske de helt glatte sider i modsætning til 628.0 og MR, der havde sikkedesider. En anden, markant forskel er, at de forreste døre er placeret lige op ad førerrummet, og at der er frit udsyn for passagererne gennem en glasvæg. På MR er der her en mindre afdeling med siddepladser, som vist oprindeligt blev brugt til rygere (og på et tidspunkt til en skrabt 1. klasse i toget "Engländeren"). Såvel MR som de tyske kolleger VT 628.4 kører stadig, men de har nok ikke længe igen. 628.0 er udrangeret for mange år siden.

Roco har nu taget sig af VT 628.4. med styrevogn 928.4. Det er der kommet et vellykket sæt ud af. Jeg har haft førsteudgaven, den røde Regio-model, til afprøvning, og konklusionen er, at det er en meget vellykket model. Lad os gå den igennem punkt for punkt.

Modellen har den korrekte længde, og også optisk virker den røde udgave korrekt. Påtrykkene står som altid knivskarpt og viser en epoke VI-mo-

del. Der er frit gennemsyn gennem alle ruder – motoren er camoufleret så godt med en dybtliggende placering, at svinghjulet til gengæld rager lidt ud på vognbunden. Omvendt betyder det, at der er sæder/ryglæn i begge dele af toget, og i den lille 1. classes afdeling er sæderne grønne – på 2. klasse er de blå. Forrest i motorvognen troner en lokomotivfører med flot frisure. Mellem de to vogne er der strømførende koblinger, og sammenkoblingen er så perfekt, at man knappest kan føre et ark papir ned mellem vognene.

Motoren trækker på de to hjulsæt på forreste bogie, og der er god vægt i motorvognen, som klarer radier ned til 358 mm. Der er lysskift for/bag i den analoge udgave, digitalt kan man blandt andet tænde førerrumsbelysningen og front/slutlanterne efter behov. Der er tillige interiørbelysning og belyste destinationskilte foran. Lyset er meget kraftigt i digital kørsel, mens det er mere søvnigt ved analog kørsel (LED-dioder).

De to vogndeale er identiske, bortset fra påskrifterne og 1. classes afdelingen. Taget fjernes nemt ved, at man skyder det lidt bagud. Derefter kan NEM-stikket fjernes og et 16- eller PluX22-bens stik monteres.

Endvidere har begge vogne en lille kontakt til omstilling af belysningen, også placeret på printpladen under taget. Naturligvis kan man også skrue printpladen af og montere passagerer i vognene. Et meget vellykket, moderne regionaltogetsæt fra Roco.

Roco art. nr. 72 072. DB VT 628 662-8/928 662-5. Pris ca. kr. 2.000,-.



Fronten på Rocos nye model af VT 628.4.



Styrevogn 928.548 med tog til Braunschweig ved perron i Goslar påsken 2009.



De to dele kan muligvis kobles sammen med vedlagte holdere til koblinger, men jeg har ikke forsøgt det.



Så godt som spaltfri sammenkobling.



Gavlenden med den brede harmonika og strømførende kortkobling.



2. klasseafdelingen har blå sæder.



En særdeles flot udførelse af fronten, hvor man tydeligt ser lokomotivføreren, destinationsskiltet og interiøret, som er kraftigt belyst.



Flere VT 628.4 holdt opå opstillings-sporene i Goslar i påsken 2009. Stationen havde en skov af armsignaler af opvise, her blot et enkelt af dem.

NEG i Niebüll har også 628.4-typen i brug. Et sæt holder ved perronen i 2008.



SNCF OCEM-vogn i H0



SNCF B10 OCEM vert 301, epoke IIIId
ex. C10 myfi fra Midi.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

L.S. Model har netop udsendt en fransk passagervogn. Vogntypen stammer fra de franske jernbaners udviklingsorganisation OCEM, der betyder Office Central d'Études de Matériel de chemins de fer (Den centrale organisation til udvikling af jernbanemateriel). Typen stammer fra 1929 og kørte oprindeligt for jernbaneselskabet Midi som C9 myfi; senere blev vognene omlitret til B9 myfi. I alt blev der udviklet 2.221 OCEM-vogne mellem 1924-40. Det var såvel nitte- som helsevejste typer.

L.S. Modellen er – forventeligt – gennemført ned i mindste detalje. For det første er vognen holdt i den klassiske, mørkegrønne farve "Vert 306" med sort tag og gule påskrifter med sorte skygger. Alene påskrifterne er superflotte. Det samme gælder detaljerin-

gen, hvor navnlig gavlene vækker opsigt. Der er harmonika, stige, krogede håndbøjler, overgangsplader, og taget er lige så vel overstrøet med detaljer.

Bogierne er et nummer for sig: Bogiesiderne er meget tynde og ægte tredimensionale, der er drev til generator, og undervognen er lige så veldetaljeret. I øvrigt ligner detaljeringsgraden bogierne fra Ree Modeles så meget, at jeg i første omgang troede, at der var tale om en fællesudvikling – men billedet viser tydelige forskelle på de to firmaers bogietyper. Og så venter overraskelsen: Når man tager taget af – husk at fjerne gavlstigen først – kan man se kupéer i vidunderlig udførelse.

Der er brede, mageligt polstrede sæder, hvor man fornemmer syngerne, der er bagagehylder, kupéskillevægge og – døre, og på væggene er der såvel spejle som fotografier i rammer. Det er vist

ikke lavet i H0, siden Pocher lavede det omkring 1960 på deres udgave af CI-WL-vognene.

Førhen var det meget almindeligt, at der på skillevæggene i eksprestogvogne var et spejl og fotografier fra hjemlandets seværdigheder (også her i landet), men det forsvandt med tiden. På L.S. Modellen kan det altså genopleves. Og – NB! – der er ikke tale om samme tryk fra kupé til kupé, næ, motiverne skifter, så vidt jeg kunne se.

Billederne er temmelig små, og de er nærmest umulige at fotografere, med mindre man skiller vognen helt ad – og det havde jeg på den anden side ikke lyst til at gøre, helt billige er vogne fra L.S. Models ikke just.

L.S. Models/Model World MW40 202
SNCF OCEM B9myfi epoke IIIb. Pris
ca. kr. 450,-.



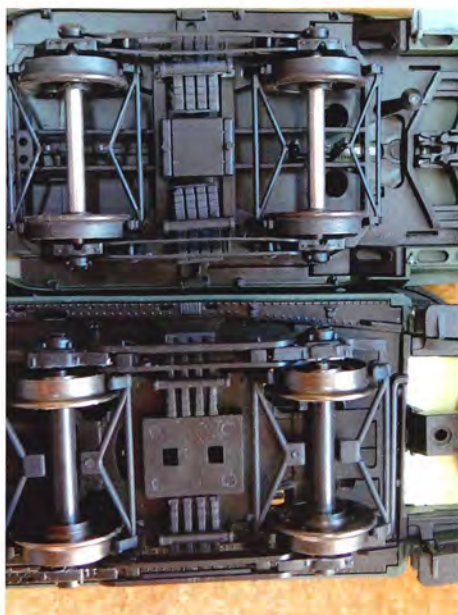
Meget flot gavl med specielt ovalt vindue.



Stige, håndbøjler, harmonika m.v. - alt er på plads.



Kupéer med polstrede sæder, spejle og fotografier.



Øverst Ree, nederst L.S. Model bogie - ligheden er slående.



Entrée, s'il vous plait.



Et kig ind på dækket af "Morsø" den 27. juni 1962 i Glyngøre. Foto K.E. Jørgensen

Frigoscandia i N



Frigoscandiavognen står klar på læssespetet.



Moderne godstransport på skinner - denne transportform hed engang Huckepack på godt dansk....

Tekst og fotos Rolf Brems

Fleischmann meddelte i begyndelsen af året, at de indstiller fabrikationen af H0-modeller, og vil fremover have en skarp opdeling, hvor Fleischmann laver N-modeller, mens Roco koncentrerer sig om H0 (og TT). Man kan så håbe på en øget fokusering for N og måske flere danske modeller. Egentlig er der ikke noget at klage over, Danmark er et lille marked, og netop Fleischmann har i de senere år lavet mange fine, danske modeller i N. Med endnu en bærevogn af litra Sdgmns eller "lommevogn", som man kalder den, fortsætter Fleischmann den gode stil. Vognen er fra Scandia bygget i 1985 og er selvfølgelig mage til de tidligere modeller,

dog med et nyt nummer 81 86 451 2 066-4. Både vognen og trailereren er meget detaljeret, og alle påskrifter står skarpe og tydelige. Da vognen er en kølevogn, er køleaggregatet korrekt anbragt foran på trailereren. Nu kan jeg jo godt lide at kende historien for det materiel, der triller rundt på min modelbane, og netop Frigoscandia har mange år på bagen. Virksomheden blev grundlagt i 1942 af I.C. Møller. Han havde i 1920'erne lært moderne køleteknik at kende i USA og oprettede efterhånden seks kølehuse i Danmark og seks i Sverige. Siden overgik aktiemajoriteten til De forenede Bryggerier, og i 1988 købte den svenske koncern Frigoscandia virksomheden, og den er siden blevet til en verdenomspændende virksomhed af

"Cold Stores" Cold Stores virker også sæsonudjævnende og konjunkturudjævnende, når der opstår "smørbjerge" og "oksekødspukler" af handelspolitiske grunde. Varen holdes da tilbage i kølehus i håb om kommende prisstigninger. Med årene kom arbejdet i kølehusene til at virke som direkte grossistlager for eksportvarer som kød, æg, smør, fløde og svinefedt. De pakkede varer lagres og afsendes løbende med lastbil til hele Europa, og når det kan betale sig - f.eks. til Sydeuropa - via jernbanen. Så nu kan du begynde den moderne baconeksport på dit anlæg.

Fleischmann art. nr. 845366. DSB Sdgmns-bærevogn med Frigoscandia-sættevogn. Spor N. Pris ca. kr. 300,-.

En hverdags-vimpel

Af Flemming Søeborg

Hvis man har en flagstang og synes, at den ser lidt bar ud uden flag – men det er jo ikke hver dag, der skal flages – er løsningen en vimpel. Den er praktisk, den må være ude døgnet rundt, og den skaber lidt liv i billedet. Således også på modeljernbanen.

Firmaet JK Model i Århus har sendt en model af en flagstang med vimpel på markedet. Det er en fin idé, udførelsen er vellykket med den hvide flagstang

med rød knop i toppen og en lang, "blafrende" vimpel. Flagstangen er monteret på en betonholder med sorte beslag, og det eneste, der mangler, er holderen til flaglinen. Flagstangen er 90 mm høj, hvilet giver en 1:1-højde på 7,83 m – godt nok til en H0-villahave.

I byggemarkeder sælges typisk flagstænger med en højde på 8 meter. I øvrigt er flagstangen let konisk og spidser til oppe under knoppen, hvilket gør sig godt.

JK Model art. nr. 04. Flagstang med vimpel. Pris kr. 45,-.



Flagstangen i forhold til et H0-menneske.

En kort karriére



Kataloget fra 2012.



P 8 eller 2-3-0 Est - en meget smuk maskine, uanset hvad man kalder den.



Typisk for franske lokomotiver er den røde pufferplanke. Placeringen af lanternen er anderledes på denne maskine.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Historien er fuld af succes'er og fiaski. De første fejrer vi, de andre glemmer vi helst - eller hører måske slet ikke om dem. Det gælder for historien om firmaet med det ellers så selv-sikre navn Os.Kar International, som nok er glemt af de fleste i dag - hvis man ellers nogensinde har hørt om firmaet.

Det nåede hverken at blive særlig gammelt - cirka 15 år - eller at komme rigtigt ud på det internationale marked, trods meget store ambitioner - således mindes jeg ikke at have set modeller fra dette italienske firma i butikkerne her eller i udlan-

det. Alligevel udstillede Os.Kar flere gange i Nürnberg, og jeg nåede også at få et katalog i 2012 samt en brochure fra 2014.

Blandt nyhederne i 2014 var en P 8, det senere damplokomotiv BR 38 i flere varianter - ophavet til vore egne T-maskiner. I den tyske udgave var modellen ikke interessant med de røde "legetøjshjul", men i fransk udgave fra enten selskaberne Est eller A-L (Alsace-Lorraine) kunne modellen være relevant (med sorte hjul og sort kedel m.v.). Lokomotivet fandtes også i belgisk, grøn bemaling. Bortset fra en forbyttet placering af dome og sandkasse på kedelryggen kunne Est-maskinen sagtens illudere en dansk T-maskine efter mode-

rat tilpasning (nr. 297 eller 299) - så jeg ville have fat i en model. Lettere sagt end gjort.

Det viste sig, at firmaet slet ikke eksisterede længere. En henvendelse via e-mail til firmaets sidst kendte adresse er til dato forblevet resultatløs. På Internettet var oplysningerne nærmest fraværende, men ad forskellige kanaler og kontakter lykkedes det alligevel at opspore en model i Frankrig. Den blev bestilt og ankom efter en uges forløb.

Flotte modeller

Os.Kar-modellen var i særklasse, særdeles nøjagtigt udført, og den kørte upåkla-

geligt. De høje, slanke drivhjul af metal bidrog i høj grad til det flotte udseende. Modellen var fuldt ud monteret, men alligevel medfulgte en del detaljer til vitrinemodeller - herunder ekstra aksler til forløberen til brug på snævre radier. Lokomotivet var udstyret med hele fire hæfteringe. Motoren lå i kedlen og trak på det bageste hjulsæt. Der var NEM-stik til 21-bens dekoder, lys for og bag samt i førerhuset, og såvel lakering som påtryk var i fremragende kvalitet. Alle detaljer såsom rør, håndgreb og -bøjler, ventiler, fløjte m.v. var separat monterede enkeltdele og styringen udført af bruneret metal. Brugsvejledning var der dog ikke i æsken, men den kan stadig hentes på Internettet - så her er det en fordel, at den digitale verden synes uendelig. Til min udelte fornøjelse viste det sig, at delene var skruet sammen med maskinskruer - det borger altid for kvaliteten.

Høje ambitioner

Det er som antydnet ikke lykkedes mig at finde ud af ret meget om Os.Kar, men der synes at have været tale om en gruppe meget passionerede og erfarne modelbyggere, der omkring år 2000 fandt sammen om at skabe det ypperste på modeltogsområdet. De første modeller var UIC-godsvogne Rgmms/Remms, senere fulgte andre, nyere modeller af italienske vogne. Nogle af firmaets grundtanker var at få industrimodeller bragt op på samme, høje tekniske og æstetiske niveau som håndbyggede modeller. Spørgsmålet var dog, om sådanne fine modeller overhovedet ville kunne køre på almindelige anlæg. Desuden stillede disse modelbyggere sig det spørgsmål, om ikke man kunne lave små skinnebusser med frit gennemkig gennem ruderne - altså skulle de konstruere nye drev og mekanismer i samarbejde med andre entusiaster.

Alle dele af modellerne blev nøje efterprøvet og analyseret med henblik på at finde de bedste løsninger, og det lykkedes da også i høj grad: Modellerne har god vægt, fremragende detaljering, kører perfekt uden strømudfald (også analogt), har en uovertruffen finish, men ligger (lås) også prismæssigt i det højere leje, afhængigt af, om det skulle være analogt eller digitalt med lyd. Nogle damplokomotiver havde ekstra aksler vedlagt (uden hæfteringe) med henblik på vitrinebrug eller anlæg uden stigninger. Hovedvægten lå på italienske damp- og diesellokomotiver, motortog og bivogne samt nyere godsvogne - og også et par attraktive, italienske smalsporsmodeller.

Som nævnt kræver det tålmodighed og en god portion held at få fat i disse fremragende modeller. Det tog mig fire år at få fat i P 8'eren i den franske udgave, som med tiden skal blive til T 299. Jeg har anført modelnummer og cirkapris, men det er kun et fingerpeg - kan man finde modellerne brugt, vil de nok være noget billigere. Til gengæld er det nok umuligt at få reservedele til dem, ligesom fabriksgarantien er passé.

Hvorfor det gik så galt for Os.Kar, ved jeg ikke - der er ingen forklaringer at finde nogetsteds, men en mulig forklaring kunne være finanskrisen eller produktionsproblemer i Kina. Hvad der ligger af symbolik i navnet Os.Kar er jeg heller ikke helt klar over - men det er meget sandsynligt, at der har været tale om et ordspil på Oscar, altså den berømmelige filmstatuette, der gives som tegn på den ypperste (film) kunst - og efter min mening ville det have været såre passende at tildele det italienske firma en ægte Oscar for modellerne. Os.Kar fortjener i hvert fald at mindes for deres få, men fremragende modeller.

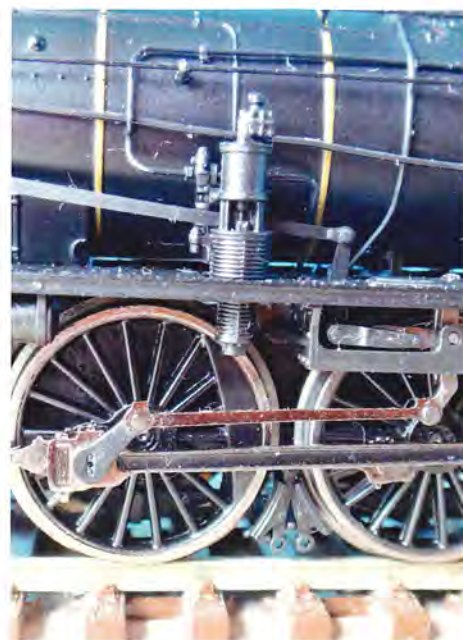
Os.Kar art. nr. 1803 Est 3330 2-3-0 damplokomotiv. Pris ca. kr. 2.700,-.



Nyhedsprospektet fra 2014 - øjensynligt det sidste livstegn fra OS.Kar International.



Maskinen set fra fyrbødersiden - lokomotivet har stadig styring i højre side, trods venstrekørsel på meget af det franske skinnenet.



Forskellige detaljer såsom pumpe, omskifterstang og fine drivhjul - desværre er delene blevet lidt støvede.



Et kig ind i det fuldtudrustede førerhus - her mangler blot kaffekanden og personalet.



Dome, skorsten, nummerskilt m.v. - og bemærk, at der er ikke skillelinie midt på kedlen, som det ellers er almindeligt på plastmodeller - et eksempel på den gennemtænkte konstruktion.

Hamborgs hemmeligheder

Flot som et slot - rådhuset i Altona. I parken lå sporene til banegården..



Tekst og fotos Flemming Søeborg

I bydelen Altona, der i dag er helt opslugt af Hamborg, findes den første, danske banegård, der stammer fra 1844. Altona var dengang det danske riges næststørste by. Banegården var udgangspunkt for jernbanen Altona-Kiel, der indledte det danske jernbaneeventyr i Holsten, tre år før åbningen af banen København-Roskilde. Stationsbygningen blev tegnet af C.F. Hansen – arkitekten, der også tegnede Vor Frue Kirke og Domhuset i København – og den lå på en af de mest fashionable adresser i Altona, Palmaille 28.

De to hertugdømmer Slesvig-Holsten var i personalunion med den danske konge, men var tillige medlemmer af Det Tyske Forbund, en løsere sammenlutning af de utallige, tyske stater. Banegården var i brug indtil 1895, hvor ændrede, trafikale forhold gjorde

det nødvendigt at forlægge banegården mod nord til en ny sækbanegård. Det medførte omfattende nyanlæg af havnebane, tunneller m.v. Den gamle banegårdsbygning blev ikke revet ned, men blev ombygget og kom i stedet til at huse det lokale rådhus.

I dag ligger bydelens kommunalforsamling der, og bygningen fremtræder som et mindre slot, yderst velholdt – men det er som sagt en ombygget udgave af den første banegård, der er bevaret. Det store parkanlæg er anlagt på det gamle sporareal, hvilket ikke mange skænker en tanke i dag. Fra parken kan man kigge hen til afløseren, den nuværende Altona banegård.

Spor af fortiden

Det er et gyseligt betonkompleks fra 1979, der står over for en gennemgribende ombygning i de kommende år. Banegården er i dag bl.a. udgangspunkt

hhv. endestation for ICE-togene sydpå, men benyttes dog mest af nærtrafikken (S-, U- og Re-tog). Materiellet er ret ensartet (BR 472, 474), og de store sporarealer henligger derfor triste og øde – kun ved dieseltankdepotet holdt der et par grå tankvogne.

I de kommende år vil en ny bydel rejse sig på arealerne, mens man diskuterer en flytning af byens hovedbanegård til nogle af disse arealer. På perronerne er der ramper til biltogene, som ikke synes at blive brugt ret meget. I passagen mellem U-banen og afgangshallen er de vitale dele af damplokomotivet BR 01 1080 udstillet langs en endevæg – det er forløberne, en gennemskåren cylindergruppe samt driv- og kobbelhjul, gangtøj m.v. I Tyskland er man stolt af sin jernbanehistorie, så denne form for udstilling af hjulsæt, lokomotivdele og andre jernbaneting kan man finde over hele landet – et godt eksempel til ef-



Hjul, gangtøj m.v. fra 01 1080 er monteret som et relief på Altonas banegård - desværre med genskin fra reklamer i galsset.



Ramper til biltogene i Altona - de synes ikke at blive brugt mere.



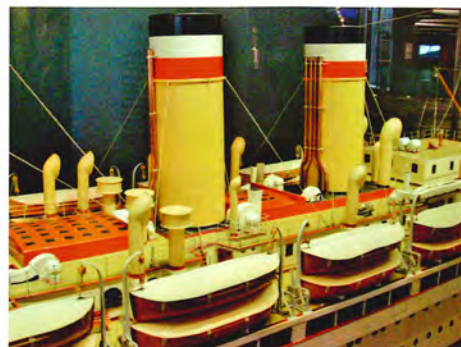
Trix Express-anlægget i Altona - en lidt støvet affære.



Hamburg og den indre havn set fra oven. De grå flader er banarealer - de fleste er forladt i dag, og et omfattende nybyggeri er i gang på banarealerne.



Hamburg-Harburg - mange kender ø-banegården på turen sydpå.



Detaljer fra en af de flotte Atlanterhavsdampere.

terfølgelse. Her står endvidere en af de kitschede modeljernbaner, man stadig-væk finder på større, tyske banegårde. Det er et Trix Express-anlæg. På disse anlæg kan man endda ændre togenes kørselsretning (efter møntindkast). Man kan vel forudse, at disse anlæg kun har "begrænset holdbarhed", om

end der også stadig findes et tilsvarende i Nürnberg.

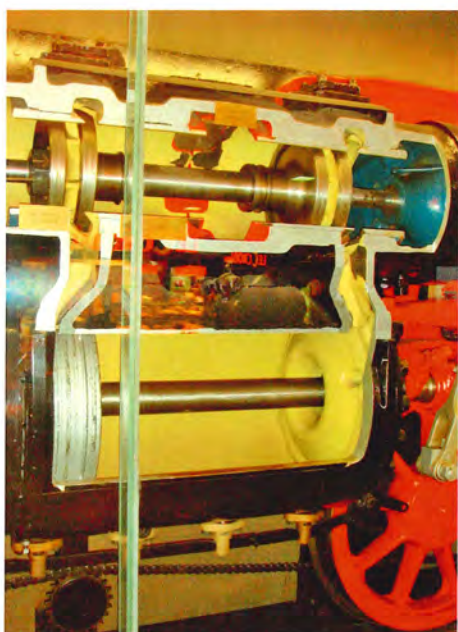
Spændende, byhistorisk museum

Ikke langt fra U-banestationen St. Pauli og Reeperbahn ligger Hamburgs Historiske Bymuseum, Museum für Hamburgische Geschichte. Museet har

navnlig fokus på skibsfartens enorme betydning for Hamburg, og derfor er der udstillet en masse flotte skibsmødeller, lige fra mandsstore fregatter og sejlskibe til fem-seks meter lange mødeller af Atlanterhavsdampere, fragtskibe, færger og andre fartøjer i minutøs udførelse. Dertil kommer nogle



Også nummerskilt m.v. er udstillet i montren.



Cylinderen er udstillet i gennemsåret tilstand, så man kan få en fornemmelse af virkemåden.



Et af de flotte by-dioramaer - lamperne giver genskær i glasset.



Det indsatte billede viser samme situation i 1957 - siden da er der kommet køretråd ligesom i virkeligheden.



Omfattende havne- og sporanlæg kendetegner den ene side af anlægget.



Et af de mere stille tidspunkter i foråret 2009 på Hamborgs hovedbanegård.

helt fortryllende modeller af byen i udvalgte perioder, udført i forskellige målestokke – virkelig en guldgrube af inspiration for model(hus)byggeren. Et større diorama i 1:100 viser den gamle reberbane, der lagde navn til gaden Reeperbahn, mens et andet diorama viser kølhalingen af et skib. Man kan få lang tid til at gå med at studere alle detaljerne. Der er også enkelte 1:20 modeller af sporvogne, diligencer og andre transportmidler. I kiosken er der et fint udvalg af bøger om Hamborg, havnen, jernbanerne og andre sider af den driftige bys historie. Der er tilknyttet en glimrende restaurant til museet.

Går man op på andensalen, finder man her det trafikhistoriske spor 1-anlæg fra klubben Modelleisenbahn Hamburg e.V. (MEHEV). Klubben blev grundlagt så langt tilbage som i 1931.

Det nuværende anlæg blev påbegyndt i 1949. Oprindeligt kørte man med trelederdrift (sideskinne som på U-banen), men efter en kortslutning, der ødelagde store dele af anlægget og materiellet i 1994, blev hele modeljernbanen gennemgribende renoveret med omstilling til digital tolederdrift. Anlægget, der er opbygget som en meget lang oval med 250 sporskifter, 1,2 km spor og 150 signaler, forestiller forskellige miljøer fra Hamborg – der er f.eks. ø-banegården Hamburg-Harburg, omfattende havne- og pakhusråder, rangerarealer m.v. Der er materiel fra alle jernbaneepoker, lige fra det første, tyske lokomotiv "Der Adler" til vore dages ICE, og naturligvis mange arm-signaler og andet udstyr.

Det hele styres fra en kommandopost, opbygget oven over anlægget, og på

udvalgte tidspunkter køres der på anlægget. Publikum har også muligheden for at køre med togene under vejledning fra personalet. I tilknytning er der en mindre souvenirbod med lidt brugt modeltog, hæfter og postkort. Indgangen til modeljernbanen er indeholdt i entrébilletten til museet. Der rumsterer planer om, at anlægget skal demonteres for at give plads til andre udstillinger. Det kan derfor anbefales, at man undersøger hjemmefra, om anlægget stadig er der, inden man planlægger et besøg på museet.

NB! Oplysningerne er fra 2012, og der kan derfor være sket ændringer her og der, men selve Hamborgs Hovedbanegård – en af de travleste i Tyskland – er en spændende banegård at besøge. Og så er der jo også MiWuLa – Miniatur Wunderland – som er hele turen værd.



En model af en Hamborg-sporvogn V 6 og et stoppestedsskilt - ikke meget andet på museet minder om byens sporveje.



Tysklands første lokomotiv 'Der Adler' er også med på anlægget.



På Hamborgs Hovedbanegård er der opstillet gamle signaler til minde om fortidens teknik.

En fransk smørbil



For- og bagende af vogntoget.



Hele sættevogntoget med den markante smør-reklame.



Meget flot og yderst veldetaljeret forvogn.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ree Modeles laver også biler. Vi har tidligere vist Panhard Movic-lastvognen, og den har nu fået en efterfølger i form af en forvogn med en lille sættevogn.

Det er atter lutter franske udgaver, og de er særdeles flotte med alle detaljer monteret på forhånd, nummerplader,

fine påtryk, glasklare ruder og meget stor nøjagtighed. Nummerpladen med "75" bagest indikerer, at forvognen er hjemmehørende i Paris. "17" tilhører departementet Charente-Maritime.

Sættevognen er en speciel type med én aksel bagest og et støttehjul "på næsen". Modellen findes med mange forskellige firmapåskrifter, her er en af de mere usædvanlige, nemlig en reklame

for et fransk smørfirma. Sættevognene var udviklet af SNCF og beregnet til langtransport på skinner, hvorefter udkørslen lokalt skete med forvognen. Modellen findes som sagt i andre firmaudgaver, bl.a. Kodak, Calberson, STEF og Walbaum.

Ree Modeles art. nr. CB 042. Panhard Beurre Charentes Poitou. Pris ca. kr. 300,-.

Morgan Plus 8



Morgan Plus 8 - en herlig sag.

Tekst og foto Flemming Søeborg

Mere britisk kan det vist ikke blive – en ægte Morgan Plus 8 i racing green-farve, med hvid kalleche og rattet i højre side. Dertil trådhjul og reservehjul på bagklappen - det er den ægte sportsvogn.

Det er Busch, der har fremtryllet denne dejlige model af Morgan-sportsvognen,

som vækker opsigt, hvor som helst et eksemplar af denne "race" dukker op.

Morgan Plus 8 stammer fra 1968 og er en efterfølger til Morgan Plus Four fra 1938, hvor man nok skal være kender for at kunne se forskel, men karosseri og skærme blev gjort bredere for at modsvare ønsket om bredere dæk. Plus 8 blev bygget indtil 2004 og er atter sat i produktion i 2012. Buschs model gengiver forbilledet fint,

dog uden at være overdrevent detaljeret – f.eks. mangler læderremmen over motorhjelm. Der er vedlagt bittesmå sidespejle til vitrinebrug.

Dækkene burde også have haft slidbaner, men bortset fra det er det en nydelig model.

Busch art. nr. 47127 Morgan Plus 8. Pris ca. kr. 75,-

Sporvejen i Helsingborg

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Ved omlægningen af vejtrafikken til højrekørsel i Sverige den 3. september 1967 blev sporvejen i Helsingborg nedlagt. Sporvognene havde da kørt i byen siden 1903. Fremover blev det busser. Det måtte jo dokumenteres, så jeg tog dertil.

Den 17. februar 1967 besøgte jeg Helsingborg. Jeg havde været i byen flere gange før, men det var om sommeren. Det var en dejlig by. Jeg ville godt flytte dertil – lige indtil jeg kom der denne

februardag. Det blæste en halv pelikan og regnede. Men jeg tilegnede dagen til byens sporvej. Jeg vidste jo, at den skulle nedlægges et halvt år senere. Det blev en våd og kold dag, men fotoresultatet blev godt. Jeg flyttede aldrig til Helsingborg, men skæbnen førte mig tyve år senere til nabobyen Ängelholm. Men det er en anden historie.

Sporvejen i Helsingborg blev åbnet i 1903 samtidigt med, at byen afholdt en af tidens store udstillinger. ASEA leverede ti små, toakslede sporvogne med åbne endeperroner. De fik nr. 11-20.



Vogn 33 til Stattena i 1960'erne. Foto K.E. Jørgensen



Det smukt restaurerede HRRJ-lokomotiv nr. 2 kørte i mange år for sporvejselskabet i Helsingborg. Nu er det i Malmköping.



Vogn 29 på den korte linie 5



Vogn 55 ved endestationen i Råå. Linien går mod nord mod byens centrum



Billedet er fra sløjfen ved endestationen i Råå, vinteren 1967. Vognen har nr. 55.

Men tænkte måske, at det ville give et bedre indtryk, hvis vognene blev nummereret således. Så kunne folk jo tro, at selskabet havde 20 vogne, selvom man kun havde 10! De små vogne blev bygget om med lukkede perroner allerede i 1906-07, de var blandt de første i Sverige, der fik denne form for luksus. Vognene blev benyttet til efter Anden Verdenskrig. Vogn 11 blev bevaret som museumsvogn allerede i 1953 og blev restaureret til originaltilstanden. I dag findes den på museumssporvejen i Malmköping.

Vognparken i Helsingborg blev forøget med flere vogne, som var en anelse større end de første. En serie, nr. 21-23, blev leveret i 1912, en anden serie, nr. 24-27, kom i 1919, begge fra Asea. I dag findes nr. 21 og 25 som museumsvogne i Malmköping. I 1919-20 kom der også otte bivogne med numrene 101-108. De blev benyttet indtil nedlæggelsen, men i de senere år ganske sjældent. Vogn 108 findes i dag i Malmköping.

I 1924 overtog sporvejen den normalsporede forstadsjernbane Helsingborg-Råå-Ramlösa Järnväg. Den var oprindeligt anlagt som en smalsporet bane (600 mm) med brugt, fransk materiel. Den havde været anvendt under Verdensudstillingen i Paris 1889, hvor også Eiffeltårnet blev bygget. I 1906 blev HRRJ bygget om til normalspor og blev elektrificeret. ASEA leverede fem store bogiemotorvogne, fire bivogne og to godstogslokomotiver. Sporvejen indsatte deres egne sporvogne ind i passagertrafikken til Råå efter overtagelsen, mens man beholdt de to lokomotiver til den godstrafik, som stadig fandtes. De store jernbanemotorvogne og bivognene blev skrottet.

I 1925 blev der købt tre ældre motorvogne fra Göteborg, som fik nr. 8-10. De var bygget i 1902 og lignede de ældste helsingborgvogne. Desuden kom der fire bivogne fra Göteborg, men de blev skrottet allerede i 1930'erne.

Med den voksende banelængde opstod

der behov for flere sporvogne, og i 1921 købte man ti motorvogne fra Tyskland. Leverandør var Norddeutsche Waggonfabrik i Bremen. Problemerne med den tyske økonomi gjorde, at indkøbet af vogne i landet var fordelagtigt. Vognene fik nr. 28-37. Disse vogne fandtes stadig, da trafikken blev nedlagt i 1967 og to af dem, nr. 29 og 30, blev museumsvogne i Malmköping. Under mit besøg var flere af vognene i drift.

Den sidste leverance af sporvogne til Helsingborg kom i 1948-49, hvor ASEA leverede 15 toakslede enkeltretningsvogne med nr. 41-55. Vognene var mage til dem, som ASEA byggede til Norrköpings Spårvägar på denne tid. En af disse vogne, nr. 43, eksisterer i dag som museumsvogn i Malmköping.

Man gjorde dog et forsøg i 1955 med at modernisere en ældre vogn, nr. 38. Den blev ombygget til enkeltretningsvogn og fik en ny front. Ombygningen var dog dyr, og der blev ikke ombygget flere vogne.



"Mustang" nr. 55. De fik deres navn fra de populære jagerfly af amerikansk konstruktion, som det svenske luftvåben netop havde købt en del af. Også de nye vogne i Stockholm og Göteborg blev kaldt "Mustanger" på denne tid.



Lokomotiv nr. 1 med et godstog møder vogn 38



ASEA leverede vogn 40 i 1928

Helsingborg havde planer om et eget sporvejsmuseum og reserverede et antal vogne ved nedlæggelsen, men de planer blev senere droppet, og vogne kom videre til museumssporvejen i Malmköping.

Ved mit besøg i 1967 blev der trafikeret tre linier, og i løbet af dagen fik jeg kørt med dem alle. Linie 1 var længst og lå mellem Tågaborg og Råå, langt syd for byen. De andre linier var linie 3 mellem Tågaborg og Lussebäcken og linie 5 fra Statten til St. Jörgens Plats.

Den almindeligste vogntype i drift denne dag var naturligvis de moderne "Mustanger", som de blev kaldt, vogne bygget efter krigen, men der kørte også ældre vogne, først og fremmest Bre-

men-vogne. Den moderniserede nr. 38 kørte også. På Råå-linien så jeg et godstog med lokomotiv nr. 1. Det var blevet ombygget med et noget bredere førerhus, men var ellers i samme stand som i 1906. Lokomotiv nr. 2, som var helt uændret, fandtes stadigvæk, men var ikke i brug denne dag. Senere er det blevet flyttet til museumssporvejen i Malmköping og er blevet tilbageført til den originale stand. Det er pudsigt, at lokomotiverne havde trykluftudrustning, men kun til lokomotivets fløjte.

Da jeg kørte en tur med en af de tyskbyggede vogne, studerede jeg vognstyrreren. Når han drejede på kørenøglen, drejede han håndtaget mod venstre! På alle de svenske sporvogne, jeg havde set, drejede man håndtaget mod

højre. Jo, jeg har siden måttet lære, at i Helsingborg var det modsat. De helsingborgsporvogne, der i dag kører på museumssporvejen i Malmköping, har en "adapter" ovenpå kørenøglen, som omdanner vognstyrerens drejning af nøglen fra højre til venstre. Skulle en vognstyrer fra Helsingborg dukke op ved museumssporvejen og ønske at køre, kan adapteren med få greb fjernes, og alt bliver som før.

Det blev tidligt mørkt denne dag i Helsingborg, og jeg måtte afslutte besøget for at rejse videre. Trods mørke, kulde og regn var det en herlig dag, som jeg stadig mindes med glæde. Og nu har man talt om at genindføre sporvogne i Helsingborg. Jeg vender med glæde tilbage!



Vogn 40 og en "Mustang" ved endestationen Tågaborg



Den moderniserede vogn 38 passerer udenfor Centralstationen. Den var kun ombygget i den ene ende



I Statten venter den tyskbyggede vogn 36 på at returnere til byens centrum



Helsingborgs Centralstation med et par passerende sporvogne. I dag er stationen revet ned og erstattet af en underjordisk station kaldt Knutpunktet



Helsingborgbivognen nr. 108 i Malmköping i 1989



En anden vogn, der er bevaret i Malmköping, er nr. 21, en ASEA-vogn fra 1912



På museumssporvejen i Malmköping findes der mange helsingborgvogne, blandt dem nr. 11 (som oprindeligt hed nr. 17)

DEV AO U46 Courte B10 Vert 306 No. 23008 myfi



Gavl med alle detaljer.



Advarsel til passagererne om, at døren åbner ud mod skinnerne - flot detalje.



I kupésiden er gardinerne delvist trukket ned - og selv snipperne er med. Desværre er vognen ikke godkendt til kørsel i DK

Tekst og fotos Flemming Søborg

Overskriften er ganske enkelt betegnelsen på en ny, fransk passagervogn fra Ree Modeles. DEV står for Division des Etudes Voitures et Wagons de la SNCF med suffikset AO, Acier Ordinaire, altså Afdelingen for udvikling af passager- og godsvogne hos SNCF, helt i stål. Vognene havde "skørter" og helt glatte vognsider. De blev udviklet i 1946 for at erstatte ældre, ødelagte vogne til brug på de store eksprestogsstrækninger. Tre af disse U46-passagervogne var med i toget, der satte hastighedsrekord med 337 km/t den 28. marts 1955 – vognene var dog modificeret med andre hjulsæt og helt afrundet vognende for at mindske luftmodstanden.

Der var to serier, den korte (23,344 m) og den lange (25,094 m). Knap 1.600 vogne blev bygget i denne serie. B står for 2. klasse, 10 for antallet af kupéer. "Vert" betyder blot "grøn". Vognene fandtes i rene 1. klasse, rene 2. klasse og blandede 1./2. klasse. I bogen "Internationale tog via Jylland", udgivet af bane bøger 2002, findes et par billeder af vogntypen, som blev indsat i Nord-Express, så den er altså også anvendelig i danske tog.

Ree-modellen

Ree er kendt for at lave nogle af de flotteste modeller, og denne U46-vogn

er ingen undtagelse. Finishen er elegant – den mørkt olivengrønne farve er halvmat, de gule og hvide påtryk står rent og skarpt på vognsiderne, og selvom det er en plasticmodel, virker den "tung" som en ordentlig stålvogn. Mange detaljer er monteret på forhånd, men der medfølger en del løsdele. I kupéerne er der røde rullegardiner, der delvist er trukket ned, og på kupéskillevæggene er der antydte spejle over midtersæderne – udmærket service for de rejsende i H0-størrelse!

Bogierne er meget fine og med meget tynde sidebjælker. Der er kortkoblings-

kulisser, og hjulene er brunerede. Vær opmærksom på, at pufferne let falder af, og det samme kan trinene gøre. Det er desværre en udbredt tendens på vor tids modeljernbanemateriel, og mens jeg prøvede at montere en af de løse puffer, faldt endnu én af, så det trækker noget ned i bedømmelsen af modellen. Der er ikke vedlagt ekstra puffer i løsdelsposen, hvilket ellers burde være en selvfølge, når de nu er så "levende". Derfor – giv dem en dråbe lim inden indsættelsen i eksprestogene sydpå!

Ree Modeles art. nr. VB-130. SNCF U46 B 23008. Pris ca. kr. 450,-.



Rees nye U 46-vogn giver indtryk af god tyngde. Spalten mellem tag og vognside skyldes, at jeg ikke fik trykket taget ordentligt på plads efter fotograferingen - beklager!

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 banegårdskiosk eller bladhandel.



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

bestilling@sporogbaner.dk