

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 41 · oktober 2018

DKK 122,-



VINHØST 1974

- UDFLUGT TIL RÜGEN 1965
- LITRA Q ER KLAR
- LANGE TOG HOS SVJMK
- DSB T 1 FRA BRAVA
- NOCHS NYE VEJE
- PÅ SPORET AF EN MODELSPORVEJ



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

BK 11.10.2018 - 05.12.2018
DKK 122,- Euro 16,50

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00041

BK returage 49

OPLEV ODIN

- EN KOPI AF DANMARKS FØRSTE LOKOMOTIV

Siden 2005 har Danmarks Jernbanemuseum arbejdet på en 1:1 funktionsduelig kopi af Danmarks første lokomotiv, ODIN. Det er bygget helt fra bunden og uden det originale lokomotiv som pejling.

Se resultatet af det omfattende og komplicerede byggeprojekt og udstillingen *Nye tider*. Udstillingen tager udgangspunkt i ODIN og årene omkring 1847, hvor den første jernbane i det danske kongerige åbnede.



DANMARKS JERNBANEMUSEUM · Åbent alle dage kl. 10-16 · Dannebrogsgade 24 · 5000 Odense C · www.jernbanemuseet.dk

DANSKE MAK LOKOMOTIVER I 'HO'

HELJAN

Med ESU DEKODER



21501- 'Østbanen M10' MAK -DC digital

21502- 'Østbanen M10' MAK -AC digital



21511- 'LJ M33' MAK -DC digital

21512- 'LJ 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

+ **OVERRASKELSE PÅ VEJ!**

Vejl. udsalgspris:

Forventet udgivelse i 2019

2.495,- DKK

Efter en sommer, hvor mange nød det gode vejr, mens andre sukkede over det, har "normale tilstande" atter indfundet sig – regn, blæst, sol og afvekslende vejr virkede velgørende oven på hedeølgen. Desværre kom "det gode vejr" nok lidt for sent for de klubber, der havde regnet med at køre med damp, men – sådan er der så meget! Damp skal der nok komme i årene fremover, ikke mindst fra den lille nytillkomne, ODIN, der allerede har vist sine kræfter.

Til gengæld er modellerne atter begyndt at strømme ind: I sommerens løb er flere, væsentlige nyheder kommet på markedet – Brawas T 1, McK-h0's litra Q, Rocos Essovogn, flotte brostensmønstre fra NOCH, superflotte Scania-Vabis-modeller fra VK-Modelle, figurer og mange, spændende udenlandske nyheder. Det virker som om, at man må knibe sig i armen for at tro, at det er sandt med så mange flotte nyheder på én gang. Men ifølge en modeljernbaneforhandler er der ikke længere nogen decideret sæson for nyheder, sommeren er faktisk blevet attraktiv som "salgstidspunkt". Hvem skulle nu have troet det?

For mit eget vedkommende gik sommeren med arbejde. Mere end tre uger gik med forberedelser til et filmhold fra Eisenbahn-Romantik, der skulle lave to

film fra Danmark – den ene fra Sjælland (med togrejsen fra Nordtyskland via Rødby til Rørvig), den anden om VLTJ. Filmene er langt fra færdige – til efteråret skal teksterne oversættes, og først til foråret bliver de udsendt – som sædvanlig på fjernsynskanalen SWR. Jeg skal nok vende tilbage med tidspunkter for udsendelserne, når de ligger klar. Mens dette læses, er jeg ved at lægge sidste hånd på min kommende bog om de danske jernbaner 1970-90 – og i den er de fleste billeder ikke vist på tryk før. Bogen udkommer også til foråret. I øvrigt bliver der trængsel på hylderne, for i foråret udsender jeg også et nyt særhæfte (om Københavns sporvogne) – og så er det ikke utænkeligt med en speciel model sidst på året.

DSB har nu, ud over nye ellokomotiver, udbudt bygning af nye passagervogne i licitation. Det drejer sig om rundt regnet 50 vogne, som skal leveres fra 2022. Det bliver interessant at se hvilken type, der bliver bestilt. Samtidig søger DSB en *Innovationsrebel*. For de fleste lyder det nok som noget vås, og læser man stillingsopslaget, bliver man ikke meget klogere, andet end at innovationsrebelen skal kunne arbejde på tværs af *siloe*, kende til *preto-* og *prototyping* og *accelerere innovationsrejsen*. Suk! Det er ikke mange år siden, at DSB fik proppet en-

gelske titler på togpersonalet for så snart efter at opgive denne tåbelige mani, men nu skal vi altså vænne os til konstant innovation.

Giver det flere tog til tiden, mere personale på banegårdene, renere toiletter, godt udbud af mad og drikke i togene, lukkede kupéer/stillezoner, sovevogne til udlandet og alle de andre ting, som jernbanen kunne tilbyde – men som er sparet væk eller forsvundet på anden vis? Formentlig ikke – men derimod en masse øregas. Jeg kan til gengæld love jer alle, at Spor og baner også fremover vil være kemisk rensset for anglicismer og smarte modeord og holde sig til sagen – informere om tog og jernbaner i for- og nutid – og måske også lidt om fremtiden.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Abonnér på:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 42
udkommer:
6. december

Kontakt:
birgit@turn.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 41, 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. Løssalgsspris 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
Lange tog	s. 5-8
DJK-udflugt	s. 9-13
Et meget enkelt øldepot	s. 14-15
DSB T 1 fra Brawa	s. 16-18
Endnu et trist jubilæum	s. 19-20
Så er der McK Q-maskiner!	s. 21-22
Afkortning af taget på McK's Q-maskine	s. 23-24
Triangel 100 år	s. 24-27
Nochs nye veje	s. 28-29
På sporet af en modelsporvej	s. 30-33
Vinhøst 1974	s. 34-37
"Le Mistral" fra L.S. Models	s. 38-39
Scania-Vabis LB 7635 i H0	s. 40-41
Moyse-traktor i H0	s. 42-43
Pikos Tuborgvogn	s. 44
FS ABz 60066 - ny model fra Roco	s. 45-46
Akkumulator-tårnvogn i H0	s. 46-47
Begyndersæt fra Fleischmann	s. 48
Hejlesen og hobby trade	s. 49
Odin - en kraftig nybegynder	s. 50-51
Franske skørter	s. 52
Esso-tankvogn fra Roco	s. 53
Fe igen	s. 54
Kbs med lanterner	s. 55
DSB-bladet 5/84	s. 55
Renault 4 CV - den anden franske gyngest	s. 56-57
Jeg går mig en tur langs med sporet	s. 58-59

Forsidetekst:

Kom med til vinhøst i Frankrig 1974. Foto SoB

Rettelse til nr. 40:

I artiklen om ODIN kom jeg i skyndingen til at kalde manden bag ODINs kedelbeklædning for Bjarne Larsen. Hans rigtige navn er Arne Larsen. Ydermere er træet oventørret douglasfyr, så jeg beklager fejlene.

DANMARKS STØRSTE **SAMLERTRÆF** FOR

GAMMELT LEGETØJ

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

FREDERIKSBERGHALLEN

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

SØNDAGE i 2018:

2. DECEMBER

kl. 11.00 - 15.00 GRATIS ADGANG

info tlf. 4028 4057

Lange tog



SVJMJK's klubhus i Krusbjerg.

Tekst Rolf Brems; fotos Flemming Orm-feldt

Idéen kom frem blandt modeltogsfolk under en sammenkomst, hvor ideerne nogle gange ikke altid er lige fornuftige, men denne kunne bruges til noget.

Idéen var at køre med lange modeltog, noget som de fleste modeljernbaneentusiaster drømmer om, men som på de fleste anlæg er en udfordring, især hvis man skal kunne se hele togstammen. På SVJMJK kan det lade sig gøre.

Jeg mødes med formanden for Sydvestjydsk Modeljernbane Klub, Jan Kaspersen, som har været med fra klubbens start i beskedne lokaler i Ølgod i 1989.

- Den voksede hurtigt ud af rammerne, så vi tog det noget utraditionelle skridt og købte et hus i landsbyen Krusbjerg, fortæller han. - Det har så igennem tiderne været genstand for en større renovering og ikke mindst blevet udbygget med en fløj, så vi på anlægget har en 23 meters langside. - Det er blandt andet her, at de lange tog kan komme til deres ret.

Projektet begyndte i 2013, og her var idéen blot, at man skulle køre med lange tog. Der var ingen dybere mening med det, andet end at se og prøve hvor lange togene kunne blive, og hvor stærke lokomotiverne var.

- I år var det femte gang, vi afholdt arrangementet, og der er så kommet lidt mere struktur ind over det, blandt andet prøver vi at lave nogle temaer. Sidste år var det Mz- trukne tog, i år er det godstog på privatbaner, og næste år bliver temaet Frichs, siger Jan.

- Om det var det gode vejr, eller om der var andre årsager, ved jeg ikke, men vi var kun ti kørende gæster mod sytten sidste år, fortæller Jan. - Nogle kommer langvejs fra og sætter en campingvogn op, men ellers kan folk overnatte i klubben. Klubben har syv medlemmer, og vi kan godt have plads til flere i klubben.

Deltagerne mødes om fredagen ud på eftermiddagen, så begynder de at rigge til og når måske lidt kørsel, inden de bevæger sig mod den lokale restaurant. Efter middagen køres der lidt nattog,

og det bliver som regel hen over midnat, inden de går til ro.

SVJMJK's trafikidé bygger på Grindsted station, som er ni meter lang, og som indtil sidst i 1950'erne var et trafikalt knudepunkt med fire baner, som udgik i alle retninger. I dag er de alle væk fra stationen, men sporet mod Bramming ligger der stadig, helt overgroet.

- Sidste år havde vi problemer med, at togene ikke kunne vende i vores vendesløjfe, så vi fik bygget en stor vendesløjfe med ni spor i alt nede i kælderen, det har lettet ekspeditionen, siger Jan, og fortæller, at den bliver styret med en PC.

Under kørslen er Grindsted station betjent, men ellers det de mere stedkendte medlemmer, som står for trafikafviklingen. En anden stor station er Varde med tre perronspor og seks gods- spor, den blev også brugt flittigt i år.

Da de skulle påbegynde séancen i år og tændte for anlægget, skete der ingenting. Togene ville ikke køre, der var en kort-

*Det er vist en paradestrækning, der vil noget.
Her er det et PKP-tog, der passerer.*



Gamle minder - et stilrent IC-tog fra designperioden hos DSB.



Så er der noget ved modeljernbane - lange passager- og godstog i 'fri dressur'.

slutning et eller andet sted. Straks fik vi mistanke om en vogn med ikke-isolerede hjul, det er set før, men efter en time fandt vi ud af, at to ledninger i et stik sad for tæt.

- Så kørslen kom i gang, nogenlunde som togene kører i Øst-Danmark, griner Jan, med slet skjult hentydning til at Arriva på Vestkysten kører med næsten 100 % rettidighed*, men en anden udfordring er Nørre Nebel Station. Der har vi en del sporskifter med drev fra Conrad, og de virker desværre ikke alle lige godt, de skal hele tiden justeres.

- Vi er begyndt at udskifte dem med Cobalt-drev fra den anden side af kloden, nemlig Australien.

- Lørdag går vi så til stålet. Det kan godt være at vi har et tema, men det udelukker ikke folk fra at sætte forskellige vognstammer på. - I øvrigt, siger Jan, så er rekorden vist en enkelt DB BR 44, som trak 63 kulvogne.

Der ud over har man set en masse sjove og autentiske oprangeringer, bl.a. Nord-Ekspressen, Østersø- og Prag-Ekspressen, alle med de 10-13 vogne, som der nu indgår i togene. I år blev der sat skandinaviske togstammer på med vogne fra Norge og Sverige.

Een af deltagerne har en interesse i polske tog, så der så man oprangeringer, som man normalt ikke ser, og slet ikke på disse kanter.

Den nye Q-maskine blev også afprøvet. Med sin egenvægt på 320 g fik den lov at skubbe 40 Fals-vogne, det gik fint på lige bane uden hæftringe. Selv da stigningen var på 18 promille, fortsatte den med at skubbe på, lige indtil et stykke med beskidt skinne.

Den fik et lille puf for at komme i gang og fortsatte skubberiet opad. - Den skubbede 3,2 kg, det er jo imponerende, siger Jan.

Medlemmerne kører også i videst omfang med skalatro hastighed, specielt hvis det bliver filmet og skal lægges ud på de forskellige medier. Det er desværre en fejl, som mange begår, at deres tog kører alt for hurtigt. - Så kan landskabet

Ikke alle tog behøver åbenbart at være flere meter lange - og det er velgørende med det ret øde landskab.



*Som en slange bugter
PKP-heltoget sig gennem
landskabet.*



En broget mangfoldighed med dansk materiel fra flere epoker.



Et mere beskedent sidebanetog med nogle af de senere års flotte modeller fra Heljan og hobby trade.

og togstammerne være nok så autentiske, men helheden spores af togets hastighed, som ser unaturlig ud, siger Jan.

Lørdag køres der som sagt lidt intenst, deltagerne henter under afviklingen løbende lidt forplejning, og kl. 16 indstiller de kørslen. I løbet af dagen har man måske byttet ud på materiellet, og man drøfter dagens kørsler.

Ved 19-tiden tager deltagerne ud og spiser, og derefter kører de ud og ser på nogle lokale jernbanemæssige seværdigheder. I år var det Ansager Station, som også findes på klubbens anlæg.

Engang det var en travl station med slag-

teri. Der er stadig en del at se fra jernbanens tid, blandt andet den gamle bygning, hvor man tydelig kan se venterum og bænkerækker.

- Vel tilbage i klubben kører vi der indtil midnat, og séancen fortsætter søndag, hvor vi kører til kl. 14. Alle kan deltage, vi kører toskinne DCC-drift. Kig på vor hjemmeside <http://svjmjk.blogspot.dk/>

- Fornøjelsen med de lange tog er nok kommet for at blive, men det gør weekenden alt for kort, smiler Jan, og jeg afslutter besøget.

** En redaktionel bemærkning: Det er ingen sag for Arriva at køre til tiden.*

For det første overtog Arriva komplet nyrenoverede spor i 2003, for det andet er deres tog stort set alene på sporene, og for det tredje fortælles det, at Arrivas tog ikke afventer andre, forsinkede tog.

DSB må til gengæld kæmpe med pladsen på de meget trafikerede strækninger, hvor man tilmed har Banedanmark som en værdig modstander med uendelige signal- og sporskifteproblemer, køretrådsnedfald, spæringer af hele strækninger i månedsvis og andre negative forhold.

At sammenligne Arrivas forhold med DSB's er som at sammenligne æbler med pærer. F.S.



Også ældre, tyske tog blev sendt rundt på anlæget.



Her er et moderne dobbeltdækkertog med vogne fra hobby trade.

Atter et PKP-tog med et farverigt lokomotiv i front.



Afslutningsvis en Frichs Firkant på en lille drejeskive.



Der var engang - hvor DSB havde børneguides og den specielle Girafvogn i landsdelstrafikken. Her er den i model.



DJK-udflugt

- den 18.-19.sept. 1965 til Rügen (DDR)



DSB traktor nr. 6 rangerer med diverse personvogne på Københavns Hovedbanegård. Køretøjet er bygget i England, hvilket man tydeligt ser. Desværre anskaffede DSB ikke flere af de særprægede maskiner, som var almindelige i England og beslægtede lande.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Så indbød Dansk Jernbane Klub igen til en udflugt bag Jerntæppet, og denne gang var det en tur med overnatning, så der ville ikke blive mangel på fotomotiver, hverken på smalspor eller på normalspor.

Turen startede kl. 13.40, hvor eksprestotoget fra København til Nykøbing F. afgik. To vogne var reserveret til DJK.

Jeg havde fået fri hele lørdagen, så jeg tog fra Odense i god tid, da jeg ville besøge DJK's værksteder i Klampenborg. Jeg var heldig i København, for traktor 6 skulle netop rangere med det tog, som jeg var kommet med. Jeg fik et par fine billeder af traktoren, som der kun fandtes den samme af.

På turen til Klampenborg og tilbage så jeg flere opslag om nogle mord på fire politibetjente. Nå, det måtte være i udlandet et sted, men da jeg kom tilbage til Københavns Hovedbanegård, mødte

jeg andre medlemmer, som havde fået fat i en avis, og så gik det op for os, at det

var i Danmark, at den ækle forbrydelse var foregået.



Vort tog til Rügen bestod af ombygningsvogne, men de gik fint i sporet. Maskinen var en 03 med hjulstilling 2-C-1, der kørte baglæns, da der ikke var nogen drejeskive i Bergen.



Vi holdt ved en station, hvor vi skulle krydse, og der var ingen, der forbød os at springe ned i ballasten og tage et billede. Tilsyneladende er det normalt, at togmaskinerne kører baglæns, for det gjorde 41-eren også. Den havde hjulstillingen 1-D-1 og var beregnet til hurtige godstog.



Jeg blev meget forelsket i vor togmaskine 03-eren, der var bygget til 130 km i timen, så da den kørte udenom toget i Bergen, vovede jeg at tage et farvebillede, selv om vejret var elendigt. Maskinen ser meget velholdt ud.

Der var noget at snakke om i de reserverede vogne til Nykøbing F. Forbindelsen videre til Gedser bestod af to Mo-vogne, som hurtigt bragte os til færgen, der viste sig at være DF "Danmark", der var DSB's sidste dampfærge.

Den gængede og rullede, men som sædvanligt havde jeg taget søsygetabletter, så jeg kunne nyde turen. Jeg kiggede ned til dampmaskineriet, og det var meget spændende og næsten lydløst.

I Warnemünde steg vi ombord i et eksprestog, som desværre ikke bestod af toetagesvogne, som jeg gerne ville prøve

at køre i. Vi havde fået reserveret to helt nye kupevogne af mere almindelig slags. De var lyseblå og gråblå og kedelige indvendig, og så stank de af plastic og rensemiddel, så flere af medlemmerne blev dårlige af at køre i dem.

Toget blev trukket af en mægtig 03-er (hjulstilling 2-C-1), som havde magt over toget. Den var oliefyret, og på en af stationerne, hvor der var fem minutters stop, var vi ude og beundre den.

Det så fantastisk ud, når fyrbøderen satte brænderen til, så ilden lyste ud af askekassen. Den kvindelige togfører

stod med skrævende ben og nød sin magt, og da det blev tid for afgang, sørgede hun for, at vi kom ind i toget.

Vi ankom til Stralsund, hvor vi skulle fordeles på to hoteller, og jeg var så heldig at komme på "Am Bahnhof", som meget naturligt lå lige overfor stationen. Hele natten vågnede jeg ved at bomme, gik ned med spinkel ringen, og kort efter dampede et tungt godstog forbi. Det var en herlig lyd at blive vækket til.

Vi besluttede at stå tidligt op for at få taget nogle billeder på stationen, men det kneb med at få lov at fotografere. Ingen



Vi fandt vort tog på smalsporstationen, og lokomotivet var et Meyer-lokomotiv, hvor begge bogier kunne dreje. Desuden var bogierne forbundet som compound. Jeg fik en tur på maskinen senere og var imponeret over den fine gang i sporet. Også smalspormateriellet var meget velholdt.



Ved Patzig var det nær gået galt, for man havde glemt, at der skulle være krydsning. På dette billede kommer det modgående blandettog.



Efter endt krydsning kom vort tog tilbage og samlede os op.

turde tage ansvaret, så vi måtte stå med fotografiapparaterne i lommerne.

Vi kom imidlertid i snak med personalet på en 23-er og blev inviteret op på førerpladsen. De påstod, at DSB havde været interesseret i at købe 23-ere. Jeg har også hørt det engang, men regner det for en skrøne.

Heldigvis dukkede vor øverste DDR-rejseleder op, og ham faldt jeg over. Med høj tydelig stemme proklamerede han at "alle dürften fotografieren". Desværre var vejret noget diset, men vi så da 78-ere, 38-ere og 94-ere. Da vort tog kørte

til perron, var det trukket af en 03, der kørte baglæns. Vognene var ombygningsvogne, men de kørte fint i sporet.

Vi kom godt til normalsporbanegården i Bergen trods det dårlige vejr, og vi fandt også smalsporbanegården (750 mm) og vort tog, der bestod af toakslede personvogne. Desværre var vejret ikke blevet bedre, så jeg måtte holde mig til sort-hvide billeder.

Jeg ved ikke, hvor mange sammenstød der er sket på disse baner i tidens løb, men der var i hvert fald lige ved at ske et til. Personalet havde glemt, at der skulle



Ved Wittower Fähre kørte vort tog ikke længere, men der var en jernbanefærge. Vor maskine rangerede udenom toget, og da solen var kommet frem, fik jeg et fint farvebillede.

være krydsning i Patzig mellem et blandet og udflugtstoget.

Heldigvis var DJK's formand på maskinen, så fejlen kunne rettes, men da var udflugtstoget kørt et stykke forbi stationen. Fotograferne blev sat af, og udflugtstoget rykkede tilbage til Patzig, og så faldt der ro over banen.

Vi fik et par dejlige billeder, og efter krydsningen blev vi samlet op af vort tog. Jeg var så heldig at få en tur på maskinen, og det var en oplevelse. Den gik fint og roligt gennem alle kurver og slingrede slet ikke.



Der var ikke nogle jernbanevogne at overføre, men foruden udflugtens medlemmer var der to Trabanter



Vi gik ombord i færgen og sejlede ud på de oprørte vande. Det var en meget lille færge, men heldigvis skulle vi ikke sejle så langt, at vi kunne nå at blive søsyge.



Første stop var på en lang dæmning langs vandet. Vi var nogle stykker, der fik våde fødder, for det viste sig at være sumpet terræn, men vi fik da hele toget med.



Vort tog rykkede tilbage, medens togføreren iagttog rangerbevægelsen. Nu åbenbarede lokomotivet sig, og det lignede ikke noget, som vi havde kørt med andre steder. Det havde løs, toakslet tender og var trekoblet med udvendige kontravægte.

Vi var nu kommet til banens endestation, Altenkirchen, og vor mærkelige maskine kørte fra toget og ud til en lille remise. Hvad nu?

Da vi kom til endestationen, Wittower Fähre på den første del af banen, var vejret blevet meget bedre. Der blæste en frisk kuling, og solen var kommet frem. Vi gik ombord på den smalsporede færge, som normalt overførte pakvogne, men ikke personvogne. Også et par "Trabanter" blev der plads til.

motivet var noget specielt, for det var trekoblet med udvendige kontravægte og med en toakslet tender. Sådan et havde jeg ikke set før, men det kørte udmærket.

Der var ikke så meget ved den yderste strækning, som vi kørte på til slut. Dels var landskabet fladt, og dels var der meget sumpet, hvilket flere af deltagerne erfarede, når de fik våde fødder. Vi

Det var en kort færgetur, og på den anden side lå en tilsvarende færge. De skulle have været bygget med dampdrift, men var nu blevet udstyret med dieselmotorer.

Til glæde for os kørte man et par godsvogne ind på den ene færge og sejlede lidt rundt med den, så vi kunne få et billede af det. Desværre var solen lige imod, så det var svært at få ordentlige billeder, men det var da pænt af personalet.

Der holdt en masse smalsporgodsvogne på stationen, og så var der også en række små, toakslede personvogne, ligesom dem vi havde kørt i hidtil. Loko-



Det viste sig, at remisens mørke gemte et Mallet-lokomotiv.



Vi tog afsked med smalsporet og kom til Sassnitz, hvorfra vi skulle sejle med færgeren af samme navn. Ved siden af den nye færge lå den gamle svenske dampfærge "Starke" med dampen oppe.

lærte endda at udtrykke os på svensk i den retning, da der også var svenskere med på turen.

Vel ankommet til endestationen i Altenkirchen var vi igen på sikker grund, og vort lokomotiv kørte hen til en lille remise. Porten blev lukket op, og vort lokomotiv kørte ind i remisen og trak et Malletlokomotiv ud til fotografering. Sikke en service. Samtidig skinnede solen, så vi kunne få nogle fine billeder. Vi forlod smalsporbanerne og kørte i

busser til Arkona, hvor vore forfædre havde tævet de lokale.

Der var nogle voldsomme kalkklipper mod vandet, som det må have været svært at kravle op ad, men det klarede Absolons folk altså. Efter at have indtaget en frokost endte vi i Sassnitz, hvor vi gik ombord på færgeren af samme navn. Der var en vis tradition for, at man skal være en times tid forsinket på Østersøen, men der var nok at se på. Først afgik den kønne svenske damp-



Endelig skete der noget. En 94-er rangerede ind på færgeren med en række godsvogne, og så kunne vi sejle.

færge "Starke" med kraftig røgudvikling, og lidt efter begyndte diverse store rangermaskiner, 94-ere, at røre på sig.

Der var en kraftig stigning fra havnen og op til stationen, så det lød herligt, når et rangertræk med 94 for og bag masede op ad stigningen.

Til sidst kom en 94-er ind på vores færge og parkerede nogle godsvogne. Så kunne vi endelig sejle afsted mod kapitalismens hjemsted.

Y-TOG

HOS RC KONGEN

LOLLANDBANEN

YM60 + YP70 + YS82



SIDSTE UDKALD
KUN GANSKE FÅ TILBAGE!

41331 - DC DIGITAL
41332 - AC DIGITAL

Pris pr. sæt **3.395,-**

41333 - DC DIGITAL M. LYD
41334 - AC DIGITAL M. LYD

Pris pr. sæt **4.395,-**

DSB ML 4901 / ML 4902

GANSKE FÅ STK. TILBAGE!



41261 - DC
41262 - AC
2.995,-

41263 - DC M. LYD
41264 - AC M. LYD
3.995,-

ØSTBANEN YM5 / YS13

KUN EEN AF HVER TILBAGE!



41301 - DC
41302 - UDSOLGT
2.995,-

41303 - DC M. LYD
41304 - UDSOLGT
3.995,-

GRIBSKOVBANEN YM3 / YS43



41311 - DC
41312 - AC
2.995,-

41313 - DC M. LYD
41314 - AC M. LYD
3.995,-

HELSINGØR-HORNBÆK -GILLELEJE BANEN YM52 / YS92

KUN 3 STKS TILBAGE!



41321 - DC
41322 - AC
2.995,-

41323 - UDSOLGT
41324 - UDSOLGT



FACEBOOK
facebook.com/rckongen



YOUTUBE
youtube.com/user/rckwebshop



Der tages forbehold for udsolgte varer og trykfejl.

Et meget enkelt øldepot

– lige til modelbanen



Tuborgs ølvogn 21 86 081 5 661-6 som depot på læssevejen i Skagen, juli 1982. På siden af vognen er banket et bræt på, som holder en ledning så højt oppe, at biler kan køre under. Ledningen fører over til Skagensbanens pakhus.

Tekst og fotos Martin Wilde

Øl er som bekendt et nødvendigt grundstof i den menneskelige ernæring, og derfor blev jernbanen i mange år benyttet til at bringe dette fluidum rundt i landet, da ikke alle byer havde eller har eget bryggeri. En af disse byer var Skagen. I vore dage findes der et bryggeri i byen, som brygger ganske udmærkede øl, men i 1980'erne var det ikke tilfældet.

Til gengæld havde både Tuborg og Carlsberg hver sit depot i byen, for der blev udskænket store mængder øl, når danskere og udlændinge hver sommer flokkedes i byen for at se på kunst, hav og hinanden. Hvad der i øvrigt stadig er tilfældet.

Sommeren 1982 tilbragte jeg, sammen med familien, en uge i byen. Sommerhuset lå ganske tæt på stationen, så der tilbragte jeg også en del tid. På læssevejen overfor pakhuset, der naturligvis er opført i mursten, pudset i skagengul, stod denne ølvogn.

Og der havde den stået noget tid, noget kunne tyde på flere år – og skulle

forblive stående i hvert fald sommeren over, går jeg ud fra. For noget kunne tyde på, at vognen var Tuborgs mobile depot i byen.

Det er faktisk en fiks måde at skaffe ekstra depotplads til øl og vand – eller måske blot tom emballage.

Vognen bliver hensat afbremset for enden af et sidespor, og så bliver der banket et bræt på siden af vognen, så en ledning kan føres over til pakhuset så højt oppe, at bilerne på læssevejen forhåbentlig ikke river ledningen ned. På den måde føres der elektricitet til vognen. Enten til lys eller til kølesystem – eller begge dele. Jeg ved det ikke.

Det hele er faktisk så enkelt, at det let lader sig eftergøre i model. Især fordi McK har udgivet en model af netop denne vogntype. Ja, faktisk netop denne vogn på billedet. Vognen bærer nummeret 21 86 081 5 661-6.

At kalde det et litra kan man næppe tillade sig, da der ikke indgår bogstaver i vognens betegnelse, men ikke desto mindre er det almindelig kendt, at de første otte cifre kaldes for

cifferlitra, da private vogne ved overgangen til edb-litrering af godsvogne i 1966 ikke længere fik bogstavlitra, men måtte nøjes med numre, som fortæller om vognene tekniske egenskaber og tilhørsforhold.

Vognens individuelle nummer er så 661 og tallet efter bindestregen er et edb-kontrolciffer.

Interessant er det, at denne meget stillestående ølvogn har betegnelsen 21 først i nummeret, idet det betyder, at vognen – der i flere år ikke blev flyttet overhovedet – måtte køre i udlandet.

Der er dog blot et problem. Hvis du tror, du kan cykle ned til din forhandler, og købe en McK-model med netop det nummer, som vognen i Skagen havde påmalet den julidag i 1982, jeg tog billedet, må du tro om.

McK er normalt meget præcis med angivelse af driftsår ved de enkelte modeller både på hjemmesiden og på æskerne.

I 1980 burde denne vogn have fået det nye nummer 44 86 221 1 661-5,

Carlsbergs depot i Skagen lå ude i vestenden af byen, hvor Frederikshavnsvej krydser jernbanen mod Frederikshavn. Her havde Carlsbergdepotet eget sidespor på fri bane. Øllet blev i juli 1982 leveret i de dengang nye Hios-v vogne, som var tidligere Gs-vogne, som DSB lod ombygge med ny meget høj vognkasse, så vognen kunne rumme flere ølkasser end en normal lukket godsvogn. Sporet lige ud er Skagensbanens strækningsspor mod Frederikshavn.



og som sådan har McK-fremstillet modellen – og angiver på hjemmeside og æsker, at det er udgaven, som den så ud ca. 1980 - 1987. Men nogen – enten hos DSB eller Tuborg, der var ejer af vognen – har glemt at sende en maler til Skagen, så det lille ca. før årstallene skal tages alvorligt. For vognen blev ikke omnummeret i 1980, som der ellers står i papirerne at den skulle.

Det betyder, at hvis du køber McK's model nr. 2508, som er en model af vognen med individnummer 661, så får du et forkert cifferlitra – altså de første otte cifre i vognens nummer.

Du kan i stedet købe McK-model 2505 eller 2506, så får du en model med de korrekte cifferlitra, og du skal kun ændre det sidste ciffer i vognens individnummer, for at få en model med det helt korrekte nummer, hvis du eftergøre det lille mobile øldepot i model.

De fleste vil nok gøre som jeg. De vil være ligeglade med alt det nummernørderi og blot benytte en af de hvidmalede Tuborg-vogne som den er. På den måde kan man ret nemt få sig et øldepot på modelbanen.

Og så kan jeg da tilføje, at de ølvogne, jeg den uge i juli 1982 så koblet bag på

Skagensbanens orange Y-tog, var de høje Hios-v-vogne, som også fås i model i hele tre forskellige udgaver. Både de helt gamle fra Laser, og de væsentligt nyere fra A.C.M.E. og fra McK.

Og de vogne blev henstillet på læs-

sepladsen i Skagen, inden den navnkundige rangertraktor SB T 1, som nu befinder sig hos veteranbanen i Mariager, trykkede ølvognene ud til Carlsbergs depot, som lå ude ved Frederikshavnsvej, og der havde eget, privat sidespor på fri bane.



I sommeren 1982 var det endnu Skagensbanens trofaste rangertraktor SB T 1, der stod for rangeringen i Skagen og til Carlsbergs sidespor et par kilometer ud ad linien mod Frederikshavn. Traktoren var bygget af Schwarzkopf i Berlin i 1930, og var oprindeligt uden førerhus. Først i 1958 fik den det hjemmebyggede meget store førerhus, som medførte, at onde tunger påstod, den altid medbragte sin egen remise. Her ses den rangere på sporet ved varehuset i Skagen, juli 1982. I 1995 blev den solgt til Mariager – Handest Veteranjernbane.

DSB T 1 fra Brawa

Brawas udgave af T 1 skal man nok vænne sig til.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa har lanceret deres bud på den kendte, tyske rangertraktor V 36. Lokomotivtypen blev udviklet op til Anden Verdenskrig og blev meget benyttet, blandt andet fordi diesellokomotivet ikke afslørede sig gennem en røg- eller dampfane, som damplokomotiverne gjorde – og dermed blev lette mål for jagerflyene. Modellen er netop kommet på markedet og udsendes i et hav af varianter, ikke kun tyske, men også franske, tjekkiske, belgiske, østrigske, italienske og – hurra for det! – også i dansk version.

DSB overtog et V 36-lokomotiv, som de tyske besættelsesstyrker havde efterladt i Nymindegab efter Befrielsen. Lokomotivet var bygget i 1940. I 1942 kom det til Nymindegab, men blev også benyttet på den senere Flyvestation Karup og i Blåvand. I 1946 kunne DSB over-

tage traktoren efter at have betalt kr. 4.000,-. I foråret 1947 blev den sat i drift som "Rangertraktor Nr. 1".

Ifølge Steffen Dreslers bog *"Det' en tysker"* var V 36-traktorerne oprindelig malet i Wehrmacht-grau (RAL 7021). Senere skulle traktorerne males i en flaskegrøn farve (RAL 6007) med røde hjul og kobbelstænger. I 1942 skulle de så atter bemales i RAL 7021 (sortgrå). Steffen Dresler konkluderer på baggrund af disse oplysninger, at traktoren ved sin indsættelse i driften i 1942 har været Wehrmacht-grau, evt. med røde hjul – dette har dog ikke fuldt ud kunnet be- eller afkræftes.

Rangertraktor Nr. 1 blev i 1957 ommalet i den kendte, grønne farve og omdøbt til "Nr. 1" med DSB-litrering og krone. På grund af et motorhavari blev den allerede året efter udrangeret og senere op-hugget. Den var gennem alle årene ved

DSB stationeret på Københavns Godsbangård, hvor den blandt andet skubbede vognstammer op på rangerbjerget.

Modellen

Brawas model er noget ganske særligt. I det ydre ser den ret aparte ud – den adskiller sig fra alt andet DSB-materiel ved, at overdelen er flaskegrøn (mat mørk grøn, RAL 6007) med røde hjul og kobbelstænger. På førerhuset står blot "DSB Nr. 1", hvilket ifølge ovenstående synes at være lidt forkert: For det første skulle den have været gråsort, for det andet skulle påskriften have været "Rangertraktor Nr. 1", men det er som sagt svært at afgøre éthundrede procent, bortset fra, at påskriften entydigt er forkert – traktoren hed først "Nr. 1" fra 1957, hvor den blev grøn.

De ændringer, som DSB udførte, er ikke med på traktoren – det var dels nedløbsrør bagest på taget, dels en udluftning



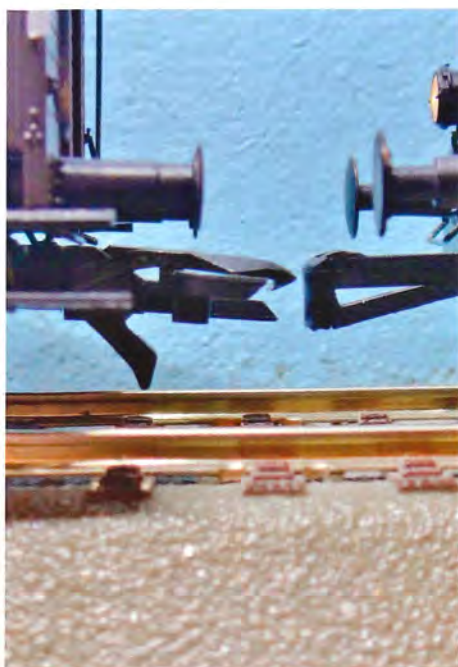
Nærbillede af sænket koblingskrog.



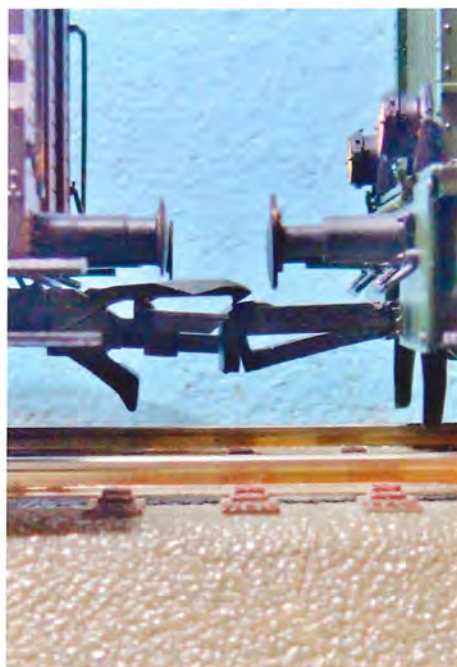
Her er krogen hævet igen - meget diskret.



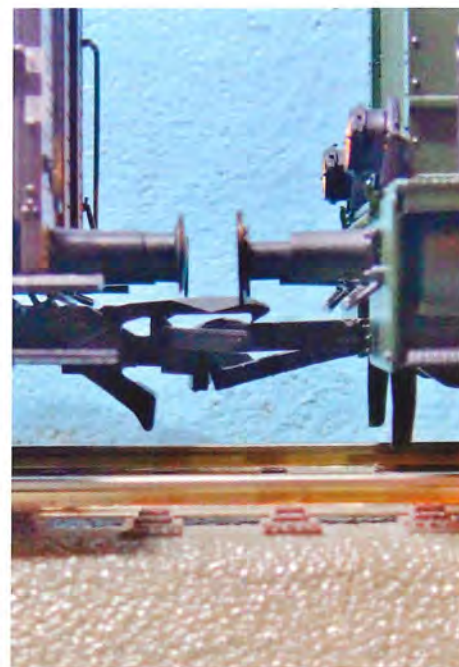
T 1 fra den anden side.



Koblingskrogen er sænket før kobling med Rocos kortkobling.



Koblingsbøjlen passer perfekt i højden.



Øjeblikket lige før sammenkoblingen.

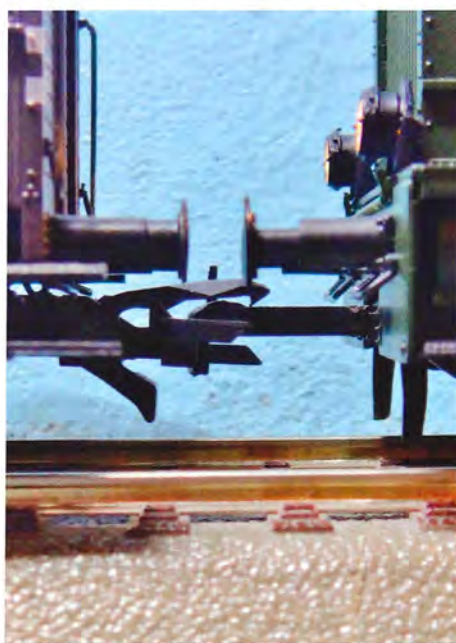
øverst på taget. Endvidere fik traktoren ekstra, danske lanterneholdere. Under førerhuset er angivet revisionsdatoen 4/8-46, hvilket nok er lidt for tidligt, da DSB først overtog traktoren den 29/8-46...

Spændende teknik

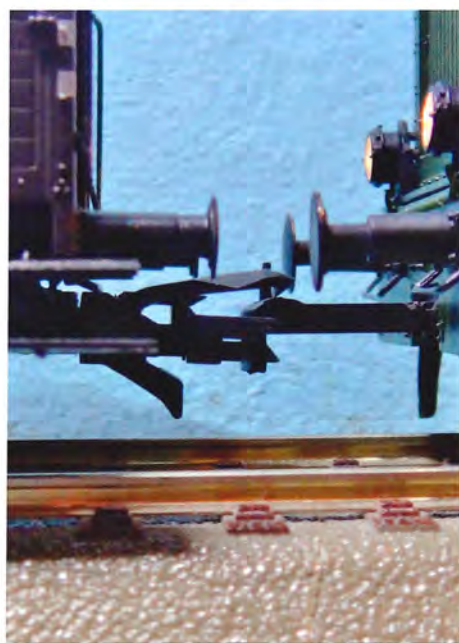
V 36 kommer som nævnt i mange forskellige udførelser, men ikke kun fra forskellige baneforvaltninger, den kommer også i forskellige analoge og digitale udførelser fra det mest basale til "Extra"-udgaven med lys, lyd og andre effekter. Denne er ubetinget den sjoveste at have med at gøre. "Extra"-modellen er udstyret med dekoder og højttaler – og automatiske koblinger. Lyden er fin med mange forskellige effekter – dørlukning, bremsehvin, klokke, horn osv., og lyseffekterne er ligeledes omfattende – her er alt, hvad man kan ønske sig og mere til. Lyset i førerrummet slukkes automatisk, når lokomotivet langsomt – meget langsomt – begynder at køre.

Det kører fremragende, og der er en buffer-kondensator, således at maskinen ikke går i stå under rangeringen. For det er jo et rangerlokomotiv, og her kommer de digitale funktioner helt til deres ret:

Ved et tryk på F4 "Rangertempo" kan F5 og F6 aktiveres. Disse taster styrer koblingerne hhv. for og bag på maskinen. Ved ét tryk sænkes koblingskrogen, ved næste tryk hæves den igen.



Så er vognen koblet sammen med lokomotivet.



Og så trækker maskinen af sted med vognen - koblingsafstanden vokser lidt ved kørslen.

Det giver vidtgående rangermuligheder. Der er dog begrænsninger.

Med anvendelsen af almindelige A-koblinger på en Piko-godsvogn var der ingen problemer med til- og frakobling – koblingsbøjlerne gled nemt på disse standardkoblinger.

Dernæst prøvede jeg med en Bra-wa-vogn med Roco-kortkoblinger (kompatible med A-koblinger). Her gik det særdeles elegant og glat for sig,

hvilket man kan forvisse sig om på billederne.

Da jeg prøvede med Märklins kortkoblinger, fungerede det ikke – givetvis fordi disse koblinger er mere "stive" i det, bøjlen er for tung/massiv og hænger en anelse for lavt, så den kunne ikke kobles med traktoren – men i forvejen kan Märklins kortkoblinger være lidt problematiske.

Kan man acceptere nogle øjensynligt



Kobling med A-koblinger fungerer også perfekt, men bedst når vognen har en vis rullemodstand.



Så her koblingskrogen hævet, og enhederne koblet sammen.



På Märklins kortkobling hænger bøjlen for langt nede - sammenlign med billederne med Roco-koblinger.



Fronten med flot kølergitter.



Bagenden er lige så fint detaljeret.



Førerhus med litrering og revisionsdato - vistnok ikke helt korrekt.

væsentlige smuttere fra Brawas side mht. korrektheden af udseendet af DSB T 1, får man en fortrinlig model med udsøgte, digitale funktioner; hvad bemalingen angår, er det nok umuligt at få helt klare beviser for udseendet af traktoren i årene efter DSB's overtagelse af den, men de første Ardelet-traktorer havde jo også røde hjul, så på dét punkt harmonerer det jo meget godt.

Brawa art. nr. 41 622 DSB T 1 Extra. Pris ca. kr. 3.100,-.

V 36 har været genstand for mange modeller fra diverse producenter. En af de

første, der lavede en flot model, var Lima, der tilbage i 1990'erne lavede udgaven; den kom sågar i to DSB-udførelser, en sort og en grøn.

Mange har gennem årene regnet med, at T 1 oprindeligt var sort, men det var tilsyneladende forkert. Lima-modellen var meget veldetaljeret, men køreegenskaberne var ikke så gode, selvom hele undervognen var fyldt op med mekanik og metal.

Nogle år senere udsendte Roco så en nærmest perfekt model, hvor køreegenskaberne var fortrinlige. Den kom kun som grøn

model; nogenlunde samtidig udsendte Märklin V 36 i dansk udgave, ligeledes grøn. Fleischmann har også haft V 36 i programmet, men ikke i dansk udgave.

En afart af V 36 var den sorte model, som Lenz udsendte for omkring tyve år siden. Forbilledet var en smule anderledes med en lidt anden akselafstand, men det, der udmærkede Lenz-modellen, var den fjernstyrede kobling, der skulle betjenes på en ret speciel måde med en særlig kontakt i analog drift. Da akselafstanden som sagt var anderledes, kom denne model kun i tysk version - desværre, for den havde fortrinlige køreegenskaber.

Endnu et trist jubilæum



Aakirkeby station med flere tog, en gang først i 1900-tallet. Dengang måtte man ikke skrive på bagsiden af postkortene. Slg. Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

Den 28. september var det 50 år siden, at De bornholmske Jernbaner (DBJ) blev nedlagt. Reelt var der ikke tale om jernbaner i flertal, idet kun den først byggede jernbane, Rønne-Nexø Jernbane (RNJ), på det tidspunkt stadig eksisterede. De to andre baner, Rønne-Sandvig (RAJ) og Almindingen-Gudhjem (AGJ), åbnede hhv. i 1913 og 1916, men begge blev nedlagt allerede i 1952-53.

RNJ var en veldrevet bane med fint vedligeholdt materiel og fungerede godt i det daglige. Banen blev åbnet den 12. december 1900, og med tiden blev jernbanenettet på øen som antydnet ret stort med tre baner og tilhørende sporanlæg. For eksempel var der havnebaner i Rønne, Nexø og Allinge. Der var omfattende remise- og værkstedsanlæg i Rønne, og jernbanerne betød en stor lettelse med hensyn til transporter internt på øen, hvor vejnettet var dårligt udbygget. Den smalle sporvidde på 1.000 mm betød ikke noget i forhold til forbindelsen med andre jernbaner, da alt gods alligevel skulle læsses og losses på både til og fra Bornholm.

Naturligvis begyndte man driften med damplokomotiver, men der var udelukkende tale om tenderlokomotiver – DBJ fik aldrig lokomotiver med tendere. Til gengæld var nogle af typerne meget kraftige. Derefter gik det ved jernbanerne, som det gjorde ved landets øvrige privatbaner – benzinmotorvogne og dieselvogne/lokomotiver blev anskaffet i 1930'erne. DBJ overtog også materiel fra et par andre, smalsporede jernbaner (Skagensbanen og Haderslev

Amtsbaner), men DBJ fik også nybygget materiel så som DBJ 7, en miniudgave af Frichs "Firkant". Lokalt blev lokomotivet kaldt "Dunderblitz", fordi der på et tidspunkt gik ild i udstødningen.

I begyndelsen af 1950'erne fik DBJ lige som mange andre privatbaner nye, danskbyggede skinnebusser, i alt fire sæt (motor- og bivogne). Til ekstra gods ombyggede DBJ nogle godsvogne, der kunne hægtes efter skinnebus-



Billede fra Rønne Nord, 1932. Vogntyperne var meget specielle og lignede ikke rigtigt vogne fra resten af privatbanerne her i landet. Slg. JSN.



MT 8, postvogn D 26 og Sm 33 ved remisen i Rønne i 1960'erne. Foto Leif Bang.



DJK-særtog med damplokomotiv ved Allikegårde, den 18. november 1962. Foto W. 25. PT. Slg. Leif Bang.

serne, ligesom banerne havde et par meget specielle postvogne, nærmest små skure (eller karlekammerskabe) på hjul.

Alligevel blev det besluttet at nedlægge DBJ med virkning fra den 28. september 1968.

DSB var vaks ved havelågen, og allerede dagen efter kørte de røde DSB-rutebiler over det meste af øen – hidtil havde DBJ's smukke, grå/beige rutebiler ellers kørt de steder, hvor togene ikke kom frem. Og det gamle jernbanemateriel – det gik med det, som det gjorde ved utallige andre banenedlæggelser: Man brændte det hele af!

Alt, på nær en postvogn og nogle vognkasser, blev brændt, skinnerne taget op, bygningerne solgt fra, og da det beskedne overskud ved likvidationen var afgjort, tilfaldt beløbet Rønne Theater i 1973 – i alt 1.267,33 kroner!

Havde man ventet nogle år, ville den stigende turisme have kunnet bidrage til at opretholde (noget af) jernbanen, men nu var mulighederne forspildt.

En lokal jernbaneforening, DBJ, fik på et tidspunkt EU-midler til at påbegynde arbejdet med at genskabe et stykke af jernbanen, og foreningen har gjort et stort stykke arbejde med henblik på at opbygge en samling af effekter fra DBJ, herunder restaurering af de få vogne, der var tilbage, ligesom et stort projekt med at ny-konstruere et damplokomotiv i stil med nogle af de oprindelige gik i gang for år tilbage.

Hvad fremtidsudsigterne er for projektet, ligger nok lidt hen i det uvisse, men et besøg i det spændende jernbanemuseum i Nexø kan absolut anbefales enhver, der kommer til Bornholm.

Foreningen De Bornholmske Jernbaner udgiver bladet "Den metersporede", der



En meget lille Esso-tankvogn i Rønne, 1963. Foto Leif Bang.



Nogle af de ombyggede godsvogne til skinnebusserne i Nexø, bl.a. Sb 42, i 1962. På perronen den uundværlige postbil Bedford CA. Foto Leif Bang.



Sandvig station i 1963. Det var en ret stor station til en smalsporet jernbane, men der kunne være mange turister med togene. Foto Leif Bang.

udelukkende omhandler jernbanerne på Bornholm – og det er utroligt, hvad medlemmerne kan støve op om banerne. Kig selv på hjemmesiden www.dbj.dk.



Nummeret skinnestykke fra Rønne fra museet i Nexø. Det var ikke store profiler, der blev anvendt, 19,9 kg pr. meter. Skinnen har nr. 2359, så der er altså solgt nogle stykker.

Så er der McK Q maskiner!



Q 342 på postkort, udgivet af Carl Allers Bogforlag 1942 i en serie på 14 billeder af DSB's damplokomotiver. Arkiv Leif Bang.

Tekst og fotos Vagn Holstein

Så kom alle McK's Q-maskiner til salg! Og de bliver revet væk! Det er gode nyheder for mulighederne for det næste damplokomotiv.

Jeg har haft fornøjelsen at teste både nr. 337, en serie I-maskine og 346, en serie II-maskine. Den ene DC og den anden AC.

Lad os hellere få overstået, hvad jeg er utilfreds med, for det er ret overskueligt: På alle maskinerne rager taget desværre alt for langt frem – det er nærmest som om, at Q-maskinen har fået en skaterkasket på. Taget er 2 mm for langt!

Som jeg har nævnt før, så er det helt uforståeligt, idet jeg påpegede fejlen ved den første præsentation af prototypen. Jeg kan ikke se anden udvej, end at McK fremstiller nye, korrekte tage, så model-folket selv kan ombytte taget. Taget er heldigvis nemt at tage af og sætte på.

Det må absolut være rimeligt at forlange af McK, når de har kunnet fremstille nye overdele til deres MR-tog, fordi der manglede en detalje.

I en anden artikel viser jeg, hvordan

den fingerfærdige og uforfærdede modelbygger selv kan gøre det, men der er mange – og jeg forstår dem godt – som viger tilbage for den slags ændringer på en model til næsten 4.000 kr.! Det bør heller ikke være nødvendigt.

Mit andet og sidste klagepunkt angår kun serie II-modellerne, som bl.a. er karakteristiske ved at være monteret med cylinderpuffer.

Dem har McK gang på gang vist, at de ikke kan lave, så de bare ligner lidt. Jeg har tidligere vist, at selv for mange år siden kunne f.eks. Lilliput lave en overbevisende model af en fjedrende cylinderpuffer, så sådan nogle skal min Q 346 udstyres med, når jeg får tid. Ellers har Weinert meget fine puffer i deres sortiment.

Som nævnt ovenfor har jeg haft stor fornøjelse af at teste disse ellers meget fine modeller:

Q-maskinerne kører helt uovertruffent, en sand fornøjelse at se dem køre ganske langsomt af sted – jævnt – jævnt – især bliver det lækkert, når der kommer lyd på. Det er et meget fint lydbillede, selv om jeg ikke har været i stand til at nyde



Q 337 med de lave vandkasser og kurvepuffer -



- og Q 346 med de høje vandkasser og cylinderpuffer.

alle de mange lyde, der er lagt ind. Det er også bemærkelsesværdigt, at modellen ikke kræver tilkøring!

Den virker med det samme, det er vi ikke vant til med danske modeller. Både AC- og DC-modellerne kører perfekt på alle forekommende radier og gennem alle typer sporskifter uden at miste strøm, i et enkelt Märklin-kurvesporskifte havde slæbeskoen tendens til at kæntre, så den kom i klemme.

Det var det samme, som jeg konstaterede ved McK's Ardelt, så det peger mod et forbedringspotentiale med en anden og mere stabil slæbesko på McK's modeller.

En af grundene til, at Q-maskinerne kører så perfekt på begge systemer, er, at afstanden mellem flangerne er korrekt: 13,9 mm for AC og 14,3 mm for DC. De 0,4 mm er afgørende! Flangerne er de samme nydelige, små (0,7mm) på begge modeller.

Der er ingen hæfteringe på AC-modellerne. Det havde ellers nok været en god idé, for selv om modellen er gjort så tung som muligt (226 gram for serie I, 235 gram for serie II), så er der græn-



Bluset i fyrkassen ses tydeligt i mørke.



Den kompakte model skilt ad.

ser for adhæsionen: Trækraften er for beskeden til, at jeg kunne måle den på min prøvestand, på flad bane er den tilstrækkelig, men på stigninger, især hvis de indeholder kurver, kniber det.

Modellernes finish er meget flot: superflot, silkemat sort lakering! Flot gangtøj med god metalfinish, smukke litreringer med skygger, revisionsdato, "stålfyrkasse" på serie II, lys i førerummet, som er okkergult indvendigt i den rigtige nuance for ikke at tale om førerhusindretningen med sæder til fører i begge sider (Q kørte ofte uden fyrbøder).

Som nævnt ved foromtalen, så havde den Q-maskine, som jeg fik lov til at køre engang i 1960'erne, regulatortræk til begge sider af førerhuset. Det er dog ikke med på modellen, men det er hel-



Q 337, formodentlig i Fredericia. Arkiv Leif Ørndorf.

ler ikke sikkert, at alle havde det. Der har været lidt diskussion på et forum, om sidevinduerne skulle have haft glas? Mange billeder viser det, men som det rigtigt blev bemærket, så kunne vinduerne smækkes op under loftet, så det er de tydeligvis. Men det havde vel været muligt at integrere sidevinduer i støbningen til frontvinduerne?

Lysen i lanterneerne er meget fint dæmpet hvidt, og rangerlys (lys for og bag) opnås på F4. Rangertrin foran er flot lavet i metal, så de kan rettes, hvis de bøjer.

Jeg kunne godt have ønsket mig, at der var tænkt en fjernbetjent kobling ind i konstruktionen. I det mindste kunne en mere diskret kobling end den vedlagte, store A-kobling have pyntet i drift. Teoretisk er der kortkoblingsku-

lisser, men de kan stort set ikke bevæge sig, og så kunne de ligeså godt have været faste.

Der er en kedelig fejl i brugsanvisningen: På siden, som handler om udskiftning af dekoder, mangler der en lille figur, som viser hvordan man løsner hængerne til skiftestangen, den er vist på den efterfølgende side om udskiftning af hjul.

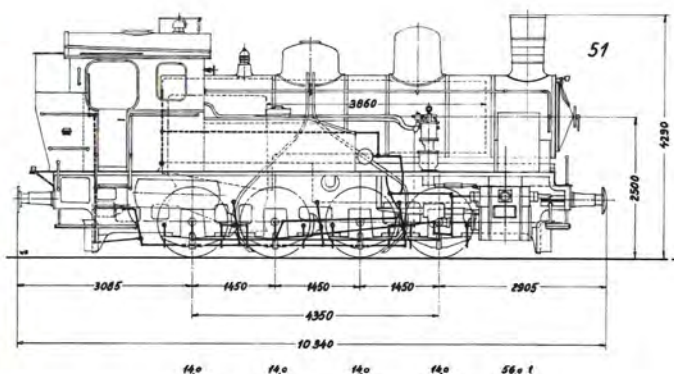
Godt gået af det første damplokomotiv fra MCK, lad det ikke blive det sidste. Køb det, hvis du ikke allerede har gjort det! Jeg fornemmer, at de sælger hurtigt.

Mck-h0: Art. nr. 2101DC DSB litra Q nr. 337. Pris ca. kr. 3.100,-.

Art. nr. 2107 AC DSB litra Q nr. 346 m. lyd. Pris ca. kr. 3.700,-.



Q 346 ved Midtkraft, Århus den 29. oktober 1969. Foto Vigand Rasmussen.



Tegning af Q-maskinen af W. Bay i "Danske Damplokomotiver 1968".

Afkortning af taget på McK's Q-maskine



Et 'efter-og-før'-billede af den lille tagoperation - små ting, der gør underværker.

Tekst og fotos Vagn Holstein

For de forhærdede og utålmodige modeljernbanevenner, som ikke vil vente på at McK laver et korrekt tag til Q-maskinen, følger her et par tips til en midlertidig/permanent løsning:

Taget "brækkes" nemt af ved at løfte op i et af de forreste hjørner indtil klørerne, som holder det, giver efter. Bare rolig, det er tydeligvis lavet til at tage af, men pas på det lille rør, som går op til slampotten (cirkulatoren) på taget, det skal genanvendes, efter at det også er blevet modificeret.

Nu skilles taget ad: Det lille print til loftsbelysningen skrues af, og de to plastdele brækkes fra hinanden.

Nu skal der mærkes op, hvor taget skal kortes af til. Vi skal skære af bagkanten af taget, så man mister den række nitter i bagkanten. Det mener jeg er et beskedent offer for at få et korrekt udhæng på taget både for og bag. Taget skal være 30 mm langt efter operationen, så indstil skydelæren på 30 mm og brug den som et

"stregemål" til at ridse en linje til at klippe efter.

Jeg har tydeliggjort den afsatte linje med en blyant, derefter har jeg taget min skarpe blyblyant og klippet midt i stregen. Derefter har jeg med en mellemgrov fil rettet kanten, hvis klippet ikke blev helt lige. Som man kan se på billedet af det færdige tag, skal der stå en ganske smal kant med den oprindelige tagtykkelse tilbage.

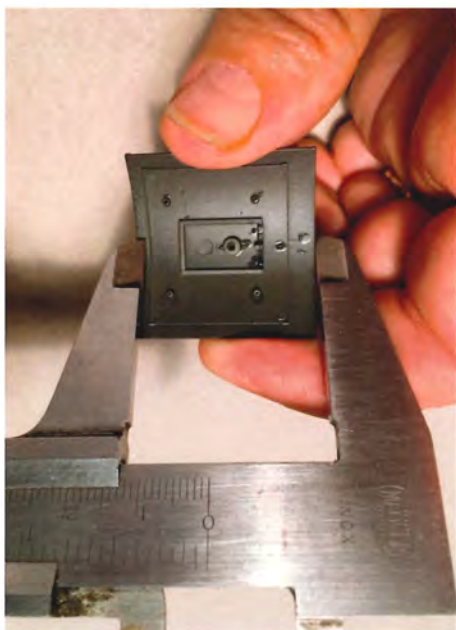
Nu kommer den kritiske operation, hvor jeg med en lille cylindrisk fræser reducerer den tykkere del af taget ned til den tynde del af taget på et 3 mm bredt bånd (ses som mørkere på billedet). Fræsere skal køre hurtigt, og der skal tages meget lidt ad gangen. Når man synes, at det ser fornuftigt ud, prøver man taget på førerhuset, check at længden af taget er 30 mm (i begge sider og midt på).

For at kunne få taget til at sidde fast igen skal vi nu i gang med at flytte de fire huller i den sorte plastdel. Det er ikke helt let, men med et skabt 1,2 mm bor går det. Det ene sæt huller skal sidde lige i skillelinien mellem et blankt og mat område,

de andre to meget tæt på kanten i den anden ende. Derudover er det nødvendigt at skrælle af den sorte plastdel i hullet i den "brede" ende, så den går fri den støbte ramme i taget. Når hullerne passer med de fire knopper i taget, limes de to del sammen.



Her ses det tydeligt, hvor meget eller lidt, der skal fjernes af taget.



Ved hjælp af skydelæren streges det nøjagtigt op, hvr der skal saves eller skæres og fræses.



Fræsning med høj hastighed - og stor forsigtighed.



Slutteligt boring af huller i plastdelen med stor omhu.

Hvis man vil retablere lyset i førerrummet, må man alliere sig med en, som kan lodde SMD'er, for en sådan lille modstand sidder uheldigvis, der hvor det nye monteringshul skal bores, så den må flyttes. Det fik jeg hjælp til, men

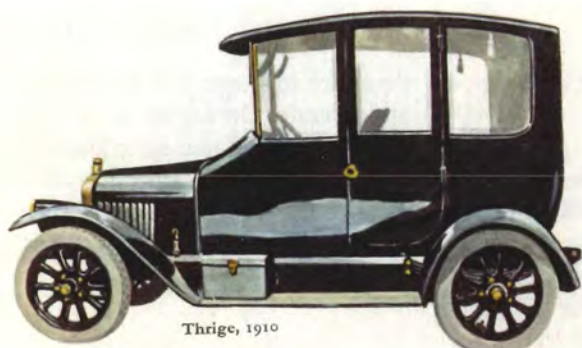
man kan også udelade lyset, det ville jeg have gjort hvis ikke jeg havde fået hjælp.

Nu er taget klart og kan klipses på plads.

Så mangler vi bare røret op til slampot-

ten. Her skal vi rette den vinkel ud, som sad lige under taget og flytte den 2 mm nærmere den flotte bue, som fører røret uden om tagkanten, så passer pengene.

God fornøjelse!

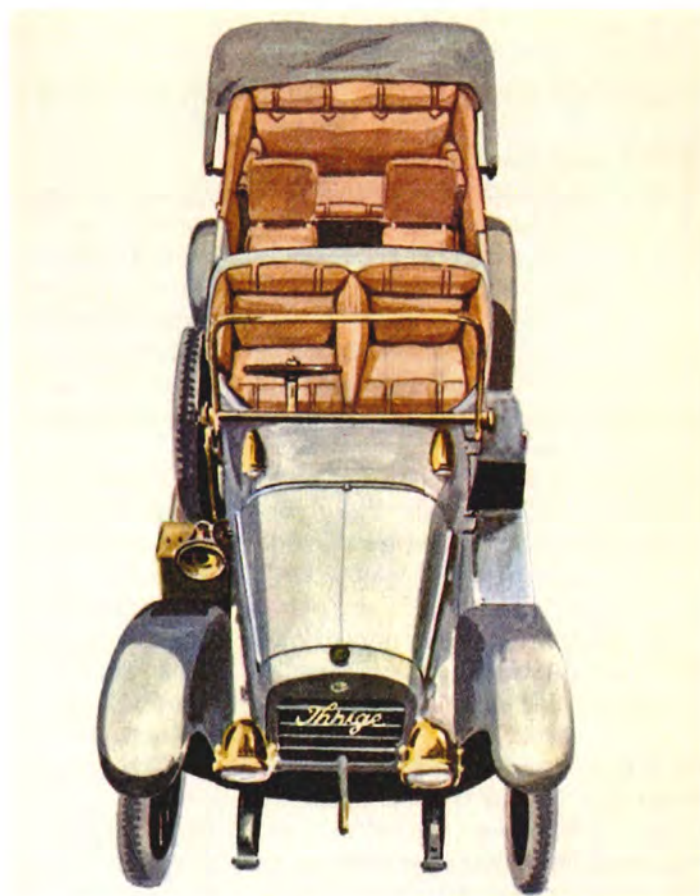


Thrige, 1910

Sådan begyndte Thriges transporthistorie - med automobiler. Tegning V. Hancke. Arkiv SoB.



DFA-kølerskilt.



Lidt af et køretøj - ikke for hvermand i 1914. Tegning V. Hancke. Arkiv SoB.

Triangel 100 år



Den første, ombyggede "skinnebus" fra Triangel AHTJ M 3 og KRB M 1 (model VII lang) i 1927. Arkiv Leif Bang.



Hammelbanegården i Århus 1924 med AHTJ M 1 eller M 2 samt Mp 1. Foto Miller, arkiv HGC



I 1934 fik DSB denne rutebil fra Triangel. Den kørte indtil 1952 på Vestsjælland og havde gasgenerator under Besættelsen. Den er fotograferet på Jernbanemuseet i år 2000. Foto FS.

Af Rolf Brems

Den 26. august 1918 blev aktieselskabet De Forenede Automobilfabrikker (DFA), kaldet Triangel, grundlagt med en sammenlægning af automobilfabrikkerne Thrige, Anglo Dane og JAN.

Efter sammenlægningen blev det Thrige, som dominerede DFA med sine konstruktioner og tegninger, ligesom hovedafdelingen blev i Odense.

Den ene af auktionærerne, Thomas B. Thrige (TBT), blev født i Odense i 1866. Han blev udlært som smed og drog som 22-årig til USA. Her fik han arbejde hos Edison i New Jersey, som allerede havde slået igennem med sine revolutionerende opfindelser inden for telegrafi, glødepærer og elektroniske komponenter.

Her har Thrige uden tvivl fået et godt

indblik i, hvordan man driver en efter datidens forhold moderne fabrik.

Efter fem år vendte Thrige hjem fra USA og begyndte som selvstændig i en baggård tæt ved Odense Å. Her iværksatte han en produktion af cykler, men fortsatte snart efter med sin viden fra Edison at udvikle elmotorer og dynamoer.

Sidst i 1800-tallet vandt elektriciteten frem, og efter at det første elværk åbnede i Odense i 1891, blev der anlagt mere end 400 elværker landet over. Her kunne TBT levere generatorer og elmotorer, og det betød samtidig, at fabrikken måtte flytte i større lokaler på Tolderlundsvej.

Her blev fabrikationen tilrettelagt efter amerikansk forbillede med masseproducerede standarddele, det gjorde varerne billigere, og flere forbrugere kunne derfor få glæde af fremskridtet.

I 1913 købte Thrige Rytterkasernen i

Pjentedamsgade. Han var allerede i 1910 begyndt på en bilproduktion, så pladsen blev for trang. Det var her, at DFA A/S i 1918 for alvor begyndte at udvikle busser og lastbiler. Man fik salgs- og reparationsafdelinger i København, Aarhus, Aalborg og Esbjerg, hvorimod fabrikation af personbiler blev overladt til udlandet.

Jernbanemateriel

På grund af Første Verdenskrig og tårnhøje kulpriser begyndte man at ane et marked til erstatning for damplokomotiver, og her kunne Thrige se en fremtid for lette, benzindrevne skinne-køretøjer.

I 1919 forelå de første tegninger af, hvad man bedst kan betegne som en bus på jernbanehjul, men det var først i 1921, at man på Svendborgbanen havde held med en prøvekørsel, så meget at jernbaneselskabet overtog den - trods den beskedne kapacitet på 17 pladser.



Triangelvogne DSB M 1 og M 2, senere MA 601 og 602, fotograferet i 1934. Arkiv HGC



En flot Triangel-lastvogn fra DSB CVK ca. 1930. Arkiv Jens Birch.



Denne Triangel-lastvogn fra 1938 var udstillet på Jernbanemuseet i 1994. Bagved skimtes lidt af det store modelbaneanlæg, der blev skrottet i 1998. Foto Flemming Søeborg.



KFA's Triangeltraktor fra 1934 på Gittervej i Frihavnen 1969. Bagest til højre skimtes Domus Portus. Foto Nils Bloch.



Triangel-motorvogne med tog på Nørrebro Station cirka 1931 med butikker under broen. Her er der gadetrafik i dag. Slg. JSN.

Den kom senere på turne hos andre privatbaner, blandt andet på VLTJ, HFHJ og NFJ. Efter en ombygning af køretøjet fik DSB øje på fordelene ved en "Jernbaneomnibus", som den kaldtes.

Allerede i midten af 1920'erne begyndte mange oplandsbaner at skranke økonomisk, derfor var DSB og de mange kommunale driftsselskaber interesseret i en billigere traktionsform.

Tyske firmaer tilbød også materiel af forskellig slags, de var dog både dyrere og ikke så pålidelige som Triangel, men

havde den fordel, at der var styrerum i hver ende.

Lidt fremsynede må DFA have været, for en funktionær fra Haderslev Amts Jernbaner blev dømt for industrispiionage mod DFA, da han havde videregivet tegninger til Deutsche Werke, Kiel. Det var blandt andet Triangels robuste gearsystem, der var interessant.

I 1927 overtog Thrige aktiemajoriteten i DFA, og selvom firmaet havde leveret - eller skulle levere - skinnekøretøjer til snart sagt alle privatbaner i Danmark, var de var jo ikke alene på markedet.

Der var A/S Frichs i Århus, der byggede lokomotiver, og Scandia i Randers som byggede vogne. Scandia og DFA begyndte at kappes om de samme kunder, og efter et ledelsesskift i Scandia slog Thrige til og overtog aktiemajoriteten.

Fabrikationen af jernbanemateriel blev flyttet til Scandia, og navnet blev nu et synonym for Triangel. De næste år begyndte man nu at bygge større og kraftigere typer af motorvogne samt enkelte lokomotiver.

Fabrikationen af busser og lastbiler i



Islands Brygge ved Soyakagefabrikken 1939. Lastvognen er en Triangel, tankvognen er fra Tjekkoslovakiet. Arkiv Tommy Jørgensen.



ØSJS Triangelvogn, muligvis nr. 4, med gasgenerator i St. Heddinge 1944. Billedet er uskarpt, men er medtaget, da det er sjældent. Foto Leif Bang.



En af de store Triangelvogne VLTJ M 5 eller M 6 på Harboøre Tange på tur med Triangelklubben 1973-74. Foto Nils Bloch.



Brandsprøjter var også i Triangels portefølje. Denne var udstillet på Jernbanemuseet i Odense i 1994. Foto Flemming Søeborg.



Triangel-rutebil fra linie 121 som en af De hvide Busser på Axeltorv i København forår 1945. Vognen stammer fra 1940. Arkiv SoB.

Odense fortsatte. Man leverede specielle lastbiler til transport af træstammer, benzin og olie samt brandbiler og militærkøretøjer.

Busserne blev leveret både til DSB, privatbanerne og de mange private bus-selskaber, som opstod i de år.

Krisen i 1930'erne satte dog sine spor, og samtidig var markedet for lette jernbanekøretøjer mættet. Et eksportfremstød gav ikke de store resultater, men nogle motorvogne blev solgt til de Jugoslaviske statsbaner og nogle industri-lokomotiver til B&W i Indien.

Under krigen monterede man gasgeneratorer på snart sagt alle slags køretøjer, og dampdriften fik en renæssance til ind i 1950'erne.

Scandia oplevede sin storhedstid op mod 1960'erne, i 1961 havde man ca. 900 ansatte, modsat gik det i Odense.

Da regeringen ophævede importrestik-tionerne i 1958, oversvømmede uden-landske lastbiler fra Mercedes, Volvo, Bedford m.fl. markedet, og man valgte at lukke fabrikationen på Rytterkasenen i 1959. DFA og dermed navnet Trian-gel forsvandt fra markedet, men mange

køretøjer findes endnu i dag som muse-umsmateriel.

Thomas B. Thrige døde allerede i 1938, men virksomheden overlevede ham alt-så i en årrække.

I sidste halvdel af 1960'erne blev virk-somheden fusioneret med Titan A/S under navnet Thrige-Titan.

På grund af den internationale konkur-rence lukkede virksomheden i 2000 ef-ter store underskud. En rest af firmaet, Thrige Electric, fremstiller jævnstrøms-motorer til industrielle anlæg.

NOCHs nye veje



Gadeparti med NOCHs nye brosten - meget flotte og uregelmæssige sten. Bemærk det lette hvælv på midten. Bilerne er Citroën ID Break fra Universal Hobbies og Ford Zephyr fra Weico.



Forskellige nye vejprodukter fra NOCH.



NOCHs nye vejbaner kommer også i S-kurvet form med flotte brostensrækker.



Nærbillede af den kurvede vej med brosten i varierende form - godt for helhedsindtrykket.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Som omtalt i flere artikler sker der en masse især på tilbehørsområdet i disse år - nye materialer, nye teknikker og nye idéer vinder indpas på snart sagt alle områder - og det gælder også modelvejene.

Det er ikke altid lige nemt at skabe realistiske veje - det er ikke nok bare at male et stykke træ i asfaltfarve eller lægge nogle baner vej ud, selvom der findes mange udmærkede produkter. Plasticplader med for eksempel brosten virker for monotone, veje "i metermål" virker legetøjsagtige, men nu

har NOCH fundet frem til nogle troværdige alternativer:

Det ene er vejfarve i en lys gråtone, der ganske enkelt påføres med en malerrulle med en vis struktur. Det er pæretet at arbejde med - brug for eksempel tyndt krydsfiner til vejfladen, påfør malingen/farven med malerrullen, lad det tørre og efterbehandl vejstykket med NOCHs patineringspulver.

NOCH kan også levere hvide vejmarkeringer, pilsymboler etc., hvis det er ønskeligt men husk, at det på veje før i tiden var nok med hvide midterstriber - der var hverken højttænder, pilsymboler,

cyklistmærker eller hvide fodgængerfeltter. Der var i øvrigt heller ikke den skov af vejskilte, som der er i dag - trafikbilledet var noget andet og betydeligt mere roligt.

Derfor passer NOCHs andet tilbud til vejglade modelbyggere måske bedre - thi det er nemlig brostensbelagte gader og pladser. Brostenene findes i to forbandter - almindelig, engelsk brolægning og chaussé-brolægning (også kaldt romersk brolægning).

NOCHs brosten er fremstillet af kvarts-sand og stenmel, altså mineralske råvarer, hvilket garanterer lang holdbarhed



og lysægte farver. Stenene er limet på en kunststofbund, der let kan skæres/klippes til, og NOCH har tilmed fremstillet en vejbane med S-kurver – det er særdeles velkomment, da det nærmest er umuligt at fremstille skarpe kurver selv med brosten. Brostenene har en realistisk gråtone og forskellige former og behøver blot lettere patinering med brune/rødlige/mørkegrå nuancer for at gengive ældre gader og stræder i model.

Endvidere er stenene meget forskellige i form og størrelse, især på kurvestykket, hvilket giver et flot spil i udseendet. På den lige vejbane er der lunker i brolægningen og små uregelmæssigheder – så

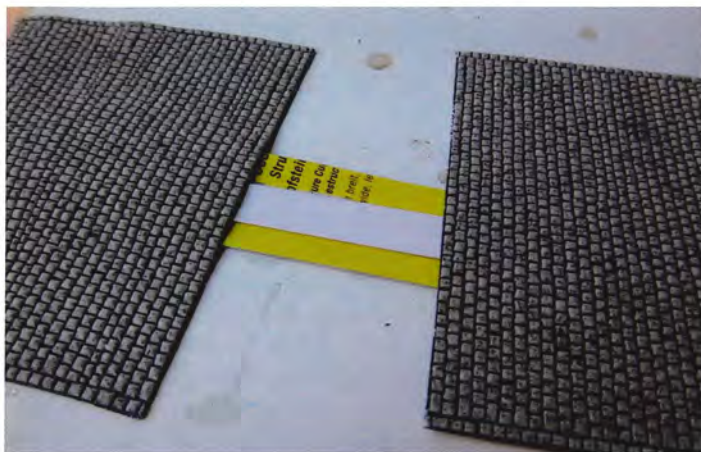
jeg må udnævne NOCHs brosten til de bedste, jeg kender til.

Vejbanerne er 75 mm brede – det svarer til en vejbredde på 6,6 m i virkeligheden, hvilket vist er meget realistisk. I hvert fald er der plads nok til, at to H0-biler kan passere hinanden på vejene. Kanterne har separate rækker af sten i et andet mønster, hvilket også tit ses på brolagte gader. Flot lavet af NOCH!

Brostensbanerne kan limes med almindelig, hvid lim, kontaktklæber eller andre typer. Husk at i virkeligheden buer brostensbelagte gader op på midten – dette selvfølgelig for, at regnvandet

kan løbe ud til rendestenene i siderne. Denne effekt kan man efterligne i model med smalle baner af karton, limet midt på underlaget, hvor vejbanen senere skal ligge. Om brostensbanerne er velegnede til Fallers Car System vil jeg omvendt tvivle på, da der nok er for stor afstand mellem bilernes magneter og tråden. Her må man prøve sig frem.

NOCH art. nr. 60312 Brosten 7,5 x 50 cm. Pris kr. 110,-; art. nr. 60316 kurvet brostensgade. Pris kr. 99,-; art. nr. 60826 Strukturfarve 250 ml, grå. Pris kr. 75,-; art. nr. 60829 Malerrulle med to ruller. Pris kr. 40,-; art. nr. 61165 Patineringspulver, otte farver. Pris kr. 119,-.



Husk inden fastlimning at give gaden en let forhøjning på midten med tynde kartonstrimler - her er det emballagen, der er benyttet, mere behøves ikke.



Vejbanerne klippes nemt i facon med en saks.

På sporet af en modelsporvej



Flot gademiljø fra en svunden tid på LGB-anlægget. Foto FS.

Tekst og fotos John Schøler Nielsen og Flemming Søeborg

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm vedbliver med at overraske på en god måde. I juli var der inviteret et antal modelsporvejsklubber fra Tyskland til at deltage med deres modelsporvejsanlæg over nogle dage. Syv modulanlæg var stillet op i bushallen på museet. Det var fantastisk at se på. Det er meget tydeligt, at man i Tyskland er langt mere fremme med modelsporveje, end vi er her i Danmark. Det er vel meget forståeligt i betragtning af, hvor stort landet er og hvor mange sporveje og letbaner, det har. Det var mildest talt imponerende at se, modelsporvogne i mange afskygninger, lige fra oldtimere til moderne letbanevogne fra skala 1:87 til 1:32. Det var et imponerende skue.

Et af de store modulanlæg forestillede Magdeburg omkring 1992, opbygget i store moduler i 1:87. Alle huse var håndbyggede med lokale forbilleder og

stod, som de står i virkeligheden. Samtlige træer og bevoksninger var ligeledes, som de var i virkeligheden, selv de små detaljer var helt korrekte. I et hjørne stod et kæmpe Plattenbau-højhus, ligeledes med originalt forbillede og i korrekt skala 1:87, hvilket den øvrige bebyggelse selvfølgelig også var.

Kombinationsanlægget fra Berlin og Wuppertal var helt utroligt. Her havde modelbyggerne virkelig formået at lave et superfot anlæg med ekstremt komplicerede sporkombinationer - skæve kryds mellem flere spor, snævre og stejle kurver, to- og treskinnesporskifter, rundkørsler med kryds og trevejssporskifter i midten, vendesløjfer, transversaler - alt sammen med håndbyggede rillespor. Og det bedste af det hele: Det fungerede! Og naturligvis med køretråd over alle spor. Dét var storbyatmosfære, når den er bedst! Hvad det har indebåret af arbejde med polariseringer, vendesløjfermoduler, relæer og anden elektronik må have været overvældende.

Det var noget af det allerbedste, vi har set, billederne kan slet ikke vise, hvor flot det var. Der var også andre flotte anlæg, blandt andet et med forbillede i Bremen med det flotteste depotområde, vi nogensinde har set i model, men det var jo også første gang, at vi har set det. Der var to meget spændende salgsboder, hvor man kunne købe ALT, der havde med modelsporveje at gøre samt bøger om sporveje "en masse".

Et af anlæggene var en kørende sporvej i 1:32, desværre uden køreledning, men det gjorde det ikke mindre spændende. Anlægget var baseret på indslag fra Berlin, Leipzig og Nürnberg. Der var mange håndbyggede vogne i denne størrelse, bl.a. en håndbygget, dansk bivogn, som var koblet på et vogntog fra Bad Schandau samt rigtig mange andre spændende vogne i 1:32. Centralt i anlægget var en trekantet plads, og hele stemningen var holdt i 1910-20'ers stil. Et andet indslag var et arbejdstog, som spillede temæt fra "Olsen Banden", når det kørte



Fantastiske konstruktioner på dette anlæg fra Berlin og Wuppertal - skarpe, stejle kurver, meter- og normalspor flettet sammen, modelbyggerkunst en miniature. Foto FS.



Ikke engang København havde så komplicerede sporforløb i rundkørsler - helt utroligt og fascinerende. Foto FS.



Endnu et eksempel på 'det muliges kunst' - alle spor er håndbyggede, og der var køretråd overalt. Foto FS.



Et højhus - Plattenbau - var der naturligvis også på det østtyske anlæg fra Magdeburg. Foto JSN.



Et af medlemmerne fra Berlin-Wuppertal-klubben klargør et vogntog til kørsel på den meget flotte bane. Foto FS.

rundt. Østtyskerne er jo meget glade for "vores bande" og vil gerne dele det med os. På et af H0-anlæggene var der lavet et optrin med Olsen Banden og et filmhold, så det er meget populære figurer. Der var et dansk indslag, et udstillingsanlæg fra DMJK med flere danske modeller i skala 1:45 håndbygget af Morten Engelbrecht. Blandt andet så man KS-vogn 100 og en af de nye Letbanevogne fra Aarhus køre rundt på anlægget, hvor der også var en tresporet remise med forbillede i Valby gamle remise, flot og imponerende håndbyg, men desværre uden køreledning.

På dette anlæg kørte to sporvogne det meste af tiden rundt på den ca. ti meter lange strækning, halvdelen dobbeltsporet, resten enkeltsporet. Morten Engelbrecht regnede bagefter ud, at vognene havde kørt ca. 30 kilometer i udstillingsperioden - eller strækningen fra Sporvejsmuseet til Ringsted og retur. Godt klaret af de vogne. Anlægget var i øvrigt bygget så praktisk, at vognene kunne køre ind ad en "bagindgang" i remisen

og ud fra forsiden, hvorved der blev lidt mere variation i kørslen. Desværre var det uden køreledning, men det er det værste ved de københavnske sporvogne - trolleystangen og køretråden.

Der er pt. kun to klubber her i Danmark, som har indført modelsporveje på deres anlæg, og de ligger begge uden for København. Derfor var det meget fint og godt initiativ, som Sporvejsmuseet havde gjort, og det skal de have ros for, og det vil vi som modelbyggere meget gerne se noget mere af. Vi håber, at sporvejsmuseet følger op på dette til næste år.

Modelsporveje er et ret overset område den danske modelbaneverden, men er så småt ved at vinde indpas på klubbasis. Et eksempel er Farum Modeljernbaneklub af 1976 (FMJK), der er i færd med at opbygge en større modelsporvej på deres anlæg med København som forbillede, og Dansk Model-Jernbane Klub (DMJK) i Albertslund har et anlæg med håndbyggede sporvogne i spor O. Så mangler vi bare nogle af klubber-

ne på Fyn og i Jylland, hvem tager hand-sken op først? Odense Model Jernbane Klub (OMJK) ville jo være oplagt med deres placering i Odense, hvad med en linie på anlægget med en rød Odensesporvogn? Den kan fås hos Swedtram, endda skala i 1:45. Der var jo både sporvogne i Aarhus og Odense, sidstnævnte by er oven i købet ved at få dem igen, mens Aarhus omsider har fået moderne sporvogne.

Man kunne godt savne nogle danske modelsporvogne i H0, men desværre var der ikke så meget som en enkelt udstillet på trods af, at både Swedtram, Togdillen, Editions Atlas samt Tikøb Hobby har fremstillet danske sporvogne i 1:87 - hvorfor var de der ikke? Hvis man vil se mere fra nogle af de udstillede anlæg, er der her par hjemmesider:

*Bremen-anlægget: www.Clublinie11.de.
Magdeburger Strassenbahnfreunde e.V.:
www.msF-ev.de
Et par flotte hjemmesider, som absolut kan anbefales.*



Vogntog med to bivojne fandtes også i København før i tiden. Bemærk statuen på broen - 'Fædrelandets Helt', måske. Foto JSN.



Her var der alle muligheder for realistisk spurvognskørsel som i en storby - og det var en stor oplevelse. Foto FS.



Morten Engelbrecht og Søren Kronholt passede DMJK's københavneranlæg. Foto FS.



Ældre københavnere genkender stedet - Allégade Remise med den snævre indkørsel - her på DMJK's anlæg. Foto FS.



Den klassiske vogn 100 fra KS og Århus Letbanes nye vogn - hvem skulle have troet, at Danmark atter fik spurvogne. Foto FS.



Dette er ikke en modelsporvej med kulissehuse, men er den ægte vare i Berlin, august 2018. Foto JSN.



Et herligt remise- og opstillingsområde med vogne, klar til myldretiden i Bremen. Foto JSN.



Snart bliver det aften - solens sidste stråler rammer sporvogn og ledbus i forstaden. Foto JSN.



Der var også plads til finurlige indslag som denne æggeformede sneplov af fri fantasi på H0-anlægget fra Hannover. Foto FS.



Olsen Banden - lige populær i det forhenværende DDR. Her er en filmoptagelse i gang. Foto FS.

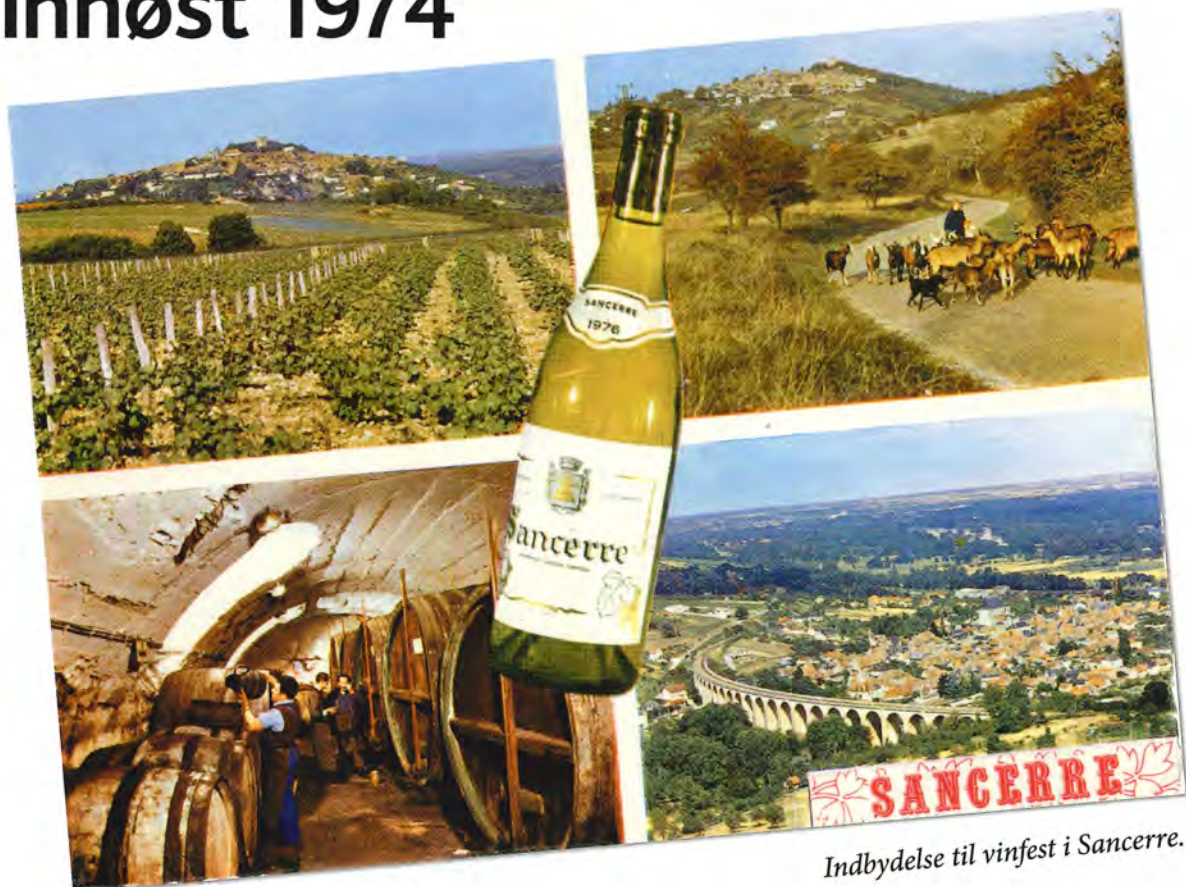


'Dukke Lise' med Sporvejsfunktionærens bygning i baggrunden. Bygningen findes endnu på Frederiksberg. Den grønne kasse er til grus eller sand. Foto FS.



To generationer fra Danmarks næste sporvognsby mødes - Odense-sporvogn nr. 12 og en bus fra den sporvognsløse periode. Foto FS.

Vinhøst 1974



Indbydelse til vinfest i Sancerre.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Vinhøsten er en meget vigtig begivenhed i det sydlige Europa. Fra det tidlige efterår og nogle måneder frem – i hvert fald indtil nattefrosten sætter ind – valfarter mange til vinområderne for at hjælpe med ved vinhøsten. Her i Norden har vi måske en romantisk forestilling om, hvordan det foregår – man står og plukker de modne klaser i solskin og lægger dem omhyggeligt ned i flettede kurve.

Nja, det gør man måske nogle steder – men da jeg deltog i vinhøsten i Sancerre ved Loire-floden midt i Frankrig i efteråret 1974, var det bestemt ikke som på

glansbillederne: Vejret var køligt, storm- og regnfuldt, vinstokkene lave (0,7-1,0 m), jorden mellem rækkerne fyldt med skarpe flintesten, og arbejdsdagene lange, hårde og kolde. Til gengæld var menneskene og landskabet fantastisk, og maden – jævn, men god fransk bondekost – rigelig, tilsammen med et par glas hverdagsvin til aften. Transporten ud og hjem foregik på ladet af en blå Savim-lastvogn med presenning. I øvrigt blaffede min skolekammerat Mogens Andersen og jeg hele vejen til Frankrig i en fransk lastvogn – chaufføren skulle undervejs fra København til en by, han kaldte *Koschj* – det tog lidt tid for os at forstå, at han mente Køge. Nu ved jeg da, hvad Køge hedder på fransk! Det

var en ret hård tur gennem et døgn tid, inden vi kom til Lille, hvorfra det gik videre med tog til Cosne-sur-Loire. Her blev vi hentet i en Ford Capri og kørt til vingården, hvor vi blev indkvarteret.

Disse minder dukkede op, da jeg så Preisers sæt med vinplukkere i H0. Det er – for at sige det mildt – et ret nostalgisk sæt, for under min vinhøst så jeg ingen i folkedragt eller farvestrålende gevandter. Beklædningen var grov, det var islændertrøjer, tykt regntøj, gummistøvler og gummihandsker – og alligevel blev man gennemblødt hver dag, dels af regnen, dels af druesaften.

Figurerne i Preiser-sættet er dog særde-



Begyndelsen til 'Projekt Vinhøst' – et ældre, lidt støvet diorama. De første NOCH-vinstokke er allerede plantet helt til venstre i fire rækker.



Busch's vinstokke uden løv – egentlig ser de bedre ud uden det plasticgrønne løv. Såvel stokke som druer er dog malet.



Et skur med Model Scenes vinstok til venstre, NOCHs vildvin til højre. Jernbanen fører lige forbi vinmarken, men toggangen er ophørt.



Mogens Andersen ved lastvognen, der bragte os helt til Lille - men så var vi også 'radbrukne' efter mere end et døgn i det lille førerhus. Foto Flemming Søeborg.



Model Scene - ætsede vinstokke, koloret og med rigtig ribbestruktur i bladene, men alligevel ikke overbevisende.



'Le porteur' i arbejde - det meste af tiden gik med at læse, indtil beholderen var fuld og skulle tømmes. Foto Flemming Søeborg.

les flotte - de er utroligt detaljerede, og specielt "le porteur" (bæreren) er meget vellykket. Arbejdet var jo således tilrettelagt, at hver enkelt plukker begyndte for enden af en række med en kollega på den anden side, og så arbejdede vi os fremad med "la secateur", plantesaksen, som det vigtigste værktøj og lod druerne dumpe ned i plasticspanden. Det var hårdt, for enten måtte man stå foroverbøjet og klippe, eller man måtte sidde på hug - på grund af flintestenene kunne man ikke ligge på knæ. Når spanden var fyldt, råbte man "à la haute", hvilket betød, at le porteur skulle komme, så spanden kunne tømmes i hans beholder.

Om der røg sten, mudder, regnorme eller andet småkravl med i spanden med hvide druer gjorde intet, men blå druer? Det var absolut bandlyst, Sancerre er et hvidvinsområde, *Appellation Sancerre Contrôlée*, så kun hvide druer (Sauvignon) måtte komme i vinen. De blå spiste vi så, de var søde, hvor de hvide var syrlige og uspiselige. Det blev faktisk overvåget nøje, at ikke én blå drue kom

med i spandene. Man tager råvarernes renhed alvorligt på de breddegrader.

Vinstokke i model

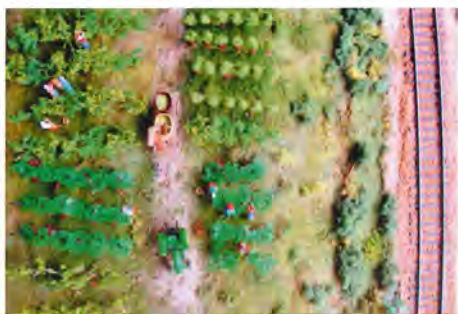
Sættet med vinplukkere er jo ikke ret meget værd, hvis de ikke har nogle vinstokke at plukke fra, og her er industrien blevet leveringsdygtig i de seneste år: Busch begyndte for en del år siden at lave vinstokke med drueklaser - ret overdimensionerede og meget besværlige at samle, da delene skulle limes sammen og plantes med omhu, men de er nok de mest detaljerede på markedet. Bladene minder meget om løvet på de træer, som Britains havde på markedet tilbage i 1960'erne, men farven er grelt grøn med blankt udseende.

Plastmaterialet er meget fleksibelt, men svært at få til at holde formen, og det gør, at vinstokkene med løv virker meget urealistiske. Reelt er de uegnede som vinstokke, de egner sig mere til at illudere vildvin op ad en husmur. De bør også males mørkegrønne, mens stokkene skal males gråbrune, og drueklaserne

violette eller grønne (i gamle dage kaldte man det blå og hvide druer).

NOCH har en lidt pudsigt art af vinstokke, som jeg aldrig har set i virkeligheden, og det er måske i virkeligheden træer til spor Z? De er opstammede og flerstammede, men virker urealistiske på mig. Fallers er noget mere individuelle med luftige grene, men ligner frugttræer fra spor N. Heki har et sæt med 120 (!) vinstokke og passende løv, men atter er der tale om "fremmede" sorter, der mere ligner små, nyplantede træer.

Ingen af vinstokkene ligner de hække, som jeg var med til at høste fra. Her er Hekis almindelige villahække med skumgummiløv faktisk de mest overbevisende. Man kan også få ætsede vinstokke fra det tjekkiske firma Model Scene, men de egner sig bedre til at vokse op ad en mur eller slynge sig hen under taget, selvom bladene er de mest realistiske med ribbestruktur. Drueklaserne er dog helt flade, så disse planter skal helst være i baggrunden. NOCH



Vinmarken set fra en drone - øverst Fallers og NOCH-vinstokke, dernæst Busch's plasticgrønne 'net', nederst Hekis vækster.



Druemplukkerne er i fuld gang med høsten - her er det de tyske Fallers-druer, der høstes.



Le patron overvåger nidkært arbejdet - vi skal være færdige, inden det bliver regnvej.

har i øvrigt også vildvin i programmet – det er laserskårne papirstimler, som dog heller ikke virker realistiske – det ligner mere papirguirlander.

Øvrige detaljer

Traktorerne, der anvendes i arbejdet med sprøjtning, er bygget, således at de kan køre hen over vinstokkene, men sådanne køretøjer har jeg ikke set i model. I stedet kan man anvende en almindelig traktor og sørge for passende afstand mellem rækkerne. Le porteur går, når hans store beholder på ryggen er fyldt med druer, op ad en lille trappestige til lastvognen og vender druerne sidelæns ned i nogle store kar eller fade, og når de er fyldt, køres druerne direkte til vinpressen i gårdens kælder, hvor saften presses ud – i reglen ad flere omgange. Her får saften så lov at gære, til vinen ad åre er klar. Selv de sidste rester af druer, kerner og stilke, kvaset, anvendes – i Frankrig til fremstilling af marc, drue-

brændevin, i andre lande kaldes det f.eks. grappa (Italien), raki (Balkan), pomace (Amerika).

I øvrigt fremstiller såvel Preiser som NOCH traktorer med lastvogne, men dem kan man hurtigt selv bygge med tønder, kar og lignende. Husene, der skimtes på dioramaet, er et par ældre Heljan- og MKD-byggesæt, godt patinerede, samt en meget flot resin-model fra Artitec (kun facaden). Bilerne er fra Brekina, Wiking og Universal Hobbies, som har en række flotte, franske modeller i programmet. Saviem-lastvognen kan fås fra IGRA/SAI (nr. 808).

Jeg har tilplantet et ældre, bakket diorama med de forskellige sorter fra industrien. Det blev ikke til et helt vinbjerg, men mindre kan vel også gøre det. Vinmarker her i landet er jo generelt heller ikke ret store. Her kan man så afgøre med sig selv hvilken vin, der er bedst. På dioramaet

ligger en nedlagt jernbane – derfor er der ikke længere advarselsskilte ved baneoverskæringen, men resterne af det lille trinbræt ligger der stadig. Ak ja. I Frankrig var der utallige sekundær- og tertiærbaner, der dækkede hele landet tæt med skinner. Og så – à vôtre santé! Vi håber på en god årgang 2018!



Holdet af unge franskmænd under en ryge- og kaffepause. Denne dag var vejret godt. Bemærk de lave vinstokke – ikke godt for ryggen. Foto Flemming Søeborg.



Man får rørt sig godt under vinhøsten.



En ægte vinranke med klaser og blade.



Efter vinhøsten skal der festes – og pigerne får sus i skørterne, efter visen at dømme... On y danse, on y danse. Bagest til højre anes den gamle jernbaneviadukt i Sancerre. Arkiv SoB.



Nærbillede af Hekis vinstokke.



Fallers vinstokke har en 'anstændig' højde for vinplukkersken her -.



- mens Morlil må sidde på hug for at høste Busch-druerne – præcis som i Sancerre.



En lidt gebrækkelig tur op ad stigen, og så kan druerne tømmes over i beholderne.



Druerne plukkes med omhu, det er jo renomméet, der står på spil.

Preiser art. nr. 84 625. Vinhøst.
Pris kr. 115,-.

NOCH art. nr. 25 400. Vinstokke.
Pris kr. 80,-.

NOCH art. nr. 14132. Vildvin.
Pris kr. 40,-.

Faller art. nr. 18 1254. Vinstokke.
Pris kr. 60,-.

Busch art. nr. H0 1200. Vinstokke med stave.
Pris kr. 85,-.

Heki art. nr. 1183. Syv hække.
Pris ca. kr. 50,-.

Heki art. nr. 1535. 120 Vinstokke.
Pris kr. 90,-.

Model Scene art. nr. VG7-222. Ætsede vinstokke.
Pris kr. 40,-.



Her er blå druer til en fin rødvin.



Hekis hække ligner mere en rigtig vinmark. I baggrunden et par bygninger ved det nedlagte trinbræt.



Madame fra grønthandlen skuer ud over vinmarken - kommer manden ikke snart hjem. Husene er fra MKD og Heljan.

"Le Mistral" fra L.S.Models



'Le Mistral' - Nordvestenvinden - et legendarisk TEE-tog i Frankrig. Her er det barvognen med kupéer i den ene halvdel - dengang forstod banerne at trække kunder til.



Og så suser Nordvestenvinden af sted mod Nice.



Magelige kupéer med hvide nakkestøtter og god udsigt til begge sider.



Elegant bar hører med til udstyret - men hvor er bartenderen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mistralen er det sydfranske (provençalske) ord for en nordvestenvind; den kan formodentlig få fart på, når den suser som en kold vind fra det centrale Frankrig gennem Rhônedalen og ud over Rivièraen til Middelhavet. "Le Mistral" var også navnet på et hurtigt, første klasses TEE-eksprestog mellem Paris og Nice.

Toget blev i 1950' - og 60'erne kørt med

de meget flotte vogne i rustfrit stål, A8 myfi inox – mere amerikanske end europæiske. I toget var der udelukken- de 1. klasse, og der var bl.a. barvogn.

Da en stor del af de franske diesellokomotiver ikke havde varmekedel eller anden mulighed for togopvarmning og heller ikke kunne levere elektricitet nok til vognene, blev der i vid udstrækning anvendt generatorvogne til at sørge for elforsyning til varme/aircondition og alt det tekniske udstyr. L.S. Models har ud-

sendt et sæt med to Mistral-vogne samt en generatorvogn i udseende fra 1956.

De stærkt profilerede vognsider er perfekt gengivet, og skrifttrækket "Mistral" samt "TRANS EUROPE EXPRESS" er graveret med tredimensional skrift og sidenhen farvelagt, hvad TEE angår. Superflot. De øvrige påtryk er helt, som de skal være. På gavlene er alle detaljer gengivet med stor nøjagtighed, med gennembrudte greb, slutlanterner, op-hæng til harmonikaer m.v. Der er ved-



Vognsider med skilte med fremhævet skrift - et af de specielle træk ved TEE-togene.



Et lille udsnit af de mange detaljer, der følger med - lige fra vognløbsskilte 'Paris' og 'Nice' til harmonikahængere.



Billede fra et engelsksproget SNCF-billedhæfte med en A8 myfi inox-TEE-vogn.



Vogngavl fyldt med detaljer.



Det var nødvendigt med særskilte generatorvogne i 'le Mistral'.

lagt ætsede destinationsskilte "NICE" og "PARIS" – very nice!

Gennem de glasklare ruder får man udmærket indblik i de komfortable kupéer, hvor nakkestøtterne har anti-makassarbetræk – åbenbart gik folk stadig med pomadiseret hår i Frankrig på det tidspunkt.

Selv de små håndtag på kupéernes skydedøre er gengivet i gennembrudt form – næsten for meget af det gode.

I barafdelingen er bardisken skinnende blank, som den må formodes at have været – og der er søreme også fodhviler nederst på baren, Måske mangler der barstole – eller indtog man drinksene på stående fod? Hvem har erindringer fra "le Mistral"?

Generatorvognen er et kapitel for sig. For det første er den blå med sølvfarvet skydedør, for det andet har den ligeledes harmonikaer – og så er den i en helt anden stil.

Det virker underligt, at den er malet i en så afvigende kulør, men så skiller den

sig da ud fra "Mistral"-materiellet. Gavlene på de tre vogne er et nærmere studium værd, for der er alle detaljer med. Et særdeles flot sæt fra L.S. Models.

L.S. Models art. nr. 41105 Mistral 56, SNCF Abu, A5ru Bar, Dx. Pris ca. kr. 1.450,-.



Generatorvognen har næsten lige så mange detaljer på gavlen.



Kabel og kontakt i særdeles fin gengivelse.



Flot indgangsparti.

Scania-Vabis LB 7635 i H0



To af de nye Scania-Vabis forvogne i super-udførelse.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ældre vognmænd og chauffører kender nok denne lastvogn – eller forvogn/trækker, som VK Modelle netop har udsendt, mens Scania'en nok er mere ukendt i offentligheden – trods alt er det en del år siden, at disse køretøjer kørte i større antal på vejene. Personligt har jeg ingen erindring om at have set disse Scania'er køre i Københavnsområdet i 1960'erne eller senere, og jeg studerede ellers trafikken i byen nøje (var trafiktæller mange gange på gader og veje i København og omegn i 1970'erne).

LB 7635 blev produceret mellem 1963-68, fra 1965 i Zwolle, Holland. Da en del kunder efterspurgte større førerhuse (med bedre plads til de to køjer), blev der fremstillet en type med længere førerhus; det gav anledning til flere varianter, hvoraf nogle enten fik hjørnevinduer bagest eller mindre sideruder, men ingen hjørneruder.

Der er foreløbig udsendt fire varianter af Scania-Vabis'en

- rød, med solskærm og liste på kofangeren
- lyseblå/hvid med fælge med trædehul
- gul/rød, forlænget kabine med sideruder
- blå/rød, forlænget kabine med hjørnevinduer

Modellerne er nogle af de mest detaljerede og gennemarbejdede modelbiler, jeg har set, og overgår alle andre udsendte.

Der er drejelige forakslers, korrekte gummihjul med slidbaner, gennemdetaljerede tanke, korrekt udstødningsrør med lyddæmper, stænklapper med Scania-logo, særdeles flotte kølergriller med tredimensionelt firmasymbol, spinkle vinduesviskere, fuldstændig indretning i flere farver med rat og gearstang, sidespejle, håndbøjler af metal og meget andet. Superflot!

Med til det flotte resultat tæller, at modellerne er lakeret, hvorved den plasticagtige glans, som ellers præger næsten alle modelbiler, er væk – og dermed giver bilerne et mere realistisk udseende.

Også her sætter firmaet nye standarder i modelområdet. Selvom VK Modelle står som producent, har modellerne faktisk dansk baggrund, idet tegnearbejdet er foretaget af hobby trade – der i øvrigt også har tegnet bilmodeller for andre firmaer (f.eks. Opel Diplomat for Brekina). Som det kan ses, er der kun tale om forvognen – om der senere kommer en sættevogn/trailer, ved jeg ikke, men mon ikke?

VK Modelle art. nr. 76012/76013 Scania-Vabis 7635. Pris ca. kr. 300,- stk.



Alt er med på disse flotte modeller.



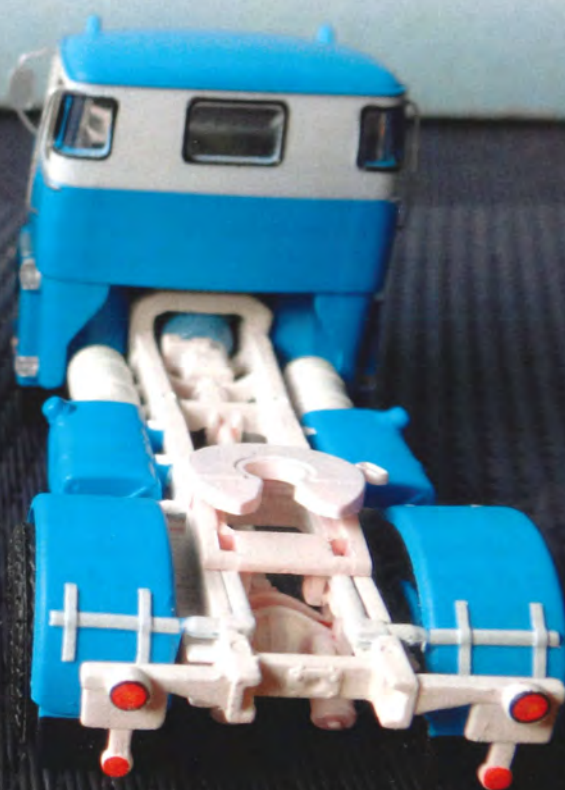
Her mangler blot chaufføren.



Ord er egentlig overflødige her -

- og man bliver nærmest målløs over detaljeringsgraden.

Også bagfra ser de to modeller perfekte ud.



Moyse-traktor i H0



Fra indkørslen til virksomheden - her er det dog en mindre traktor, der holder på sporet - og billedet er ikke spejlvendt.

Af Flemming Søeborg

Den franske fabrikant Gaston Moyse fremstillede rangertraktorer til såvel de franske jernbaner som til industrien.

Fabrikken blev grundlagt i 1921-22 og eksisterede til sidst i 1970'erne. Fra 1930'erne og frem producerede virksomheden en række mindre rangertraktorer, type Moyse 32, som vel nærmest kan sammenlignes med DSB's "Kommoder" (traktorerne 77-85). De franske Statsbaner, SNCF, havde otte traktorer af typen 32-TDE i bestanden. Tre af dem blev overtaget fra Nord-selskabet og fik betegnelsen Y-MO 11000, mens SNCF bestilte flere fra Moyse-fabrikken. Denne type har REE Modèle nu sendt på markedet.

Det er som antydning en mindre type. Modellen måler 80 mm og vejer 79 g. Un-

dervognen er metalstøbt og giver dermed traktoren vægt, mens overdelen er af ABS med diverse detaljer. Traktoren er holdt i den klassiske, mørkegrønne farve 306 fra SNCF*, og der er blandt andet påtrykt en meget fin fabriksplade. Derudover er der litrering m.v. på pufferplankerne, men ellers ikke nogle påtryk. På de to frembygninger for og bag er der fine, spinkle håndbøjler, på taget et udstødningsrør, og for og bag to lanterner (kun med hvidt lys).

Den ene førerrumsdør er lukket, den anden åben, og her kan man tydeligt se den komplette indretning med alle betjeningsgreb på førerpladsen – det er meget flot. Gulvet har riffelpladepræg, og der mangler blot *le mécanicien* for at gøre førerhuset perfekt.

Undervognen er også veldetaljeret med god gengivelse af trinbræt, fjedre, nitter m.v., omend disse detaljer virker

lidt mere afrundede – måske på grund af et ret kraftigt lag maling? For og bag er der firkantede puffere, dog ikke med fjedereffekt. Der er monteret A-kobling i NEM 363-skakt bagest, i tilbehørsposen finder man yderligere koblingssæt, bremseslanger samt et sæt ætsede fabriksplader – fin service.

Traktoren har træk på begge aksler, men ingen hæfteringe. Den ene aksel er sideværts ækvilibreret og sikrer dermed, at traktoren har den bedst mulige skinnekontakt. Det er nødvendigt, da akselafstanden er 35 mm, hvilket kan give problemer på isolerede hjertestykker – specielt ved analog drift. REE skriver selv, at traktorens trækraft er justeret i forhold til forbilledets evner, og det virker troværdigt. Modellen trak og skubbede uden problemer syv almindelige, toakslede godsvogne af blandet herkomst. Først, da jeg kobled en ret tung bogievogn fra McK bagest, gav det



Forbilledet for REEs model - en enkel og prunkløs maskine fra de tidlige 1950'ere.



Modellen er lige så enkel som forbilledet.



Detaljerne er få, men meget fine. Håndtaget er åbenbart meget slidt, for farven er skallet af.

LES LOCOTRACTEURS GASTON MOYSE

65, CHAMPS-ÉLYSÉES PARIS USINE à LA COURNEUVE

ont construit les
2/3 des appareils
à voies Métrique et Normale
**actuellement
en service
en France**



Samtidig annonce med en anden type rangertraktor - tegneren har helt åbenlyst overdrevet traktorens størrelse, så den ligner et stort lokomotiv.



Fabriksplade fra Gaston Moyse.



Et kig ind i førerhuset på Moyse-modellen - fornemme detaljer.

hjulspin - men til gengæld blev skinnekontakten over hjertestykker bedre med tilkoblede vogne.

Der kan monteres Plux16-dekoder, men jeg havde ingen af den type på lager, så traktoren er kun afprøvet analogt. Den digitale udgave har "powerpack", så

ledes at kørslen ikke afbrydes af dårlig skinnekontakt. Rangerhastigheden er lidt høj, selv på laveste trin, men det kan selvfølgelig reguleres i digitaldrift.

Under alle omstændigheder er den lille Moyse-traktor fra REE et udmærket bekendtskab, og den er i kørsel og træk-

kraft Køf-traktoren fra Trix overlegen - i hvert fald i analog drift.

REE Modèle art. nr. MB-090. SNCF Moyse TMO 15-005. Pris ca. kr. 1.200,-.

* Modellen får også i forskellige firmaversioner.

Pikos Tuborgvogn



Pikos 'nye' Tuborgvogn.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mask er et restprodukt fra ølproduktion, mask-mask er produkter af ringe kvalitet eller ganske enkelt roderi eller sjusk. Det sidste ord trænger sig på ved synet af Pikos nye model af en Tuborgvogn med bremsehus. Modellen er baseret på den gamle Piko-model fra 1960'erne, som dengang var en nydelig model sammenlignet med, hvad der ellers var på markedet, men som nok må siges at have fremtiden bag sig i dag.

For det første var det allerede dengang den forkerte grundmodel – en G 10-type; for det andet var og er vognen i det ældre

udseende, som de færreste i dag kan huske – hvid med røde bogstaver. Det kan være udmærket for dem, der kører meget tidlig epoke III, men da vognen tillige har bremsehus, begrænser det vognens indsættelse en hel del, idet bremsehuset på dette forbillede (ZB 99 600) blev fjernet allerede i 1948. Piko kunne have benyttet deres ældre kølevognsmodel med lodrette brædder, som ville have givet en noget mere korrekt model. Den er tidligere benyttet til D.D.S.F.- og Premiér Is-modellerne – ikke supermodeller, men dog noget bedre end denne.

Påtrykkene er desværre ikke anbragt midt på brædderne, men hen over to, hvilket ikke pynter. Hjørnebremsemær-

kerne er forkert udformede og er i øvrigt heller ikke trykt på gavlene – rent sjusk!

Revisionsdatoen er 7/8-57, hvilket jo ikke stemmer overens med bremsehusets tilstedeværelse. Der er kortkobling og god vægt, men håndbøjlerne er blot massive støbninger, og spørgsmålet er, hvem denne model henvender sig til? Som begyndervogn er den for dyr, og for epokekørere er den uegnet – men ølvogne er jo altid populære, hvadenten de har et forbillede eller ej.

Piko har dog haft mulighed for at lave en bedre model – dels har Spor og baner påtalt det ved mødet med hr. Wilfer i Nürnberg, dels har firmaet fået ordentlig og sober dokumentation tilsendt. Ærgerligt, men der er åbenbart penge i "skidtet". Mit råd er – køb en af de gamle Tuborg-vogne fra Piko på et brugtogsmarked, hvis modellen er vigtig og spar resten af pengene til et bedre produkt.

Piko art. nr. 58909 Tuborgvogn ZB 99 600. Pris kr. 185,-.



Påtrykkene er såmænd fine nok, men hvorfor følger de ikke brædderne - det skulle vel ikke være så svært. Bremsemarkeringen er også forkert udført.



Forbilledet ZB 99600 har ikke meget til fælles med Pikos model. Tuborgvognen ses her i maj 1957 i Hellerup. Foto HBDS.



Som det ses, var der stadig Tuborgvogne i gammel bemaling i juli 1961 på læssevejen i Hellerup. Foto HBDS.

FS ABz 60066 - ny model fra Roco



ABz-vognen fra Italien - en speciel vogntype.



Smuk indretning med farvede sæder, gardiner og håndgreb i ruderne.



FS ABz 52101 'Tipo 1937' fra 1939 i Nyborg Fgh. 1952. Foto P.E. Clausen, arkiv Leif Ørndorf.

Af Flemming Søeborg

Jeg skal være den første til at indrømme, at jeg tog lidt fejl af den nye model og billedet af en lignende italiener i Nyborg Færge - jeg troede, at der var tale om én og den samme vogntype, for ligheden er slående.

Rocos model er imidlertid en ABz 60000-vogn (selvom den kaldes 10000 i kataloget), mens vognen i Nyborg er ABz 52.101 - og den har f.eks. én kupé mere end Roco-modellen.

Nå, det må jeg leve med, og det gør ikke så meget, for H0-modellen er i den sædvanlige Roco-kvalitet - det vil sige, at den ellers er i orden. Farven er perfekt, detaljerne gode, selvom de ikke er helt på højde med nyudviklede modeller - så vidt jeg husker, har

denne vogn været i programmet før. Det specielle ved denne type og den på det gamle billede er de tætsiddende, glasklare vinduer. De flotte toiletruder minder om dem, der er på en del CIWL-vogne. Rammerne har metalpræg, hvilket giver den ellers ret dunkle vogn et eksklusivt præg, og den gule stribe midt over vinduerne tilføjer også modellen noget særligt. Påtrykkene er fine og præcise, det er kun ved kraftig forstørrelse, at påskrifterne med skygger fornemmes lidt "uldne".

Taget har fine nitterækker. Når man demonterer taget, kan man se, at modellen har røde sæder på 1. klasse, lysebrune på 2. klasse. Her opdager man også, at selvom der er kupéer i vognen, er der ingen sidevægge ud mod gangen - en lidt pudsig indretning.

Vognen er forberedt til indvendig be-

lysning med påloddede ledninger til strømoptagene. Fin service.

Der er vedlagt en pose med løsdele - håndbøjler og indslåede harmonikaer, også en fin, men forventelig service fra Roco. De små håndbøjler er vanskelige at montere - giv dem en dråbe lim, ellers risikerer de at forsvinde helt. Der er heldigvis vedlagt ekstra håndbøjler.

Bogierne ligner en modificeret Görlitz-type og er pænt detaljerede, uden at de er superdetaljerede, lige som vognbunden er stiliseret gengivet - det ses først, når man vender bunden i vejret på modellen. Kan man acceptere afvigelserne fra "Tipo 1937", får man en udmærket model til de internationale tog på anlægget.

Roco art. nr. 74381 FS ABz 60066, epoke III. Pris ca. kr. 350,-.



Flot indgangsparti med dekorative toiletruder.



Den ene gavl med udslået harmonika.



Den modsatte gavl med indslået harmonika og fodpladen slået op.

Akkumulator-tårnvogn i H0



Tårnvognen med udslået pantograf og arbejdsplatform -

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Som det fremgår af diverse artikler her i bladet, fører Liliput en zigzag kurs med hensyn til modeller og deres kvalitet. Senest har firmaet udsendt en model af den tyske akku-

mulator-tårnvogn BR 703 (ex. 701) som stammer tilbage fra elektrificeringens barndom i 1920'erne i det sydlige Tyskland. Det er en model med mange kvaliteter.

Forbilledet blev anskaffet i seks ek-

semplarer, da det var nødvendigt med mobile enheder, når køretrådssystemet skulle efterses og repareret. Derfor er pantografen i første omgang ikke nødvendigvis beregnet til strømforsyning ved kørsel, dertil bruges normalt akkumulatorerne i de to frembygninger på

fronterne, som lades op via pantograften. På taget er der en drejelig arbejdsplatform, og adgangen til den sker fra køretøjets indre. Blot tre eksemplarer overlevede Anden Verdenskrig; disse fik ved overgang til computerlitrering litra BR 703. De sidste blev udrangeret i 1971.

Liliput har udsendt akkumulatorvognen i to versioner – den mørkegrønne DRG-version og den nyere, røde DB-udgave. Modellen gengiver forbillede fint – vognkassen har store ligheder med for eksempel de klassiske el-lokomotiver E 04 eller 44, begge typer med korte, kantede "snuder". Naturligvis er det tagpartiet, der er det mest interessante, for her "sker der noget".

Arbejdsplatformen er det store "clou". Gelænderet er lavet af tynd tråd, og det er fuldt ud bevægeligt. Ved kørsel er det lagt ned, når der skal arbejdes under køretråd, klappes det op. Platformen kan drejes til højre eller venstre, præcis som ved forbilledet. Dette skal dog gøres manuelt.

Pantograften er også funktionsduelig, idet Liliput har valgt at lade den kunne aftage strøm fra køretråden. Det var helt almindeligt ved modeller af ellokomotiver førhen, men med ind-

førelsen af digitaldrift forlod de fleste firmaer denne mulighed for strømforsyning. Liliput har valgt at genindføre denne mulighed, således at man også i analog drift kan køre med to enheder. Pantograften er i øvrigt meget spinkel med et slæbestykke, der er et kompromis mellem det originale og det senere anvendte. De øvrige tagdetaljer er fremragende.

Det samme gælder vognkassen. Overdelen er smukt lakeret i den klassiske, mørkerøde farve. Der er fine nitterækker, plastiske håndbøjler, spinkle slutsignalholdere, fuldstændigt glasklare ruder med gennemkig og en række andre, fine detaljer så som stige på undervognen, stige inde i maskinrummet til taget, superfine sandrør – og så er de to vognsider i øvrigt ikke identiske, idet den ene har skydedør, den anden ikke.

Undervognen er lige så fornemt udført. Bremsesålerne ligger i plan med hjulringene, der er apparatkasser i fin gengivelse, trin og nydelige påskrifter. Modellen har i modsætning til forbillede træk på begge aksler (uden hæfteringe); der er lysskift hvid/rød for/bag og mulighed for fører- og motorrumsbelysning, tillige med andre kombinationer (via en mikrokontakt på undervognen). Her sidder ligeledes lugen



- og her med begge dele foldet sammen, klar til kørsel.

til dekoderen, således at man ikke ubetinget behøver at skille modellen ad. Godt og gennemtænkt af Liliput. Hvis man vil have højttaler monteret, skal overdelen dog tages af (med hjælp af fire tandstikkere). Til højttalerforbindelsen har Liliput vedlagt et løst kabel – fin service lige som de bremseslanger, der er vedlagt. Koblingerne er atter firmaet egenudviklinger, men de kan jo skiftes ud med ens egne favoritter. Vægten er 165 g, og udløbet er op til 50 mm – her hjælper den indbyggede puffer-kondensator og det ækvilibrerede hjulsæt. Kort sagt, det er en glimrende model, som Liliput her har udviklet.

Liliput art. nr. L136133 Akkumulator-tårnvogn BR 703-003-4. Pris kr. 1.500,-.



Påskrifter på vognkassen.



Tårnvognen set forfra. Her ligner den et almindeligt, ældre ellokomotiv. Bemærk Liliputs specielle koblinger.

Begyndersæt fra Fleischmann



Hovedingredienserne i startsættet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Dette sæt er ikke nyt som sådan, alle delene har kunnet og kan købes separat, men fordelene ved dette sæt er, at man med det samme er flot, digitalt kørende – sættet med det lille damplokomotiv "Berg" (her som DB BR 98 7522) og to åbne godsvogne indeholder nemlig også den attraktive digitale styreenhed z21 med fjernbetjening – og naturligvis en oval med Profi-skiner og strømforsyning.

Materiellet er måske ikke så interessant, selvom det lille damplokomotiv er meget fascinerende og en glimrende konstruktion. Man bliver nok hurtigt træt af at se det lille tog køre rundt og rundt, men for en billig penge kommer man godt ind i det digitale univers og er klar til de næste skridt.

Er man digitalt kørende i forvejen – måske med nogle ældre Roco/Fleischmann-komponenter, er det dog også et godt skridt fremad, da z21 er betydeligt mere fremtidssikret end de gamle, små digitale centraler – og tillige kompatibel med ældre fjernbetjening og moderne mobiltelefoner (og selvfølgelig også dekodere).

En ting, jeg som "digital ignorant" værdsætter umådeligt, er den enkle, simple

og letforståelige måde, hvorpå Rocos digitalsystem virker (når blot jeg kan undgå de lange adresser og matematiske udregninger!). Her er systemet til at forstå. Til sammenligning virker Märklins Central Station som noget, der er udviklet af og beregnet til ingeniører – men det er måske bare mig, der ikke forstår, hvor genialt det er?

Nå, men tilbage til Fleischmann-sættet. Der er som nævnt ikke meget besvær med det, det er bare at sætte delene sammen, kode/omkode lokomotivet, køre af sted, og afprøve andre modeller. Det er legende let, og Rocos Multimaus er ofte berømmet, så det vil jeg undlade at gøre her – men det er et godt og let system.

Lokomotivet selv har blot en enkelt, digital funktion – tænd/sluk for lanternerne, og det er jo ikke meget, men ét sted skal man jo begynde – og fra mine egne oplevelser med det første Märklin-lokomotiv 3000 og skinneovalen tilbage under juletræet i 1962 ved jeg, at netop funktionen med de lysende frontlanterner satte mange drømme i gang.

Måske kan det nye startsæt virke lige sådan hos et par børn? Af ekstra tilbehør medfølger blot et påsporingsapparat (egentlig overflødigt), men der er vedlagt mange brugsanvisninger og brochurer, så man hurtigt kan begynde

at drømme om det hele store jernbaneimperium.

En oplagt julegaveidé. Sættet kommer også i udgave med andre baneforvaltninger (f.eks. SNCF, ÖBB).

Fleischmann art. nr. 63 1881. Pris ca. kr. 1.500,-.



Fleischmanns lille 0-B-0-damplokomotiv - en særdeles vellykket konstruktion.



Æsken lover sjov og spænding.

Hejlesen og hobby trade

Af Flemming Søeborg

I det tidlige efterår flyttede Viggo Hejlesen sin forretning fra Vejle til hobby trades lokaler i Fredericia. Her vil kunderne fremover kunne træffe branchens nestor bag skranken - og med den tynde kaffe på kanden. Der vil være åbent fredag og lørdag i et mindre antal timer.

Ved åbningen kom mange kunder og bekendte forbi, og der var gode tilbud på hylterne - samt et par nyheder fra "værterne", hobby trade - for eksempel Mz IV i nye varianter, blandt andet den

flotte grøn/hvide Baneservice samt Mz 1457 med DB AG-logo. Også de grå specialvogne på basis af Fx var på hylterne - den samt andre nyheder bliver præsenteret i næste nummer.

Karsten Pedersen fra hobby trade oplyste endvidere, at firmagrenen DWA Hobby snart bliver til virkelighed - der vil være tale om små serier af specielle modeller, som kun kommer i det forudbestilte antal. Det vil være en god idé at indhente information fra hobby trade/DWA Hobby, så man ikke går glip af disse modeller. I øvrigt vil hobby trade fortsætte med at yde den velkendte ser-

vice på modellerne og sikre sig at have reservedele parat - til "kulante" priser. Mx-vognen er på vej, og Karsten lovede, at der er mere nyt i støbeskeen - dels genoplag af ældre modeller, delvist i forbedrede udgaver, dels helt nye modeller men hvilke, der er tale om, er ikke afgjort endnu. Såvel damp- som diesltrækraft er på tegnebrættet.

Tillykke til Viggo Hejlesen, hobby trade, medhjælperne og indbyggerne i Trekantområdet, som nu får et bredere udvalg af modelbaneartikler samlet på ét sted - selvom det betyder, at Vejle nu er uden en hobbyforretning.



'Betty Nordgas' - endnu en flot model fra Ove Pedersen, Jelling Modelskibsværft, men ikke til salg.



Den nye Baneservice-model af Mz IV.



Mz 1457 i den bemaling, som også Mx'erne måske skulle have haft - med sort forerhus.

Viggo Hejlesen i kendt positur bag skranken - men han vil stadig også være at finde på diverse markeder.



ODIN – en kraftig nybegynder



ODIN kommer langsomt kørende ind til den første, officielle tur med passagerer. Til højre den flotte 'efterfølger' fra 1935, trevognslyntoget. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

ODIN blev præsenteret for offentligheden ved et festligt arrangement på Jernbanemuseet den 15. september. Om formiddagen stod mange hundrede i kø for at komme ind og opleve dette nye lokomotiv og få en tur med det. Selve præsentationen på drejeskiven måtte udsættes, således at alle de ventende i køen kunne komme ind og se og høre museumschef Steen Ousagers tale.

Bagefter var der kørsler med ODIN, og Spor og baner havde fornøjelsen at være med på den første tur. ODIN opførte sig fint, og det blev til mange ture med gæsterne - med musikalsk ledsagelse af et lokalt ungdomsorkester. Jernbanemuseet bød tilmed på gratis pølser og ODIN-øl, så der var tale om en folkefest - ind imellem afbrudt af en byge, men ellers i godt vejr. I dagens anledning udgav museet en

lille publikation om ODIN og forholdene ved anlæggelsen af jernbanen, dette nye fænomen, i Danmark. Befolkningen skulle jo vænne sig til, at der gjaldt helt andre regler for samfærdslen fra denne dag i 1847 og frem. Hæftet indeholder mange interessante oplysninger og lidt statistik, historie m.m.

Inde på museet er der samtidig åbnet en ny udstilling med ODIN som tema; her er diverse genstande med relation til lokomotivet udstillet, blandt andet den flotte model af et lignende lokomotiv "Jylland", som en blikkenslager byggede i 1860. Udstillingen er tilrettelagt, således at også børn kan få noget ud af den og blive udnævnt til at være "Busses lærling".

ODIN-udstillingen påregnes at vare et par år, og naturligvis vil ODIN være udstillet her. I øvrigt vakte det opsigt, at lokomotivet nu var malet helt mør-

kegrønt, for den udstillede 1:10-model, som museet har (fra 1920), viser et lokomotiv med brunrøde vanger. Det havde ODIN også ved ankomsten i sommers til museet. Det er øjensynligt forkert med de brunrøde vanger - eller også kan der være tale om en senere bemaling end den oprindelige fra 1846.

I øvrigt har ODIN ret mange kræfter, for allerede dagen efter ankomsten til museet blev lokomotivet fyret op. ODIN blev brugt til at rangere Mz 1401, der netop havde fået påfyldt brændolie, på plads på museets spor - ret godt gået af en så lille maskine.

Forhåbentlig vil ODIN i de kommende år trække mange nysgerrige til museet - og lad os håbe, at ODIN får mulighed for at køre mange gange på den relativt korte strækning. Det bliver nok ikke til så mange optrædender uden for hjemmabanen, men tag selv en tur til Odense og se den nytilkomne.



ODIN fik kørt mange ture ud ad Havnebanen til glæde for de mange besøgende.
Foto Flemming Wedell.



De to ingeniører bag tegningsmaterialet, John P. Glithero og Michael R. Bailey i snak med fyrbøderen og lokomotivføreren. Foto Flemming Wedell



Det var lidt af en overraskelse at se ODIN i helt grøn udgave - men lokomotivet er flot og en fantastisk attraktion for museet.
Foto Flemming Wedell.



BILLETTEN GÆLDER TIL FØRSTE
KØRSEL MED ODIN



Der er afgang kl. 11.30 fra Dr. Louises Station
Ret til ændringer forbeholdes

Øverst fabrikspladen fra ODIN-replikaen.
Nederst billetten fra den første, officielle tur.



ODIN med brun-røde vanger rangerer med Mz 1401 på Jernbanemuseet i Odense, juni 2018. Foto Steffen Dresler.



Sammenlign dette billede med forsiden på nr. 40 - det er det samme lokomotiv.
Foto SoB.

Franske skørter



Den nye, franske skørtevogn i H0 fra Liliput.



Så bar kan en gavlvæg se ud i 2018 på en ny model.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ø la la – alene tanken om skørter og Frankrig kan nok få tankerne på gød – men her drejer det sig om noget mere jordnært, nemlig om skørtevognene fra SNCF, som er kommet i H0-model fra Liliput.

Den omtalte model har vogn A³B⁵ nr. 50 87 38-20 153-4 som forbillede, altså en vogn fra epoke IV. Skørtevognene stammer i deres grundform fra De tyske Rigsbaner, DRG, i 1930'erne, men som bekendt havnede en hel del materiel efter Anden Verdenskrig ved andre baneforvaltninger som en form for krigsskadeerstatning.

Liliputs nye model af 1./2. classes vog-

nen er såmænd nydelig og holdt i den mørkegrønne farve med meget bredt, gult 1. classes bånd over den ene halvdel og ellers klare og tydelige påtryk. Når jeg alligevel er noget ambivalent over for denne påståede nye model, skyldes det, at den ikke virker som det seneste nye skud på stammen – dertil er der for mange, dårlige løsninger:

Lad gå med, at vognen fremtræder meget mat som en slidt, meget slidt vogn – litreringerne er til gengæld så tydelige, at man skulle tro, at den lige var blevet revideret (og nymalet). Vognsiderne er meget glatte pr. natur, men de få håndbøjler ved dørene eller dørhåndtagene er end ikke farvemæssigt fremhævet – de er blot støbt som en del af formen og slet ikke fritstående. Velkommen tilbage til 1960'erne!

Værre bliver det, når bogierne svinger ud – for så svinger trinene også ud, da de er monteret på en bevægelig plade.

Det ser herrens ud, og er absolut ikke i trit med tiden. Dertil kommer, at der overhovedet INGEN løsdele (bremse-slanget, koblingsattrapper, vognløbs-skilte m.v.) er vedlagt – og heller ingen monteret. Bremseklodserne svæver også frit i luften – slet ikke ved hjulringene. Vognen må nærmest betegnes som en begyndervogn – til en voksenpris. Koblingerne er Liliputs specielle egenudvikling – det havde nok været bedre at bruge standardkoblinger og investere i en større detailrigdom.

Liliput art. nr. L334592, SNCF A³B⁵ Skørtevogn. Pris ca. kr. 350,-.



Trin, der svinger ud på en plade – det er absolut ikke tidssvarende og kan gøres bedre.



En mindelse om ældre tiders Lima- og Jouefvogne, men i 2018 – uforståeligt. Om igen, Liliput.

Esso-tankvogn fra Roco



Rocos nye Esso-tankvogn.



Påskrifterne på litereringspladen - fuldstændige og skarpe i påtrykket.



Hjemstedspladen har en anden typografi.



Kleins gamle model med D.D.P.A.-påskrift.

Efter at firmaet ikke har haft så heldig en hånd med flere af de seneste modeller, er Rocos nyeste, danske model, Esso-tankvognen ZE 502 231, ganske vellykket. Det er en af de "tykmavede" Tatra-vogne fra efterkrigstiden, som er genstand for modellen. Tatra-vognene er så at sige standardvogne for flere producenter, og Rocos hører til de bedste med fine detaljer så som bremseplatform, lejder, løbebro m.v. Basismodellen stammer fra Kleins produktion, som Roco overtog for en del år siden.

Lad gå med, at de mangler nogle ventiler eller studse i den ene vognende – finishen er til gengæld uovertruffen. Den matte, sølvfarvede tank har en god virkning, påtrykkene er fremragende med den korrekte typografi og knivskarpe typer, og det er fint, at Roco har holdt sig 100 % til forbilledet, hvad Esso-ovalen angår. Senere blev den blå rand tykkere og lysere, men altså ikke på dette tidspunkt (begyndelsen af 1960'erne).

Der er et par småafvigelser på påskriftspladen mht. rumindhold m.v. men disse angivelser kunne ændres gennem tiden, så jeg kan ikke afgøre, om det er korrekt – eller bare en svips. Det er i hvert fald en bittelille smutter, da man skal have luppen frem for overhovedet at bemærke afvigelsen. Vognen har en god vægt, løber let og passer glimrende ind i det øvrige udbud af Esso-tankvogne, der er kommet gennem tiden.

Nogle vil måske sige, at vognen har været der før, og det passer – sådan nogen-

lunde. Klein udsendte nemlig i 1997 en "Sondermodell" (SoSe 66/97), den samme type Esso-tankvogn.

Kleins model havde dog nr. ZE 502 222 og endvidere D.D.P.A.-påskrift – og var tillige diskret patineret. Måske skulle man hviske Roco i øret, at der er grundlag for at lave yderligere nummervarianter, da vogne med disse numre var af samme konstruktion: 219-221, 223-235, 237.

Roco art. nr. 67 608 DSB Esso-tankvogn ZE 502 231. Pris ca. kr. 230,-.



Roco- og Klein-modellerne - ligner hinanden som to dråber vand.



FE 12140 i Fredericia 1974. Foto Ole Linå Jørgensen.



En noget udrangeret tjenestevogn, CVK 1998. Foto Flemming Søborg.



Det indre af FE-vognen. Foto Ole Linå Jørgensen.

Af Flemming Søborg

I nummer 40 gennemgik Vagn Holstein FE-vognen fra hobby trade; siden er flere billeder af vogntypen dukket op, og dem viser jeg her uden mange ord.

Det første billede stammer fra Odense, hvor en gruppe beredskabsfolk fra DSB afholder brandslukningsøvelse på jernbanesporene ved Rugårdsvej i 1955. Vognen, der udsættes for "brandsluk-

ning", er en FE-vogn. Bag denne holder endnu en af typen, men desværre kan numrene ikke ses. Vognen i midten må være en sydfynsk passagervogn, mens damplokomotivet til højre er en G-maskine, hvor kun cifrene "16" kan ses. I 1955 var G 163 i reserve i Odense, mens G 168 var i fast tur i Faaborg og altså kan være kommet til Odense.

De to næste billeder viser FE 12140 i Fredericia den 12. april 1974. Vognen er den samme, som er bevaret af Dan-

marks Jernbanemuseum; tredje billede viser interiøret. Begge billeder er taget af Ole Linå Jørgensen.

Endelig ser vi typen som gråmalet værkstedsvogn, her fotograferet i sensommeren 1998 på Centralværkstedet København.

Den må siges at være medtaget på dette billede, og den er nok gået al "træets" gang og er væk i dag. Det kan være FE 12136, men jeg er ikke sikker på det.

Kbs med lanterner



Især undervognen afskiller sig fra Viessmanns model, men man kan lime glatte plaststrimler på, hvis man vil ændre modellen.



Kbs med lanterner - her på Vejles Godsbanegård den 22. juli 2018.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da jeg præsenterede Viessmanns "Geisterwagen", Kls-vognen med lyd, lys og drev i nr. 38, spekulerede jeg på, om der fandtes en lignende vogn i Danmark – Viessmanns model var nemlig tysk.

Svaret fik jeg i sommers, da jeg gik på

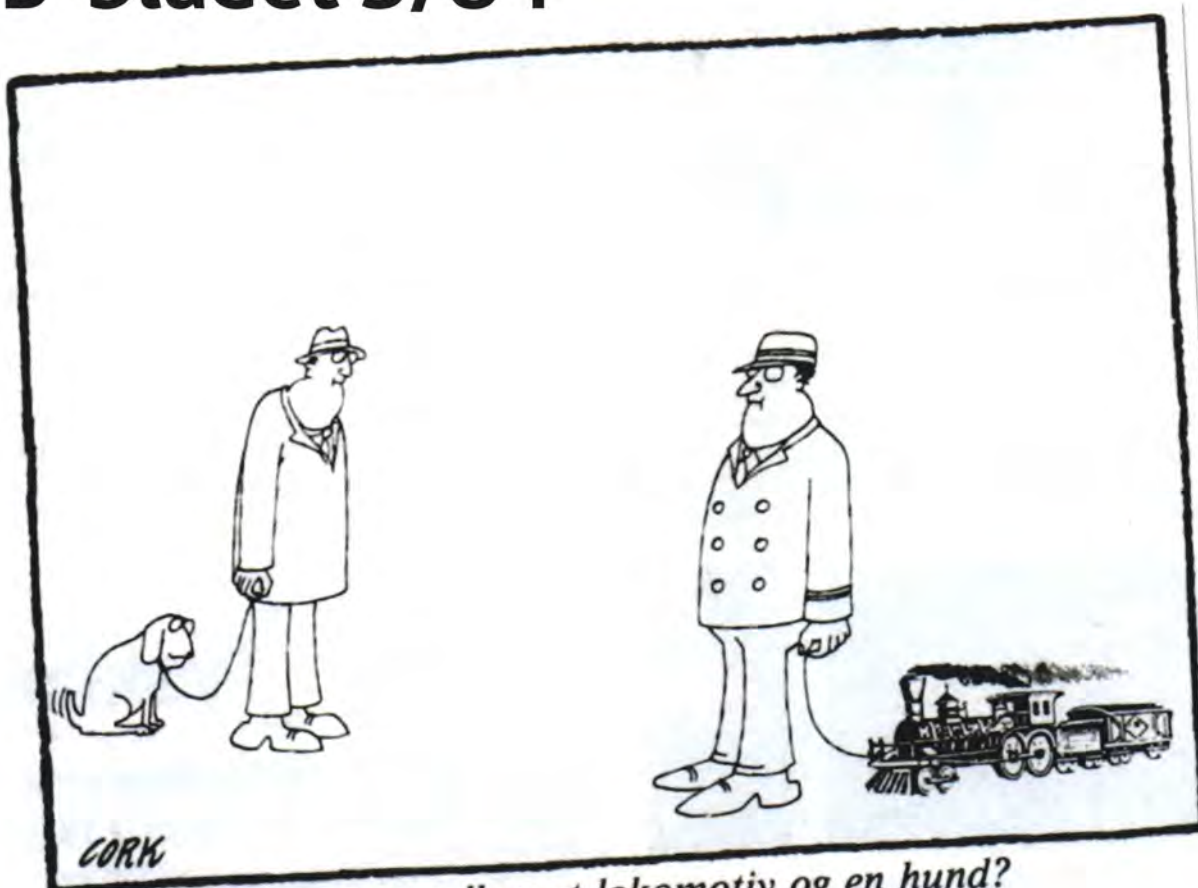
Vejles noget misrøgtede godsbanegård. Her holdt nemlig en Kbs-vogn fra DSB – med front- og slutlanterner. Ganske vist er det lanterner af en anden type, men billedet viser, at den er god nok. Lignende typer findes også herhjemme.

Vognen stammer fra SJ, hvor den blev bygget i 1965, men i 1995 blev den købt af DSB og ført hertil.

Vognen er godt nok modificeret noget, hvad vanger og længdedragere angår, og det er nok for meget forlangt, at man skal ændre Viessmann-modellen tilsvarende. Det vil dog pynte at montere runde buffere i stedet for de firkantede.

Desuden kan man omlitrere den til 40 86 94 33 906-5 og indsætte den i diverse skinnearbejdstog.

DSB-bladet 5/84



- Hvad er ligheden mellem et lokomotiv og en hund?
De skal helst begge være på sporet.

Renault 4 CV – den anden, franske gyngestol



Pionéren fra NOREV, den første Renault 4-model fra 1961.

Varevognen Citroën 2 CV Azu - Gyngestolen, Den grimme Ælling, Vaskebrættet - kært barn havde mange navne. Helt det samme kan ikke siges om konkurrenten, Renault 4 CV, der dog også først kom på banen i 1961 godt ti år efter, at 2 CV'en så dagens lys. 2 CV'en, der var en udpræget brugsvogn, var fremfor alt billig og nem at have med at gøre, men den var også ret primitiv, og dér har Renaults udviklere set et potentiale, for deres bud på en billig og folkekær bil kunne næsten betegnes som en 2 CV i luksusudgave. Hvor for eksempel varmesystemet aldrig virkede pålideligt i 2 CV, var det i orden i Renault'en, og den var heller ikke så piveutæt som Citroën'en. Komforten var nogenlunde den samme, men da Renault'en havde større motorkraft (4 cyl.), følte den

også mere "rigtig" (selvom jeg som tidligere 2 CV-kører aldrig har haft et bedre køretøj!).

Renault 4 CV blev da også en rigtig stor salgssucces. Alene det faktum, at Det kgl. danske Postvæsen mellem 1962-98 havde over 8.000 eksemplarer til at bringe post ud, siger noget om succes'en. Renault 4 CV blev bygget i 8 millioner eksemplarer. Den var populær hos småhåndværkere og børnefamilier, og specielt varevognen havde en finesse, som 2 CV'en aldrig fik - og som de færreste biler har i dag: Renault'en havde nemlig åben tagklap over bagdøren. Det betød, at man sagtens kunne transportere lange stiger, brædder eller andre lange genstande i den ellers ret korte bil. I personbilsudgaven af 2 CV kunne man dog også transportere langt

gods, her åbnede man blot presenningtaget og lod tingene rage op i det fri. Modellerne af Renault 4 CV i H0 er vist aldrig blevet behandlet særligt seriøst.

Vi prøver det her:

I tidens løb er der udkommet et lille udvalg af 4 CV: Den ældste og pionéren blandt dem alle er det franske firma NOREVs charmerende, men forældede udgave af varevognen i gråt. På varerummets paneler står der ligefrem "NOREV" med fremhævede bogstaver - så var firmaet da sikkert på at få gjort reklame for sig selv. Modellen, som var fin nok for sin tid (ca. 1961 og frem), var ellers relativt detaljeret, havde forkromet undervogn, nummerplader indstøbt og relativt klare ruder. NOREV har siden forbedret modellen, som kom i ny udga-



NOREVs reviderede og forbedrede model i resin - postbil 22 1306.



herpas noget spartanske udgave af en nyere variant af 4 CV'en med lidt mudder på bagvognen.



Brekinas udgave af Renault'en med en egenreklame.



Brekinas udgave som dansk postbil.



Wiking kan skam også - her er deres udgave af varevognen med åben tagklap.



Sedan-udgaven af Renault 4 CV fra Wiking - den er helt i orden og ligner forbilledet flot, blandt andet med skyderuden i fordøren.



Wiking- og Brekina-bagender - hver med sine fortrin.



Wiking og Brekina igen - Brekinas er lidt for højbenet, især foran, hvor motoren ellers tynger vognen ned.



En temmelig kraftig frontkofanger på Brekina-modellen.

ve, lidt grov, men med flot, dansk påtryk som epoke III-postbil med epoke IV-nummerplader.

herpa var det næste firma, der kastede sig over Renault 4 CV; det skete for en menneskealder siden, desværre med den "faceliftede" personvognsudgave med større grill; modellen er korrekt nok, men virker både billig og plasticagtig, som nu den tids modeller gjorde. Brekina udsendte så for en del år siden deres bud på 4 CV'en. Den var på det tidspunkt fortræffelig, blandt andet er baglygterne separat monterede. Tagklappen kan åbnes, den runde kofanger bagest er flot gengivet, og det er også dejligt, at Brekina valgte at udsende modellen med vinduer i varerummet. Der blev også udsendt en dansk postbil, atter epoke III, men modellen findes tillige i

et utal af firmaudgaver, herunder også med stige ud af tagklappen. Den forreste kofanger virker dog noget massiv.

Foreløbigt sidste skud på stammen er Wikings udgaver - for firmaet har nemlig lavet såvel person- som varevognsudgaven, vel nærmest for at sige, at sådan skal de laves! Og det er også de bedste modeller af forbilledet.

Begge udgaver viser de tidlige udgaver med den lille kølergrill. Detaljeringen er perfekt, proportionerne er i orden, den anvendte plasttype giver modeller med klare farver og skarpe detaljer, og for eksempel håndtagene er suverænt flotte. Også Wiking har lavet "gimmick"en med den oplukkelige tagklap, og hængslerne er faktisk noget nær 1:87 i udførelsen - vanvittigt små og

tynde (men fuldt ud funktionsduelige)! Renault 4 CV blev i øvrigt også fremstillet for Postvæsenet i skala 1:43,5 og solgt på posthusene - dengang, vi stadig havde et postvæsen her i landet. Det var meget flotte modeller.

NOREV u. nr. Førsteudgave med tredimensionel påskrift, nummerplader
NOREV u. nr. Ny model med nummerplade DK 47.149 (sort emaille)
herpa u. nr. Modellen har graverede varmetråde i bagruden
Brekina/SAI art. nr. 2422 Artisan Peintre. Model med løs stige.
Brekina/Hobbykæden art. nr. 14 713 Postbil 510085 m. tagklap og løse sidespejle
Wiking art. nr. 0225 02 Varevogn m. tagklap og løs stige
Wiking art. nr. 0224 02 Personvogn m. soltag



Fine, spinkle kofangere hos NOREV og Wiking.



Den samlede gruppe af kandidater.



Den ægte vare, Renault 4 CV med nummerpladen BZ 89 896 i Skovlunde den 16. februar 1973. Foto K.E. Jørgensen.

Jeg går mig en tur langs med sporet



Her og der finder man stadigvæk de gamle kilometersten af beton - denne står ca. 12 km fra Nyborg mod Odense.



To sveller, holdt på plads af et par skinneprofiler, hindrede banedæmningen i at skride ned over et vandløb. Billedet er fra den 3. oktober 2013.



Nye skilte på gamle skinneprofiler - en sidste rest fra den gamle jernbane.

(Inspireret af "Jeg går mig en tur langs med havnen" med Osvald Helmuth)

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Gennem en halv snes år har jeg jævnligt gået en tur langs den østfynske jernbanestrækning mellem km 142,8 og 144,0 - det ligger mellem Ullerslev indkørselssignal og bivejen til Rønninge. Efter den gamle kilometrerung cirka mellem 11,5 og 12,7 km-stenene. Her ligger de to spor snorlige, og en grusvej følger banen tre-fire meter fra sporet - så man kan altså komme hudløst nær togene, der farer forbi med op til 180 km/t. Sporet er ikke indhegnet, så hold børn eller hunde i kort line.

Jeg har gået der på alle årstider, om morgenen, ved middagstid, om eftermiddagen, sommer og vinter, og ofte sker der ikke noget. Jo, efter et stykke tid kommer et eller flere IC3/ER4-tog, og det er så det. Alligevel holder jeg af turene der med fox-terrieren Sintra, der også lægger mærke til togene - hun skal jo opdrages til den rette forståelse af tilværelsen!

Moderne jernbaner er triste og uinspirerende, jovist da, men der vedbliver at være noget fascinerende ved jernbaner: Skinnerne, der fører et sted hen, signalerne, der fortæller om et togs snarlige komme, og så pludselig ses et kraftigt lys langt ude. Et tog har netop passeret Ullerslev og er på vej mod mig. Nogle sekunder

senere kan jeg se, at det er et IC3/ER4-tog på grund af lanternernes placering. Når toget er 3-400 meter væk, begynder det at synge og vibrere i skinnerne. Det bliver stærkere, som toget nærmer sig, og nu kan jeg også høre selve toget. I løbet af få sekunder farer det forbi Sintra og mig.

Lyden er stærkest, da toget er lige ud for os, i slipstrømmen følger der et vindpust med, og snart er toget forsvundet bag næste kurve ved viadukten. Fire-fem hundrede meter endnu kan toget høres, så ebber lyden hurtigt ud, og der bliver atter stille. Eller næsten da, for lyden af biler fra vejen, der ligger flere hundrede meter væk, bliver ved og ved. Der er aldrig stille i Danmark.

Jeg kan ikke lade være med at undre mig over, at det at have en jernbane i baghaven eller "truslen" om, at der skal anlægges jernbane i nærheden af ens hus, kan få huspriserne til at falde - men er det da bedre at bo ved en lande- eller motorvej, hvor bilstøjen er konstant? Ved jernbanen er den kortvarig, og så hører man sjældent noget igen før et godt stykke tid efter.

Nå, der blev nogenlunde roligt igen, og jeg havde forventet at høre lærken og se viber her ude på det åbne land, men - det er længe siden, at jeg har set eller hørt de fugle. Der var ingen. Og kornblomsten, hvor blev den af? Der var ingen fugle, jeg så ingen harer, der var ingen insekter, meget få blomster - ikke engang en valmue, som

ellers er så nøjsom - væk er hele biodiversiteten, nøjagtigt som togene skriger deres monoton ud, når de passerer.

Gennem de ti år er der sket et og andet ved jernbanen. Meget af det gamle udstyr er væk, sparet og skrottet, spor og ballast fornyet, og overordnet set er der ikke så meget at komme efter mere. Man skal kigge godt efter spor fra fortiden. Her på strækningen er der ryddet godt op. Hvor der for nogle år siden stadig var rester af markvejsoverkørsler med rustne stolpepæle for led og rustne plader, hvor leddets nummer engang havde siddet, er disse væk. Der var også små, primitive broer af sveller over den vandfyldte grøft, men de er også væk. Det gælder også en interimistisk løsning, hvor dæmningen over en lille gennemføring for en bæk eller kilde var forstærket med to nedrammede skinnestykker og to gamle sveller, der holdt dæmningen i skak. Her er der nu lavet en betonkonstruktion, som nok holder længere, men som mangler den diskrete charme ved den midlertidige løsning. Nå, jernbanen skal jo fungere og er der ikke for et syns skyld.

Da jeg gik der en solrig majdag, lagde jeg mærke til, at nogle af de sidste mindelser om fortidens jernbane, de hvide kilometersten, der stadig står nogle stykker af herude, samt de nedrammede skinnestykker, der bruges som nivelleringspunkter i forhold til skinnehøjden, var mærket med lange, hvide pinde. Jeg formoder, at det er



Turen begynder ved det gamle ledvogterhus ved vejen til Rønninge, cirka ved km 144,0 fra København H. Billedet er dog fra den 20. maj 2016 kl. 13.36.



IC3-tog på vej mod Nyborg ved Rønninge den 26. maj 2018. Der er frit udsyn til banestrækningen.



Moderne skinner udstyres stadigvæk med små blikplader med data om kurveradius m.m. Bemærk også, hvor ren ballasten er.



Udsnit af det foregående billede med de to små blikplader.



I ét nu er IC 3-toget ud for os og forsvinder lige så hurtigt igen - og så er her stille, bortset fra den evige motorvejsstøj.



Gammel skinnestump, balise og moderne km-tavle - samt køretrådmaster. Ikke meget udstyr på jernbanen i dag.

et tegn til banekolonnen om at fjerne disse relikter næste gang, de kommer forbi. Så er der kun et par baliser og fundamenterne tilbage at se på af detaljer - samt de ting, der så bliver de ældste jernbanegenstande nu: Stolperne til standsignalerne - de er lavet af gamle skinner - og selve indkørselssignalet til Ullerslev - og deres dage er jo også talte, når og hvis ERTMS-systemet kommer til at fungere.

Og dette signal er jeg meget glad for, for det står som nævnt ved Ullerslevs vestlige indkørsel. Når jeg går fra 144,0 km-mærket hen mod signalet, kan jeg hele tiden se, om der skulle komme et tog. Fem minutter før toget kommer, skifter signalet til grønt, så der er i reglen god til at finde et godt sted at tage billeder fra. Den dag, hvor jeg gik der, havde jeg det held, at et øst- og et vestgående IC-tog mødtes lige der, hvor jeg stod - det hører alligevel

til sjældenhederne. Desværre kom der ingen godstog, og jeg har aldrig en køreplan med - jeg vil hellere se, hvad der kommer, og kommer der ingen tog, har Sintra og jeg alligevel haft en god tur.

En dag for nogle år siden gik jeg der. Jeg havde ikke tænkt over, at trafikken var kraftigt reduceret pga. sporarbejder, så der kom ikke mange tog - men i stedet kom der en mørklagt tingest kørende på det fjerneste spor. Den standsede ind imellem op, nogle mænd hoppede ud, og et minut efter kørte de videre. Pudsigt nok standsede de ud for mig, og jeg råbte en af dem an for at høre, hvad de lavede. Han kom over til mig og forklarede, at de efterjusterede svellerne ved hjælp af den skinnegående traktor med grab og kran, og så steg han ombord på traktoren og kørte videre. Det så ud til at være et ret afslappende arbejde, hvor maskinen

gjorde det hele - men jeg fik nærmest et chok for to-tre år siden, da jeg kom derud: Hele rækken af træer og buske langs "min" side af sporet var væk. Der havde stået slåen, tjørn, røn, hyld, benved, syren og mange andre arter, og det hele var nu ryddet! Bevares, der gjorde det nemmere for mig som fotograf at se togene, men de spredte grupper af træer og buske havde - navnlig om foråret og efteråret - en god virkning på sceneriet.

Nå, men sådan kan et banalt stykke jernbane alligevel fortælle noget om tilværelsens foranderlighed på godt og ondt. Jeg er i hvert fald glad for "min" jernbane, tog eller ej - og den dag, hvor lokomotivføreren i et EG-lokomotiv lod tyfonen lyde, mens han kørte forbi for fulde gardiner, føltes som en anerkendelse og en slags "broderskabshilsen". Jeg vender ofte tilbage til km 144,0.



Her er vi ved I-signalet til Ullerslev - midt mellem sporene står det lille venstresporssignal.



Et svineheld - møde mellem to IC 3 lige her, hvor jeg gik - så skete der dog noget.



Der kom ingen farvestrålende tog dén dag, så her er EG 3106 på Østfyn med øltoget mod Sjælland kl. 11.36 den 24. juli 2014.

Udsigt fra Dybbølsbro 1970

"Udsigt fra Dybbølsbro 1970" er den kortfattede billedtekst, som fotografen og forfatteren Nils Bloch har givet dette billede. Andre vil nok kalde det en decideret lækkerbidsken, for det viser en side af jernbanen, som mange af os kendte og var fortrolige med - og ikke mindst, så viser billedet, hvor vigtig jernbanen var i trafikbilledet dengang.

Meget kan man læse ud af billedet - først det helt banale: Der var godstrafik dengang! Forrest blandt andet en Carlsbergvogn og en

fransk Gs-godsvogn, bagved nogle private tankvogne fra DS - Dansk Soyakagefabrik på Islands Brygge (som lå bag ryggen på fotografen, på den anden side af havneløbet).

Dernæst den megen aktivitet, der er på billedet: To grønne МН-lokomotiver, hvoraf det ene synes at være i gang med at rangere med en АУ- eller СА-vogn (til venstre). Til højre ses en Мх med en postvogn litra ДК, og på det bageste spor et andengenerations S-tog i den afblegede, røde farve, der skyldtes de krasse

rengøringsmidler/vaskemaskiner, der blev brugt dengang. Endvidere ses en HJ-vogn. Særlig opmærksomhed kræver dengang kupévognskasse. Det er en СТ-vognkasse (ex. СК) med 1.700 mm kupéer. Bagved ses det specielle venteskur på Dybbølsbro for S-togspassagererne, og lige bagved dette står Post VII, som stod over for at blive afløst af den nye Fjernstyringscentral.

I Ingerslevsgade ses dele af Den hvide Kødby, som var i fuld aktivitet dengang, blandt andet

ses den kendte, hvide bygning for C.E. Bast's Talgsmelteri til højre i billedet. Her ses også SAS-huset med den kendte, grågrønne facade. Huset med BORGES-navnet er vistnok et forsikringsselskab, mens højhuset lige bagved er det under konstruktion værende fremtidige Hotel Sheraton (bygget 1967-71). Til venstre ses Codanhus, som blev opført på grunden, hvor Kinopalæet lå. Dette blev bombesprængt under Besættelsen. I dag er udsigten spoleret af IC3-Klargøringscentret, men togene er nu heller ikke længere så spændende at kigge på.



Foto Nils Bloch