

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 42 · december 2018

DKK 122,-

TOG AMOK I VEJLE

- NEPTUN - HAVETS GUD
- MED DMJK PÅ SKIVE-VESTSALLING JERNBANE
- MÆNDENE PÅ "RISTEN"
- BYG SELV DIESELTANKE I HO
- DEKAS' NYE PERRONLYGTER
- DEN GRÆSKE FORBINDELSE



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

BK 06.12.2018 - 20.02.2019
DKK 122,- Euro 16,50

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00042

BK returuge 08

Tyskland

Modellbau Schleswig-Holstein

2-3. marts
2019



24537 Neumünster

(ved Kiel)

Holstenhallen 1-4

Justus-von-Liebig-Str. 2-4

lørdag 10-18, søndag 10-17

12 modeljernbaner, mere end 50 forhandlere

Modelskibe, fjernstyrede trucks & entreprenørkøretøjer,
RC-Cars, militærmodeller og meget mere!



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

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



Vi kan se tilbage på et år med mange nye og interessante modeller, selvom udbuddet af danske nyheder måske ikke har stået mål med de senere års strømme af nyt. Nå, det gør vel heller ikke så meget - vi skal jo også have tid til at nyde det, der er kommet. Og her vil jeg med fare for at blive beskyldt for at være kætter fremhæve Dekas' nye perronlygter som en af de vigtigste, danske nyheder i år.

Dette nummer rummer en meget spændende, men også meget lang artikel om to rangister og deres oplevelser med arbejdet, først og fremmest på Godsbanegården i Odense. Jeg kunne have valgt at dele beretningen i to dele, men det fandt jeg ville være forkert. Det irriterede mig altid med "fortsættes i næste nummer", som der stod i de mest spændende Anders And-historier, og så måtte man jo købe næste uges nummer (hvilket man sikkert også gjorde alligevel), men særligt læservenligt var det ikke. Artiklen er værd at dvæle ved, og jeg har efter bedste evne prøvet at illustrere den med en rigdom af billeder, som vist stort set aldrig er set før.

En redaktionel bemærkning: Det er meget uforudsigeligt, hvor mange eksemplarer af hvert nummer, der er af-

sætning på, og det har for eksempel betydet, at nr. 39 nu er totalt udsolgt, ligesom nr. 1-10, nr. 23, 29 og snart også nr. 36 er væk. Jeg kan altså ikke længere levere komplette årgange, heller ikke af 2018. Det har naturligvis størst betydning for nye abonnenter.

Årsskiftet betyder også en mindre prisstigning. For abonnenter i Danmark betyder det fem kroners stigning (til kr. 630,-), tilsvarende tilpasning sker for udlandsabonnenter, mens løssalgsprisen stiger med tre kroner til kr. 125,-. Det er moderat og skal blot afspejle Post Nords stigende takster - og hvert nummer vil naturligvis til stadighed være på 60 sider med spændende læsestof og inciterende billeder. Husk i øvrigt, at der er stort modeltogsmarked i Neumünster den 6. januar (side 57).

Jeg vil også henlede opmærksomheden på artiklen om Rislev Kirke og modelarket med kirken. Arket ligger på hjemmesiden www.sporogbaner.dk og kan printes på kopipapir. Der kan blive en smuk, typisk dansk landsbykirke ud af arket - en god syssel her op til julen. Tegningerne kunne i og for sig godt have været indhæftet i bladet, men det ville indebære flere ulemper end fordele: For det første måtte der udelades et

antal sider for at kompensere for den øgede vægt. Der kunne heller ikke trykkes på bagsiden af tegningerne. Skulle tegningerne blot vedlægges, ville det betyde en kraftig stigning i portoen, hvilket heller ikke var acceptabelt - og endelig er mange måske slet ikke interesserede i en karton-kirke. Den kunne ellers pynte på en forhøjning i baggrunden.

Til gengæld kan I alle se frem til endnu en spændende årgang - der vil med sikkerhed være mange interessante ting "på hylderne" også i 2019. Glæd jer - og nyd julen og det nye år. Vi ses igen til februar 2019.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Abonnér på:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 43
udkommer:

21. februar 2019

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. 42, 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 aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.330. Løssalgpris kr. 122,-

Abonnementspriser for 2019:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 630,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 730,-
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 830,-

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
Modelbaneklub fik gode historier at bygge videre på	s. 5-8
En aktiv klub med ny teknologi	s. 9-10
Dansk Model Jernbane Klub på Skive-Vestsalling Jernbane ...	s. 11-15
Neptun - Havets gud	s. 16-19
Mændene på risten	s. 20-26
Rislev Kirke i model og virkelighed	s. 27-29
Triangel-vandvogn	s. 29
Museum gik Tog Amok	s. 30-32
Lokomotiv-resort	s. 33-35
Dekas' lygter	s. 36-37
Mindeord	s. 38
Lidingøbanen i Stockholm	s. 39-41
Den græske forbindelse	s. 42-43
Modeltogshastighed	s. 44
Ekstotiske planter fra NOCH	s. 45
BR 151 - en tung sag fra Piko	s. 46-47
Juletoget	s. 48
Fejl i nr. 41	s. 49
Nye biler i H0	s. 50-51
Jubilæumstoget	s. 52-53
Uds-v eller Tdgs fra Brawa	s. 54
Statsbanernes Udrykningsbiler	s. 55-57
Jul i byen	s. 58
PKP-kemikalietankvogn	s. 58-59

Forsidefoto:

Togcaféen deltog på Tog Amok-udstilling i Vejle med denne
model af Vejle Nordbanegård. Foto Martin Wilde



I sidste nummer kom jeg til at skrive Dansk Sojakagefabrik med
"y" i stedet for "j" – og det afstedkom en veritabel eksplosion, som
vi her ser resultatet af. Jeg skal nok undlade at gøre det en anden
gang – hvad kunne det ellers ikke ende med!

Tak til Per T. Nielsen for at påpege fejlen – og tak til Tommy
Jørgensen for billedet fra 1980.

Modelbaneklub fik gode historier at bygge videre på



Byrådsmedlem Ulla Koman-Mejer, der var på besøg, udpeger en bygning for klubbens formand Preben Hansen, tv, og Jürgen Zühlke. Foto: Martin Wilde.

Hvad gør en modeljernbaneklub, der gerne vil bygge en skalatro model af ikke kun byens banegård men også de omliggende gader og stræder? I Bramming ModelBaneKlub fik medlemmerne den idé at invitere byens ældre medborgere på kaffe og kage.

Af Martin Wilde

Hvilke butikker lå hvor i Bramming i 1960'erne? Hvilken farve havde husene i Jernbanegade, Storegade, Viadukten, Nørregade, Sct. Knuds Allé og andre gader omkring byens banegård, dengang kalenderen viste et årstal mellem 1960 og 1969.

Mange af spørgsmålene findes der svar på ved hjælp af ældre billeder. Men de fleste fotos fra den tid er i sort/hvid, som det kan være svært at fastslå den faktiske farve ud fra. Og så viser de kun bygningernes facader ud mod gaden. I

Bramming ModelBaneKlub fik de en god idé. For når klubbens medlemmer ikke er så gamle i gårde, at de kan huske byen i epoke III – hvilket i dette tilfælde vil sige, at de kan huske Bramming, som den så ud i 1960'erne – så inviterer man da bare alle dem, der kan huske den tid.

Det var lige præcis, hvad medlemmerne af Bramming ModelBaneKlub gjorde en tirsdag aften i september. En halv snes af byens ældre og midaldrende beboere mødte op i klublokalerne, der ligger i en tidligere køkkenbutik nogle få hundrede meter nord for byskiltet. Der gik da heller ikke ret længe, før fingre udpegede specifikke bygninger på anlægget, og mundene kom på gлед. Med gode, morsomme og til tider mindre høviske historier. Som:

- Jeg er født i den bygning.
- Der boede skrædder Jensen. Et dumt

svin. Jeg fik et rap i røven af ham i parken en vinterdag.

Der var også dem, der mere var nysgerrige. En af dem var byrådsmedlem i Esbjerg Kommune Ulla Koman-Mejer, der kun har boet i Bramming i 15 år.

- Nå, Schacks Boghandel lå der, på hjørnet af Viadukten og Storegade! Min mand har tit omtalt boghandlen, som var en rigtig gammel boghandel med bøger over alt. Jeg har altid troet, at den lå i Nørregade, sagde hun.

Den korte historie

Mogens Hansen, leder af Egns museet i Bramming, var også at finde i modelbaneklubben denne aften. På lidt under en halv time holdt han den korte udgave af foredraget om Bramming bys historie. Naturligvis ledsaget med billeder – også fra nogle af byens tidligere så mange møbelfabrikker.



Model af villaen Jernbanegade 8 i Bramming. Huset rummer i dag aktivitetshuset Vindrosen. Foto: Martin Wilde



Bramming ModelBaneKlubs sekretær, Lars Christoffersen, og leder af Egnsmuseet Bramming, Mogens Hansen, diskuterer det tidligere Hotel Kikkenborg med Ulla Koman-Mejer. I dag rummer det tidligere hotel Bramminge Apotek. Foto: Martin Wilde

- Jeg kunne sagtens tale meget længere, sagde han undskyldende, inden han gik i gang med redegørelsen for, hvorfor Bramming er en atypisk stationsby, der ikke voksede op omkring stationen. Kendere ved, at det kan Mogens Hansen – og at den atypiske byudvikling i Bramming skete, fordi krojerne af det senere Hotel Kikkenborg på hjørnet af Jernbanegade og Sct. Knuds Allé ikke ville sælge sin jord.

- Dengang var krodrift et bierhverv til eksempelvis det at være landmand. Så der gik 15 år fra jernbanens åbning i 1874 og til Ribe i 1875, før kromanden ville sælge jord, så der kunne bygges ved stationen, forklarede Mogens Hansen.

I stedet kom den første byudvikling langs Storegade – byens indfartsvej fra vest – for den lå i Hunderup Sogn. Det havde betydning dengang, for kroen, dens marker og banegården lå i Bramming Sogn og resten af den kommende by i nordvestlig retning lå i Sneum Sogn.

De tre sognes grænser mødtes dengang midt i det, der nu er det centrale Bramming, og Bramming ModelBaneKlubs anlæg rummer da, udover byens banegård, også hovedsageligt de centrale dele af byen Bramming, der ligger i forlængelse mod vest af byens banegård.

Møbelfabrikker er der også plads til, hvilket er en typisk industri for Bramming. Enkelte billeder af byens møbelindustri, der på et tidspunkt rummede hele 40 møbelfabriker – blev det også til.

- Er det Klein, der står der? Var det ham eller Arne Jakobsen, der opfandt Ægget, lød et spørgsmål fra tilhørerne. - Det er jo en lang historie. Men det var i hvert fald Klein, der opfandt det skum, der bruges til at lave Ægget, lød det korte svar fra Mogens Hansen. Ægget er naturligvis ikke et hønseæg men en verdensberømt stol.

1960'erne

Bramming ModelBaneKlubs anlæg er et digitalt treskinneanlæg, som bygges med forbillede i 1960'ernes Danmark – og Bramming.

- 1960'erne er interessant, for i 1960'erne kørte der stadig damp og diesel på banegården, forklarer Lars Christoffersen, som er klubbens sekretær:

- Vort problem med at bygge huse er at finde ud af, hvordan de så ud. Vi har eksempelvis et fotografi af Volmerhus ved Viadukten, da huset blev bygget i 1931.

Og så ved vi, hvordan huset ser ud i dag. I dag er det gult, men det var det ikke i 1931. Der ser det ud til at være i røde mursten. Og hvornår blev altanen på anden sal dækket af med et tag? Fra 1930 til i dag har vi ingen billeder. Og hvordan ser huset ud på bagsiden? Vi har kun et godt billede af facaden.

Lars Christoffersen fortæller, at hvor der findes en del billeder af husenes facader, så er det et stort problem for klubbens modelhusbyggende medlemmer, at der stort

set ingen fotos findes af bagsiden af byens huse. Kendskab til husenes bagside og baggårdens indretning er vigtig, når man bygger skalarigtige modeller af husene.

Han har derfor været på besøg for at fotografere husene bagfra, men det er besværligt. Dels fordi der er tale om private grundstykker, og dels fordi der netop på stykket mellem Viadukten og byens tidligere elværk, der nu er Egns-museet, er temmelig tæt bebygget.

Dertil kommer, at man godt kender forholdene i dag, men hvordan så baggår-dene ud i 1960'erne? Det blev der snakket om ved et af klubbens kaffeborde.

En god aften

Selv om der ikke kom nye, gamle billeder af byen baggårde frem, så tøvede Lars Christoffersen ikke med at kalde det for en god aften:

- Der var to, som var barnefødt i Bramming. De kunne fortælle historier. Vi har fået lovning på at kunne låne nogle billeder. Og så fik vi et tip: Gå ned på Solgården og tal med beboerne der. Det vil vi gøre.

Solgården er byens plejehjem. Netop byens plejehjem må være en vidensbank spækket med svar, når det gælder spørgsmål om byens udseende i de gode gamle dage, som ikke ligger så langt tilbage. Det gælder i Bramming som i alle andre byer. Jagten på historier og billeder fra og af det gamle Bramming fortsætter.



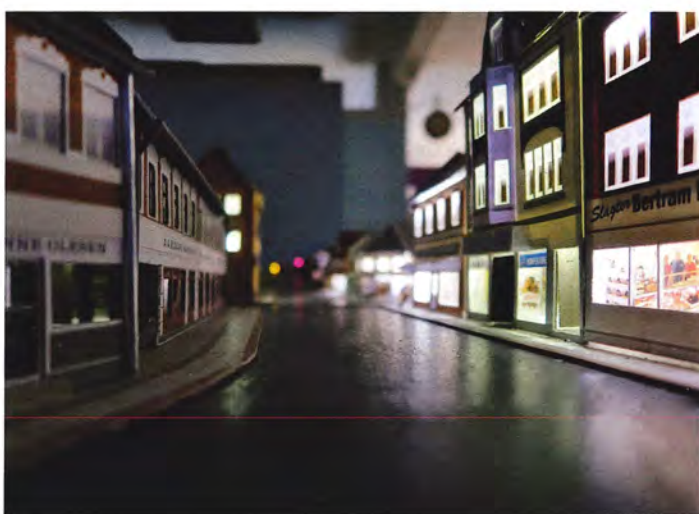
Bramming ModelBaneKlubs model af Jernbanegade set mod Storegade. Foto: Kim Christensen



Bramming ModelBaneKlubs model af Bramming Banegård set fra sydvest. Bygningen med det stejle tag forrest er posthuset. Foto: Kim Christensen



Luftfoto fra øst af Bramming ModelBaneKlubs model af Bramming Banegård. Foto: Kim Christensen



Natfoto af husmodeller i Bramming ModelBaneKlubs model af Storegade set mod krydset med Viadukten og Nørregade. Foto: Kim Christensen



BMBK's model af Bramming Banegård. I spor 5 står nogle af klubbens sponsorgvogne. Klubben har en række sponsorer, der har støttet klubben på forskellig vis, til gengæld får de en vogn på anlægget med firmaets reklame. Foto: Martin Wilde



Hjemmebygget model af Vester Nykirke, der ligger ca. seks km nord for Bramming. Foto: Martin Wilde



Jürgen Zühlke bor i Esbjerg men er medlem af Bramming ModelBaneKlub, fordi det er en klub, der kører med Märklin-systemet og på grund af det gode kammeratskab. Han bygger huse, og er her i gang med en forretningsfacade. Foto: Martin Wilde



Klubbens kasserer Kim Christensen med en model af Tønder Remise, som han er i færd med at bygge. På grund af den ringe plads, der er til rådighed, får modellen kun fem porte, skønt originalen er dobbelt så stor. Foto: Martin Wilde



Klubbens model af Vejrup Station, som er første mellemstation på banen mod Grindsted. Foto: Martin Wilde



Klubbens model af Lunderskov Station. Foto: Martin Wilde



Lars Christoffersen med modellen af posthuset i Bramming. Foto: Martin Wilde

En aktiv klub med ny teknologi



Lars Christoffersen ved klubbens nye 3D-printer. Foto: Martin Wilde

Af Martin Wilde

Det er kun lidt over seks år siden, Bramming ModelBaneKlub blev startet af syv toginteresserede personer. I efteråret 2018 har klubben et kvart-hundrede medlemmer og er i fuld gang med at opbygge et stort modelbaneanlæg i størrelse H0 i klubbens godt 220 kvadratmeter store lokaler, der ligger i en tidligere køkkenbutik på en gård med adresse på Brammingborgvej, nogle få hundrede meter nord for byskiltene.

Anlægget er opbygget med en model af Bramming Banegård som den centrale station. Herfra kan der køres mod Esbjerg, Lunderskov, Tønder og Grindsted – for anlægget bygges med forbillede i 1960'erne, og banen mod Grindsted blev først lukket for persontrafik den 22. maj 1971 og godstrafik 3. juni 2012.

Nogle af stationerne på de fire strækninger ud fra Bramming findes også på anlægget, men sporplanen på disse stationer er langt fra gengivet, som de så ud i virkeligheden. Stationsbygningen i Lunderskov er dog en skalatro model af originalen.

Sporlængden på anlægget er cirka 250 meter, og Bramming ModelBaneKlub valgte fra starten at køre med treskinnesystemet. Der benyttes for det meste Märklins K-skiner med lange sporskifter, men der er planer om i stedet at benytte Märklins C-skiner, da der er problemer med strømtilførslen i nogle K-skinnesporskifter.

Det var et helt bevidst valg, at Bramming ModelBaneKlub skulle være "en Märklin-klub", da de andre modelbaneklubber i området – i Ribe, Esbjerg og Krusbjerg ved Ølgod – alle kører med toskinnedrift.

Resultatet er da også, at halvdelen af medlemmerne kommer fra Esbjerg, men tirsdag og torsdag aften eller lørdag formiddag vælger at køre de 15 km mod øst for at hygge og bygge med de andre medlemmer i klubben. - Jeg er her, fordi klubben kører med Märklinsystemet, og så er her et godt kammeratskab og sammenhold, siger Jürgen Zühlke, der selv bor i Esbjerg.

Klubbens anlæg styres af en Märklin CS2 med trådløs router, så klubbens med-

lemmer kan styre deres lokomotiver ved hjælp af en app på deres mobiltelefoner.

3D-print

Klublokalerne er fordelt på to etager. I stueetagen findes det faste modelbaneanlæg, et mindre værkstedsbord, køkken og et kaffebord. På førstesalen ligger klubbens modelbyggeværksted. Det er her, de mange modeller af byens huse kommer til verden. Hidtil mest ved hjælp af plastcard og de almindeligt kendte modelbyggematerialer. Men i foråret 2018 tog klubben ny teknologi i brug i form af en 3D-printer.

- Vi købte den i april, og vi bruger den til at printe blandt andet vinduer, siger klubbens sekretær, Lars Christoffersen. En 3D-printer er ikke billig, men Bramming ModelBaneKlub fik en donation på 10.000 kroner fra SE-puljen, der tidligere var kendt som SydEnergi. - 3D-printeren kostede 6.000 kroner. Resten af beløbet gik til software, der skal til, for at den kan køre, samt til det filler, der skal i, og som den arbejder med, forklarer Lars Christoffersen. Den nye teknologi skal afprøves, så det er ikke kun



Den første større prøvemodel, som klubbens nye 3D-printer har fabrikeret, er en model af kommandoposten på perron 2 i Bramming. Modellen skal rettes til og males, før den indtager sin plads på klubbens anlæg. Foto: Martin Wilde

vinduer til de mange modelhuse, der printes. Også en model af stationens kommandopost er kommet ud af printeren. - Den printer i hård plastic. Det er næsten ikke til at gøre noget med. Men det er ikke skørt, det kan holde til,

at der bores i det, men det er hårdt at skære i, fortæller klubmedlem Flemming Sørensen.

Han tilføjer, at det er en stor lettelse, at den nye printer kan printe især

vinduerne til de mange huse. De tidstypiske ældre vinduer med de mange små rammer er ellers noget af et puslearbejde, når der skal bygges en skaltro model af et originalt hus – og det ikke er købt som et færdigt byggesæt.



Ribe Banegård på Bramming ModelBaneKlubs anlæg har endnu kun fået skinnerne lagt. Foto: Martin Wilde



Modellen af Tønder Remise med en Fleischmann-drejeskive foran. Remiseområdet ligger inde i en vendesløjfe, og der er begrænset plads, så remisen har kun fem spor i modsætning til den originale remise i Tønder, der har langt flere porte. Foto: Martin Wilde



Bramming ModelBaneKlub har en velfungerende ungdomsafdeling. De unge har køredag på anlægget hver anden uge, og så vrirler det med teenagere i klubben. En af dem er Simon Lennert Nielsen. Foto: Martin Wilde



Bramming ModelBaneKlub har også et modulanlæg, som klubben tager med på udstillinger. Når det er hjemme, står det opstillet på første sal i klubbens lokaler. Foto: Martin Wilde



I et hjørne af det faste anlæg har et cirkus slået det store telt op. Foto: Martin Wilde

Dansk Model Jernbane Klub på Skive-Vestsalling Jernbane



Da vi forlod hotellet og kom ned på Skive H., holdt udflugtstoget bagest ved stopbommen, da en skinnebus, SM 8, skulle afgå for vores tog. Der var mange år mellem M 1 + B 1 og den nye stationsbygning.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Det var ikke kun Dansk Jernbane Klub og mig, som kunne lave fototure på danske jernbaner. Det kunne DMJK også i "fuld skala". Efter indbydelsen at dømme så det ud til at blive en fin tur, hvor der var masser af fotostop. SVJ havde adskillige fine køretøjer, som man ikke så ofte så udenfor remiserne, så der var sandelig noget at fotograferer.

Turen fandt sted den 26. september 1965, men for at få så meget ud af den

lange tilrejse som muligt, skulle man bo på hotel i Skive fra den 25. til den 26. september. Desværre var der sket en misforståelse, for vi kom til at betale det dobbelte for overnatningen i forhold til indbydelsen. Det var ærgerligt og en "svipser".

"Vores tog" udgik fra Spøttrup kl. 7.00, og kl. 7.50 ankom det til Skive, hvor motorvognen SVJ M 1 blev vendt, da den kun kunne køres fra den ene ende. Den fine motorvogn var bygget i 1924 med benzinmotor, der i 1946 blev erstattet

af en dieselmotor. Oprindeligt var M 1 udstyret med centralkobling i begge ender, men i 1948 blev bagenden udstyret med normale puffer og træktoj. Foran sad den originale centralkobling stadig sammen med en sneplov.

Efter M 1 fulgte normalt bivognen B 1, og da SVJ lukkede, blev de begge solgt til en privatmand, som udlånte dem til Skælskørbanen. Senere blev det gamle tog solgt til Danmarks Jernbanemuseum i Odense, som uden tvivl vil passe på det.



Der var da enkelte rejsende, der ville med SM 8 en søndag morgen.



For enden af perronen stod en lille festlig skinnebil, og længe-re ude lå privatbanens drejeskive.



Kl. 9.30 var der afgang for arbejdstoget, og næste stop var i og ved den lange tunnel, som toget kommer ud af på billedet. Den sorte og hvide plade foran på motorvognen betyder "arbejdstog". Den blev pillet af, så snart særtoget kom ind på SVJ.



Dette var Skive Nord, hvor banerne til henholdsvis Spøttrup og Glyngøre deltes. Stationen havde ikke meget med den gamle station at gøre, og den var nu kun holdeplads.



Brøndum var en station af en vis størrelse, så der skulle vi jo holde.



I Balling skulle vi krydse, så vores tog kørte straks frem for at komme ind i spor 2. Der var mange spor på Balling station.



Vi fandt en dejlig stabel sveller, som vi steg op på og tog et billede af toget, da det var kommet ind i spor 2.



Så kom skinnebussen fra Spøttrup. Det var en stor stationsbygning.



Denne holdeplads var Svejgård, og det beskedne skur er beliggende lige til venstre for toget. Der var godt nok langt til nærmeste bebyggelse.



I Ramsing stod solen ikke så godt, men kort efter kom der en lang dæmning over en mose. Jeg fik et dejligt billede, men det viste sig, at mosen stadig var der, og jeg fik våde fødder.



Viadukten trinbræt lå i kuperet terræn, og der blev taget adskillige billeder. Dette viser selve trinbrættet, som er af beskeden størrelse.

Så er vi ankommet til SVJ's endestation med tilhørende maskindepot. Vi skulle spise på byens eneste kro, der var betegnet som tredjerangs. Det passede også, men vi blev da mætte.



Medens vi spiste, var banens folk så venlige at køre en del trækraft ud i solen, så vi kunne fotografere det. Her er SVJ nr. 1 fra banens start, og som overlevede nedlægningen. Det blev købt af en privatmand, som overlod det til Helsingør Jernbaneklub, hvor det stadig findes.



På drejeskiven står M 5 fra 1928. Heldigvis havde den ikke lænkeaksler men bogier og 275 hk.



Man havde byttet om på vores tog, så i stedet for M 1 var motorvognen M 2, og den trak to godsvogne. M 2 stammede fra Vejle-Vandel-Grindsted-Jernbane, og da den lukkede, købte SVJ motorvognen. Den var treakslet, men det blev senere ændret til toakslet. Den var fantastisk velholdt, især indvendigt.



Solen stod nu meget fint, så vi holdt ved trinbrættet Nørhede, og jeg fik et dejligt billede. Motorvognen har nu arbejdstogsplade på gavlen, hvilket også er korrekt.



Et andet trinbræt hed Betryk, og det var meget idyllisk med en hvid bæk.



Vi holdt igen ved trinbrættet Broen, som var et af de smukkeste steder på SVJ, som just ikke kunne udvise megen landskabelig særprægethed.



I Balling skulle der være krydsning med skinnebussen fra Skive, så vi måtte køre i spor 2. På billedet er krydsningen i fuld gang, så vi må hellere stige ombord i vores tog.



Så er vi ankommet til Skive efter en meget vellykket tur. Især var vi meget imponerede over den fine sol, som skinnede på alle fotostoppene.

Neptun - Havets gud

BR 175 015 ankommer til København H.
den 30. maj 1970. Foto Lars Olov Karlsson.



Af Flemming Søeborg

I 1962 byggede Deutsche Reichsbahn (DR Ost) de første eksemplarer af de nye "lyntog", de strømliniede togsæt VT 18.16.01 ff. til afløsning af de aldrende lyntog fra 1930'erne (typerne "Hamburg" "Köln" og "Leipzig"). De nye tog ("Görlitz") var det østtyske svar på de vesttyske TEE-tog VT 11.5, men baserede sig i opbygningen mere på førkrigskonstruktionerne af pioneren Franz Kruckenberg. I øvrigt betød "18" antallet af HK (1.800), "16" stod for en tiendedel af max.-hastigheden (160 km/t), mens "01" var enhedens inventarnummer. Mønstrer gjaldt for alle DR-køretøjer.

De nye tog blev bygget til en topfart på 160 km/t, men prøvekørslerne viste, at selv ved højere hastigheder var kørslen meget behagelig. Indretningen var også af højeste klasse, navnlig fordi togene skulle bruges i de internationale forbindelser. Alligevel er det lidt pudsigt at tænke på, at der er en overvægt af 1. klasses pladser (54 pladser) og kun 52 2. klasses pladser (samt 24 pladser i restauranten) - så meget for det nye, klasseløse samfund i DDR, hvor partispidserne hellere selv kørte i Volvo og Citroën!

Togsættene bestod af to identiske motorvogne med hævet førerkabine og en

relativt stor 2. klasses afdeling, togførerkupé m.v.; et normalt togsæt bestod af fire vogne - mellemvognene var en 1. klasses kupévogn samt en kombineret 2. klasses kupévogn/restaurantvogn, men der kunne også oprangeres fem- og seksvognstog. To togsæt kunne sammenkobles og styres fra det forreste sæt. Motorvognene havde i øvrigt samme nummerering, tilføjet et a eller b. Mellemvognene VM havde også samme numre med suffikset c eller d. I øvrigt havde materiellet også konventionel litterering (B4ü-ABWR4Ü-A4ü-B4ü).

Motoren var en vandkølet, 12-cylindret firetakts-dieselmotor med en ydelse på 900 HK; senere blev kraftigere motorer anvendt. I alt blev der bygget 18 motorvogne og et større antal mellemvogne, herunder seks ekstra vogne. Oprindeligt var togene røde foroven og forneden med cremefarvet vinduesbånd, og på fronten var cremefarven "fliget" ud. På fronten sad et stiliseret vingehjul tilsammen med "DR" i støbt metal. Det første sæt, VT 18.06.01, blev indsat på ruten Berlin-København fra den 31. maj 1964 og havde navnet "Neptun". Det var de første udlandsløb med disse tog, og det viser måske noget om hvor stor betydning, man tillagde ruten i det daværende DDR. DSB indsatte som modsvar de bedagede Mb- og

Ms-lyntog fra 1930'erne. Andre, kendte togløb fra den tid var "Berlinaren" (Berlin-Malmø), "Vindobona" (Berlin-Prag-Wien) og "Karlex" (Berlin-Karlov Vary/Karlsbad).

De østtyske tog lyste gevaldigt op, når de overnattede på Helgoland mellem de støvede, brunlige DSB-vogne - jeg har selv ofte stået på Svanemølleviadukten og kigget længselsfuldt ned på de flotte lyntog, som i mine øjne var langt mere elegante end DSB's MA-lyntog, der holdt på den modsatte side af opstillingssporerne. I 1970 blev betegnelsen ændret til BR 175, men fra 1981 ophørte togene at køre i de internationale forbindelser og blev herefter mest brugt internt i DDR og til særtog. Flere sæt blev ødelagt ved brande eller ved sammenstød. I 1985 var der blot tre sæt tilbage, og den 27. september 1985 kørte det sidste VT 175 i DDR. Enkelte sæt er bevaret, og et af dem har i år været udstillet i Nürnberg, side om side med VT 11.5.

Katos model

For en del år siden udsendte Kato en meget berømt model af dette lyntog; det har længe været savnet, men her i år udsendte Kato endnu et oplag af togsættene - desværre et meget lille oplag i to udgaver, epoke III og IV (nogle kilder taler om 300 sæt af hver udgave, ikke meget



Et par elegante motorvogne - VT 18.16 er et meget iøjnefaldende togsæt, der nærmest smyger sig hen ad skinnerne.



Gavlparti med den specielle harmonika-kobling.



Påskrifter på motorvognen - desværre lidt uldne i det.



Meget tæt sammenkobling mellem vognene - der er ingen spalte mellem harmonikaerne.



De lange bogier svinger meget ud i skarpe kurver, men det kan nok ikke løses på anden vis.

på verdensplan). Importøren, NOCH i Tyskland, løb hurtigt tør for modeller, men enkelte butikker havde stadig eksemplarer på lager i efteråret.

Togsættet er umiddelbart meget tiltalende. Det lange tog er lige så elegant i model som i virkeligheden, og fronterne med de 'knækkede', buede partier er fremragende formgivet. Det samme gælder for mellemvognene, der er ikke noget at udsætte på det ydre. Det er der som sådan heller ikke på indretningen, som dog nok ser noget bar og spartansk ud. Lidt farve på sæderne ville have betydet noget, men indretningen virker meget klinisk - alt overflødig er sparet

væk, velsagtens efter den japanske "Le-an"-tankegang, som Toyota lancerede for år tilbage.

Selv førerkabinerne er uhyre enkle, så her monterede jeg straks en lokomotivfører. Og så kunne det prøvekøres - motoren ligger pudsigt nok i restaurantvognen og trækker med kardanaxsel på alle fire aksler. Det kører med en let summende lyd, hastigheden (analogt) er ikke overvældende, men det kan jo reguleres i digitaldrift. Der er i øvrigt stik til otte-bens dekoder, dejligt, for 21- og 22-bens stik er svære at montere rigtigt, og de mange 'pins' bliver let trykket ud af justering. I øvrigt har alle aksler

strømoftag, men der er ikke strømførende koblinger. Mindsteradius er 420 mm, og det bør man overholde, ellers risikerer man afsporinger af de meget lange vogne.

Flot, men -

Når man går VT 18.16.08 nærmere efter i sømmene, opdager man, at påskrifterne ikke er så tydelige, som man ellers er vant til. Her er helt klart et forbedringspotentiale; det samme gælder skillelinien mellem den røde og den cremefarvede kulør. Der er mange udflydende, røde partier, og det kan andre producenter tackle bedre. Det ses dog kun på de forstørrede billeder, men det er ikke

helt i orden - vi taler dog trods alt om et relativt dyrt togsæt uden de store raffinementers ellers.

Hvad påtrykkene angår, er de til gengæld gennemførte mht. tekstmæssigt indhold og er udført i flere farver, selv om sølvpåtrykket på de cremefarvede flader er svært at se. Navnlig vingehjul og påskrifter på fronten er gengivet, som var det løse dele, og hele fronten er ganske enkelt mageløst flot.

De enkelte vogne er koblet sammen med Katos egne koblinger, som er integrerede i harmonikaerne - en pudsig, men god løsning. Der mangler til gengæld strømførende koblinger. Jeg er ikke begejstret for, hvordan overdelene skal fjernes (aht. dekode-

re, indvendig belysning, dekoration). Overdelene skal med hænder, negle, tandstikkere vrides løse fra undervognene, og det er temmelig svært - og hele tiden er man bange for at knække noget af eller brække overdelen. Kato løste det på en elegant måde ved deres modeller af "Limburger Zigarren" (ETA 176) for tyve år siden. Her skulle man blot skubbe overdelen få millimeter fremad, hvorefter den var løsnet.

Der er vedlagt vognløbsskilte, men mærkeligt nok ikke til "Neptun" - lidt af en skuffelse. Gad vidst, om Kato ikke kender til Danmarks eksistens? Endvidere er der enkelte løsdele til monteringen. Så nok må jeg sige, at VT 18.16.08 er flot, men det er også lidt af en "tom skal", der trænger til lidt ekstra - ind-

vendig belysning, farve på sæder og gange - og så hundrede passagerer...

Kato art. nr. 7073327 DR BR 175 007-4 Lyntog epoke IV. Pris kr. 3.000,-.

Kato art. nr. 7073328 DR VT 18.06.08 Lyntog epoke III. Pris kr. 3.000,-.

Efterskrift

I den klassiske, romerske mytologi er Neptun kendt som havets gud, afbildet med en trefork og en delfin; han sidestilles ofte med den græske havgud Poseidon. Neptun er også vort solsystems næstyderste planet. Diametren er ca. 3,5 gange Jordens. Planeten blev først opdaget i 1846. Overfladetemperaturen er -200° C, så det er altså ikke et særlig behageligt sted at opholde sig.



Førerkaabinen er temmeligt spartansk indrettet. Øverst ses belysningen til rummet.



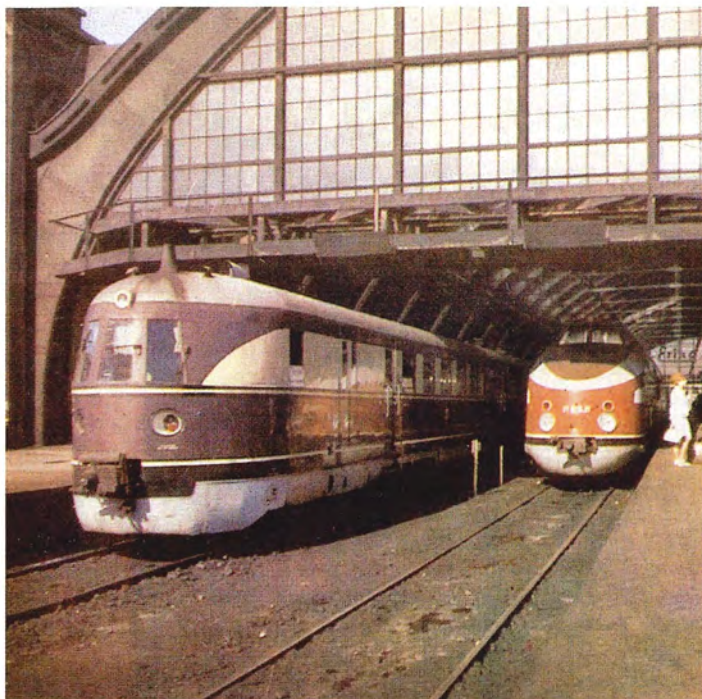
Motorvogn under montering ved VEB Waggonbau Görlitz cirka 1962. Foto Zentraler Bildstelle der DR.



Frontvognen adskilt - her ser man blandt andet den meget kliniske indretning.

VT 18.16.01a	175 001	Gör 851001/1962	-	1982 +
VT 18.16.01b	175 002	Gör 851001/1962	-	1983 +
VT 18.16.02a	175 003	Gör 511001-01/1965	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.02b	175 004 ^I	Gör 511001-02/1965	-	1972 +
	175 004 ^{II}		Berlin Ostbahnhof	Umz aus 175 017
VT 18.16.03a	175 005	Gör 511121-03/1966	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.03b	175 006	Gör 511121-03/1966	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.04a	175 007	Gör 511121-04/1966	-	1982 +
VT 18.16.04b	175 008	Gör 511121-04/1966	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.05a	175 009	Gör 611201/1967	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.05b	175 010	Gör 611201/1967	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.06a	175 011	Gör 611201/1967	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.06b	175 012	Gör 611201/1967	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.07a	175 013	Gör 020400-A7/1968	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.07b	175 014	Gör 020400-B7/1968	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.08a	175 015	Gör 020400-A8/1968	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.08b	175 016	Gör 020400-B8/1968	Berlin Ostbahnhof	
VT 18.16.09a	175 017	Gör 020400-19/1967	-	Reserve- maschinen- wagen, Umz zu 175 004 ^{II}
VT 18.16.10a	175 019	Gör 020410-BA10/1968	Berlin Ostbahnhof	Reserve- maschinen- wagen

Fabriksnumre m.v. for de 18 motorvogne.



'Leipzig'- og 'Görlitz'-lyntog i original bemaling på Berlin Ostbahnhof, 1969. Foto ZBDS.



BR 175 som messetog Berlin-Leipzig midt i 1980'erne. Foto H.-J. Kirsche.



Restaurantvognens påskrifter - begge klasser må gerne spise her.



Fronten er særdeles vellykket.

Mændene på risten



Vestgående godstog med E-maskine afgår fra Odense, januar 1969. Sporviseren t.v. er til hjælp for pladspersonalet. Foto Kaj Pedersen.

Af Rolf Brems

De er begge født og opvokset i hver deres landsby sydøst for Odense, og de kendte sporadisk hinanden gennem sportsaktiviteter og kroballer, da de var 16-17 år. Den ene kom ind til militæret, og den anden fulgte efter et halvt år senere. Der mødtes de tilfældigt igen, men på det tidspunkt anede de selvfølgelig ikke, at de skulle komme i familie med hinanden - og tilbringe hele arbejdslivet sammen.

Jeg er på besøg hos Anders, der er dækket op til kaffe, og hans svoger Jørgen sidder og nyder de sorte dråber. Det var nemlig de dengang to unge mænd, henholdsvis årgang 1942 og 1941, der i begyndelsen af 1960'erne var indkaldt til militæret og efterfølgende meldte sig til de blå baretter. De kom senere begge til Gaza som udsendte for FN og var en del af en konflikt, som desværre ikke er løst, snarere tværtimod. - Selvom vi var en del af de fredsbevarende styrker, kunne det være hårdt for krop og sjæl at komme ud i et konfliktområde, siger Jørgen. - Der foregik mange grimme ting, men vi kom vel hjem uden de værste sår på sjælen. Anders nikker samtykkende.

I 1963 var de vel hjemme igen, og så skulle de jo i gang "med et eller andet", si-

ger Anders. - Det var jo et godt årti med masser af jobs, der var byggeboom, så vi fik begge job hos en entreprenør. Der skulle vi grave ud til render og kældre, det foregik selvfølgelig med håndkraft, det var hårdt og slidsomt arbejde.

Jørgens bror sejlede hos DSB på Storebælt, så han rådede dem til at søge ind ved etaten. Det var fast arbejde og måske knapt så hårdt. Der var et stillingsopslag som portørelever ved Godsbanegården i Odense. De søgte begge to og kom begge til prøve i Århus. Her blev de testet for farve- og natteblindhed og gennemgik nogle andre prøver. De fik ingen svar på, hvordan dagen var gået, men efter nogle uger fik de et brev om at møde i pakhuset på Godsbanegården i Odense.

Entreprenøren sagde lettere hånligt, at de hurtigt kom tilbage. Han mente åbenbart, at der var en større fremtid i at grave huller.

De var begge blevet ansat som portøraspiranter på prøve. Den daværende chef, F. G. Rasmussen, bød dem velkommen, og som det var kutyme dengang, var man de's. - Ikke indbyrdes i pakhuset, fortæller Anders, men fra trafikassistenter og opad holdt man på formen. Det ændrede sig i løbet af det

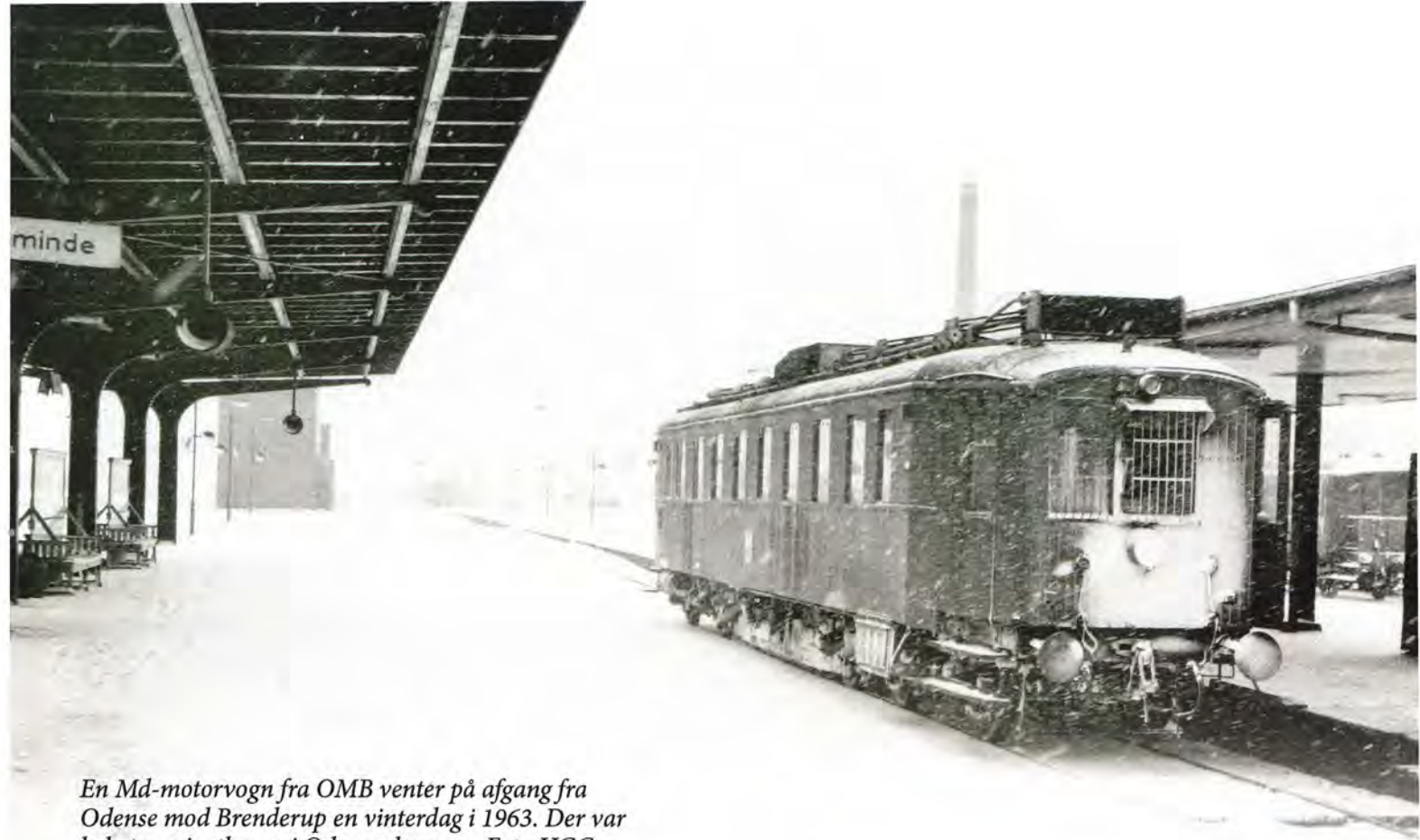
næste par årtier, der var alle blevet dus. Dengang var der ansat ca. 150 rangister, perron- og rejsegodsfolk foruden trafikassistenter og kontrollører, så det var en større arbejdsplads.

I mellemtiden havde Jørgen mødt en pige fra Skælskør. De blev kærestere, og Jørgen begyndte at pendle over Storebælt med færgen. Jørgens kæreste havde en tvillingsøster. - Hun var med i Odense en dag og blev præsenteret for Anders, ja og så endte det jo med, at vi var to, der skulle pendle til Skælskør, smiler Anders.

- Ja, og dengang måtte vi sgu også selv betale, bryder Jørgen ind. - Hvorfor i alverden skulle det lige pludselig blive gratis at krydse Storebælt, bare fordi man kører på en bro, siger han i et højt toneleje. Anders nikker samstemmende.

De første fem måneder gik med at lære hele området og arbejdsgangen at kende. De lavede pakhusarbejde, skulle afsende og modtage gods, der skulle omlades både til lastbiler og privatbanerne. Dengang var der i Odense tre privatbaner, Brenderup-, Bogense- og Kertemindebanelen.

Med til uddannelsen hørte også et slags skoleforløb. Det foregik om efter-



En Md-motorvogn fra OMB venter på afgang fra Odense mod Brenderup en vinterdag i 1963. Der var hele tre privatbaner i Odense dengang. Foto HGC.

middagen to gange om ugen i lokaler på stationen. Det fik man ikke løn for, men der var mødepligt. Det var bl.a. en overkontrollør, der underviste. Pensum var ranger- og sikkerhedsreglementet, alle jernbanestrækningerne og deres stationer i Danmark, inklusive privatbanestrækninger samt deres forkortelser, hvilket ikke var så få. - Og der var forkortelser for ALT, siger de begge, hele organisationen i DSB var gennemsyret af forkortelser.

Rangistens arbejde bestod jo som det vigtigste at håndtere de ankomende godsvogne, afhentning og udbringning af gods hos kunderne, vognene skulle noteres for oprindelsessted og destination, togstammerne skulle formateres, og der skulle udregnes en bremseprocent, som skulle videregives til lokomotivføreren. En togstamme måtte ikke bevæge sig ud på strækningen, før der var lavet en bremseseddel.

- Det betød, at vi jo bevægede os rundt på hele området. I dag er det meste af den gamle industri væk, og mange af de gamle bygninger er nu indrettet til kontorer eller har fået en anden funktion, det gamle frølager er f.eks. lavet om til lejligheder.

- Vi skulle også betjene portalkranerne

på ladesporene, de står der vist endnu, siger Jørgen og ser pludselig eftertænksom ud. - Det er mærkeligt, at oppe ved ladesporene, altså ved kvægtorvet og der, hvor det nuværende TV2 i dag sender fjernsyn, der rendte jeg og spulede kreaturvogne. Jørgen må have set mit undrende blik. - Jo, slagteriet fik stadig enkelte vogne ind med kreaturer, det er jo helt utænkeligt i dag. Slagteriet blev i øvrigt revet ned i 2006. - Vi var rundt over det hele, det var et job, hvor bentøj skulle være i orden. Når der ankom et godstog, skulle vi gå op langs togstammen og notere vognene og deres destination, derefter blev togstammen delt op og sorteret ud på de spor, som de evt. skulle afsendes videre fra. Det kunne godt være temmelig stressende, man skulle hænge på og sørge for at få vognene noteret rigtigt, ellers kunne de havne det forkerte sted.

- Jo, siger Anders og tilføjer, det var også der det gik galt for en kollega, han fik noteret en vogn med avlstyre forkert, så den havnede på slagteriet, og når først tyrene kom indenfor porten - ja, så kom de ikke ud igen, smiler Anders.

- Efter et halvt år begyndte vi at rangere, dengang var det kun lokomotivførere, der måtte betjene maskinerne. - Vi kørte selvfølgelig med på maski-

nen, fortæller de, vi var tre-fire mand ad gangen, og der var meget at lære i starten. Alene hele området, det gik fra "Hovedet til Hullet", altså fra det østlige rangerhovede ved Kertemindebanen og ud langs med Svendborgsporet i den vestlige ende. Det var et godsspor, som var blevet anlagt, da man omlagde hovedstrækningen fra vest mod banegården. Det betød, at kørsel ud til bl.a. Sukkerkogeriet og Carlsberg-ødepotet blev et blindspor, der grenede ud fra godssporet. Det blev låst op med nøgle. Sukkerkogeriet var en del af Sukkerfabrikken i Assens, de fik leveret og afhentet åbne og lukkede vogne. - I roekampagnen kunne vi køre tre træk i døgnet, fortæller Anders.

Portørprøven var afslutningen på uddannelsesforløbet, og den gav adgang til at fungere som rangerleder - samt en fastansættelse. - Og så fik vi vores løn som forudbetaling, siger Anders og Jørgen, men er lidt uenige om beløbet, men små kroner tusind om måneden.

Problemer og løsninger

Når et tog ankommer til et rangerområde, sporrist etc. overtager rangerlederen ansvaret for togstammen og bestemmer herefter, hvordan rangeringen skal foregå. Lokomotivføreren skal altså køre efter vor anvisning, fortæller de.



OKMJ nr. 14 er klar til at køre med roevogne fra Odense i 1964. Togfører Sørensen og lokomotivfører 'Lille Knud' taler om turen. Foto HGC.



'Fasankokken' Mg 7 fra NFJ var bygget af Scandia i 1949. Her ses den i Odense 1966, inden den kom til ØSJS. Foto HGC.

- Og der var nok i starten, vi rangerede ud på havnen, der var syv kilometer spor med Fynsværket som det fjerneste.

- De modtog bl.a. kabeltromler, ellers var nogle af de store kunder foderstof-firmaer, bl.a. Havnemøllen, men der var også gødningsvogne til Superfos.

- Der var også spor til det daværende Stålskibsværft, som lå langs med kanalen, det var jo ejet af A.P. Møller. Vi kørte stål bagom langs med kanalen og ind i de store haller. Det var hårdt for sporet inde på området med de tunge vogne, sveller og skinner gav efter og lå noget ujævnt. - Siden flyttede værftet til Lindø, hvor man ikke havde sporforbindelse. En anden storkunde var skrotfirmaet H.J. Hansen. Det lå næstsidst ude for enden af havnebanen og modtog åbne vogne. - Ja, det var nogle af de sidste kunder, og ironisk nok ophuggede de en masse jernbanemateriel gennem årene. Vi trak vognene ud på deres sidste rejse - og retur kunne vi hente otte-ti læssede vogne med skrot pr. dag, der skulle til Frederiksværk for omsmelting. Vi hav-

de nogle gange 800 tons på krogen, det maximale var 600 tons, så det var svært at trække togstammen i gang, specielt på de kurvede spor. En anden ting var alt det skrot og skidt i rillesporene, det gav nogle afsporinger.

- Når en vogn afsporede eller "gik på gulvet", skulle vi have fat i værkstedsfolkene fra remisen. De havde forskellige remedier såsom donkrafte, kiler og klodser. De havde også et specialværktøj kaldet en søløve. Det var en sideforskyder, som kunne trække vogne på plads i sporet.

Mere pragmatisk kunne det også ske, at en gaffeltruck eller en kran fra en af kunderne lige kunne løfte en vogn tilbage på sporet, det var så ikke helt efter reglerne.

- Oprangeringen skulle være i den rigtige slagorden, som vi kaldte det, vognene skulle placeres korrekt i stammen, men også på den rigtige side af lokomotivet, da de oftest skulle trykkes ind. Det var selvfølgelig ikke altid indlysende, hvad

der var for og bag på en togstamme, ved rangering kunne vi som sagt have vogne for og bag på lokomotivet, men øst var altid køreretning.

- Der var flere muligheder for at omløbe på havnen, men det var ikke altid, at vi kunne bruge alle sporene. I takt med at antallet af lastbiler steg, var der også flere episoder med blokerede spor.

For at lette arbejdsgangen brugte man at "tove vogne" dvs. at man frakoblede vogne og trak dem ind på et parallelt sidespor med et tov. Det fik en ende, da man havde en grim ulykke med et sprængt tov.

Op til sidst i 1970'erne kunne man køre fra Rangerområdet syd for hovedbanen og direkte op via Ålykkebroen (den skæve bro) til Ålykkevej, som man krydsede for kort efter at rebroussere og så krydse igen og køre ned mod havnen.

- Ålykke Allé gav anledning til daglige trakasserier med bilisterne, fortæller Jørgen. - Chaufførerne havde svært ved at respektere lysene eller håndsignaler-



MH-maskine ved Havnebanebroen i Odense. N 208 er på vej ind med et godstog fra Jylland, januar 1969. Foto Kaj Pedersen.



MK 603 skubber et par Eaos-skrotvogne på Odense havnebane ud til H.J. Hansen i år 2000. Foto Flemming Søeborg.



Et MK-lokomotiv rangerer med Hbis-vogne til Papirfabrikken, Dalum den 20. april 2000. Bemærk resterne af den sirlige køkkenhave i forgrunden. Foto Flemming Søeborg.



Kof 258 rangerer godsvogne hen til Blumøller i Odense i 1977. Firmaet benyttede et 'Klædeskab' til lokal rangering. Bagved ses banedæmningen på den fynske hovedbane. Foto HGC.

ne, det skete også mere end én gang, at bilerne ramlede ind i togstammen.

- Hastrup Fabrikker var en storkunde dengang, de kunne godt få otte-ti vogne ad gangen, og med de andre vogne, som vi kobled på i "Marken", kunne vi godt have 15 vogne på slæb. Stigningen var på 1,1 %, så det var ikke altid, at lokomotivet kunne klare det, så måtte vi gøre det af to gange.

- Vi kørte i begyndelsen til Hastrup Fabrikker via Bogensebanens spor og Snap-ind - og skulle dermed krydse Rugårdsvej, som var en befærde vej. I dag er det gamle spor en cykelsti.

- Ellers var proceduren, at vi først hentede vognene på havnen, derefter kørte vi dem op på Risten, hvor de blev sorteret. De vogne, som var kommet i nattens løb, og som vi sorterede om morgenen, kørte vi så ned.

- En anden storkunde var Dalum Papirfabrik, som lå ude ved Fruens Bøge, og hvis sporforløb derude var resterne

af Brobybanen, som allerede indstillede driften i 1954. Her leverede vi lukkede godsvogne til papirruller og fyldte tankvogne med kemikalier, det var også lange træk.

- FDB var også en stor kunde, de havde en kæmpe ferskvareterminal på Østerbro, her gik sporet på sydsiden af hovedbanen og grenede fra før Grønlandsgade, hvor det krydsede tværs over et befærde vejkrøds. Det var mest lukkede godsvogne, vi kørte derud, altså stykgods, fortæller Anders.

Man var altid minimum tre mand på maskinen, men da rangerradioen kom til i 1970'erne, kunne man klare sig med to mand, da man nu havde en fast forbindelse med lokoføreren.

Radioen fungerer på den måde, at rangistens radio udsender en kontinuerlig tone, som betyder, at lokomotivføreren må køre. Ved afbrydelse, tilsigtet eller hvis rangisten faldt af, ville tonen blive afbrudt, og der skulle standses. - De larmede meget, det er både Anders og

Jørgen enige om, senere kom der nye radioer, som var mere støjsvage.

Øl eller tog - eller begge dele?

DSB Gods gik desværre kun én vej - og det var ned, lastbilen overtog mere og mere af godset, specielt fra enkelte vognladningskunder.

DSB Gods skulle slankes, hidtil havde det kun været lokomotivførere, der måtte køre med rangermaskinerne, men fra midten af 1980'erne uddannede man portører til at rangere.

- Lokomotivførerne var selvfølgelig sure over at miste deres status, men et eller andet sted var de jo selv medvirkende dertil, en lokofører ville jo ikke hoppe ned fra maskinen og stille et sporskifte eller koble vogne. Der skulle dog stadigvæk være lokoførere på Ardel og MT, så dem har vi ikke selv kørt. Vi fik attester på Köf og MH.

Anders og Jørgen fik MH-kurset i København. Det var en blanding af praktik, hvor de kørte som føl, og teori, som na-



Jernbanevogne læsses med gaffeltrucks på Station HOF omkring 1960. Det er vel ikke underligt, at det kunne friste med en ansættelse her. Foto Carlsbergs Arkiver.



Kof 287 rangerer med godsvogne i Assens 1977. Som det ses, var der en del gods at køre med på Assensbanen. Foto HGC.

My 1136 ankommer med et godstog fra Assens til Tommerup i 1977. Til højre ses en tømmervogn på sidesporet til savværket i Tommerup. Savværket er siden lukket og revet ned. Foto HGC.



turligvis foregik på skolebænken. Den første maskine, de begyndte med, var en MH. - Kurset tog 6 uger, vi skulle vide alt om smøring, luftsystemet og rengøring. Der måtte åbenbart være mangel på folk i København, for efter endt uddannelse fik Anders et jobtilbud med hjem, hvilket han afslog. - Men jeg kørte da som afløser i København, der kom vi bl.a. ud til Carlsberg. Her var fristelsen, ud over en øl, at de betalte godt, så der var nogle kolleger, der lagde DSB-kasketten.

- Det var Carlsbergs eget personale, der stod for læsning og losning, men det var da eftertragtet at køre derud, for som sagt vankede der altid et eller andet, siger Anders. - Det var andre tider dengang, ølkulturen var jo udbredt og fandt også sted i højere eller mindre grad omkring på tjenestestederne.

Til at begynde med kørte Anders i Kørsør med afløsning i Rødby og Næstved, men også i Helsingør. - Det var en udfordring at rangere deroppe, der var noget at se til, husker Anders. - Det var trange forhold, mange biler og lastbiler, specielt i ferietiden, også her var der mange utålmodige bilister.

- Jeg prøvede også at afløse i Rødby, fortæller Anders, det var lidt længere og

tungere træk, der skulle rangeres rundt med, men vi var jo ikke alene, der var altid en stedkendt med.

Ved færgerne var rangisten ansvarlig til klapproen, derefter var det en matros, der stod for ombordkørslen. Det var ikke alle lige gode til, så nogle gange ramlede vognene ind i sporstopperne. - Vi måtte heller ikke skubbe vognene for stærkt ind, for så kunne styrmanden ikke nå at kompensere for togvægten og pumpe vand i ballasttankene.

Fra midt i 1980'erne kørte Jørgen og Anders fast på Odense Godsbanegård, Anders stadig med afløsning rundt omkring.

- Tonen på arbejdspladsen var rå, udefrakommende kunne godt tro, at vi var uvenner, - Ja, det kunne vi da godt være, men det var nu ikke normalen, siger de. På mit spørgsmål om de blev uvenner på jobbet, svarer de begge bekræftende. - Jo da, sommetider, men det lagde vi væk, når vi kom hjem. Jørgen griner. Det var lidt svært for Anders, jeg var jo hans overordnede på maskinen.

På langtur

Med tiden begyndte vi at komme langt omkring, - Jeg var bl.a. i Årup med et

rangertræk, siger Jørgen, men jeg var også en nat i Korinth, det var i snestorm. Trækket skulle til Fåborg, men der måtte vi ikke køre, men det havde sgu' nok ikke gjort den store forskel, for vi var ikke stedkendte med signaler og kontakter til bomme og overkørsler på vej derved, men det gik alligevel, griner Jørgen.

Anders supplerer: -Jeg var i Nyborg flere gange, der skulle af og til byttes rangermaskine, der vi var altid to mand i førerhuset, det var en Köf, så der var jo ingen dødmandsknap.

- Men ellers hentede vi Ks-vogne med trækævlere i Korinth, ja flere steder på Fyn, de skulle videre til Junckers i Køge. Vi kørte også med sukker fra Assens, på de store træk sendte man en MY eller MX, den var jo så bemandet med en lokofører.

- Det var jo ikke altid vi lige fik sænket bommene ved overkørslerne, ofte kunne vi lige hoppe af maskinen og så standse trafikken. - Det gik jo væsentligt stærkere, dog skulle vi passe på i Knarreborg, der lå en barber, og hans største fornøjelse var at ringe og anmelde os, hvis ikke vi sænkede bommene, griner de.



Faaborg-godstoget med en Frichs-traktor ruller gennem Korinth station på vej sydpå en dag i 1977. I 1980'erne var det ofte trukket af en MH. Foto HGC.



Vognbjørn med vinvogn på havnen i Svendborg den 24. juni 1993 med 'Helge' i baggrunden. Vinkompagniet ligger dog i den modsatte retning. Foto Flemming Søeborg.



Rimi Most i Ringe, juli 1998. Tankvogne hensat til aftapning på Faaborgbanen. Et rørsystem førte væsken fra vognene ind i tappehallen. Sporet er spærret bag vognene. Foto Flemming Søeborg.



MH 333 i Odense forår 1995 - stadig i grøn bemaling med røde DSB-rutebiler i baggrunden. Foto Flemming Søeborg.

Vi kørte også træk til Svendborg, det var bl.a. tankvogne med vin fra Frankrig, som skulle på flaske, de blev så kørt op på en vognbjørn og kørt op til fabrikken.

Der var lidt "følgepræmier", griner de begge. Når den tomme tankvogn kom fra Svendborg, og den blev henstillet rigtigt, kunne man tappe lidt vin fra den. Det gjorde vi selvfølgelig ikke, men vi hørte om det...*

Vinvogne blev også leveret til Rynkeby ved Ringe. Her blev de henstillet på det gamle spor mod Fåborg, altså på hovedsporet lige efter forgreningen mod Svendborg og tømt via slanger ind på lageret.

- De fleste ansatte havde øgenavne. Der var Småkøreren, han kørte ikke så hurtigt, der var røde Anton, den Hvide Ne-

ger, Ålborg Jensen, Frede Madpakke og Tarok, han gik som en travhest.

Materiellet

Også nogle af rangertraktorerne havde øgenavne. Privatbanerne havde en motorvogn, som blev kaldt "Fasankokken", den var i øvrigt noget af det første, de fik lov at køre. Det var, når den skulle oprangeres, til personalet fra privatbanerne mødte ind. Pudsigt nok mener hverken Anders eller Jørgen, at de selv blev kaldt ved øgenavne.

MH'erne begyndte at være trætte, men der er lidt uenighed imellem Anders og Jørgen om lokomotivernes komfort og støjniveau. Anders mener, at Frichs-maskinerne støjede mere end de tyske Henschel-maskiner, til gengæld mener Jørgen, at Frichs-maskinerne gik bedre i sporet.

Hvorom alting er, i midten af 1990'erne

indkøbte DSB de nye MK-maskiner. DSB havde først kig på et belgisk rangerlok (litra MJ). Producenten var en kedelfabrik, hvor man regnede med, at det var enkelt at lave et rangerlok, men prøvekørslerne faldt ikke heldigt ud, og DSB droppede projektet.

DSB prøvede også at bruge en Unimog. Fordelen her var, at den også kunne bruges på landevejen, men det faldt heller ikke heldigt ud.

Valget faldt som bekendt på den tyske MK fra Siemens, som var en toakslet maskine. - Den løb godt i sporet, den treakselede MH var jo noget hård ved sporet, siges det. - Jeg hentede "min" maskine i Padborg, fortæller Anders. Den blev det, man kaldte for en vedligeholdelsesmaskine. Det betød, at jeg havde det fulde ansvar for, at den altid fungerede, havde vand og olie samt sand. Den

* Det stemmer, at man kunne vride mere vin ud af tankvognene, efter at de var tømt. Jeg boede en årrække i Svendborg, og jeg havde bekendte, der nu og da tilbød en plasticdunk med "billig rødvin", tappet fra jernbanevognene. F.S.



I september 1997 var der stadig brug for to MK-maskiner til rangering i Odense. Nogle kaldte lokomotiverne for 'Duploklodser'. Foto Flemming Søborg.

var støjsvag og nem at betjene. - Man sagde i begyndelsen, at den ikke kunne bremse, men det kunne den. Den kunne køre sammenkoblet med andre MK og havde autokobling. Det betød, at megen rangering kunne foretages af én mand.

- Den kunne også fjernbetjenes, siger Anders. - Vi var på kursus i hvordan det virkede, og da vi kom hjem, skulle jeg vise en lille delegation, hvor smart det var, men jeg kunne ikke få det til at virke. Bagefter fandt jeg ud af, at jeg ikke havde fået slået sikkerhedsnøglen til, ler han. - Vi brugte nu aldrig fjernbetjeningen, hvilket heller aldrig blev godkendt af Jernbanetilsynet.

Det blev ikke til så mange år med den nye MK, i 2001 lukkede DSB Gods, og da Jørgen og Anders var tjenestemænd, kunne de forflyttes. Jørgen valgte at stoppe, og jeg fornemmer, at det ikke rigtigt var den afslutning som han havde fortrukket.

- Nej, lige pludselig fik jeg et brev om, at jeg ikke behøvede at møde op, og at jeg ikke mere var velkommen på Godsbanegården. Jeg fik stadig min løn, men en lidt skuffende og upersonlig afslutning, som nok var lidt typisk for Staten. Senere fik jeg dog et pænere brev.

Inden overdragelsen af DSB Gods til Raillon begyndte Anders at afløse på Fredericia, og da man skulle skære i antallet af ansatte på banegården, meldte Anders sig frivilligt til at lade sig forflytte.

- Jeg havde jo ingen børn hjemme mere og kunne ligesom se en ende på arbejdslivet, og kunne egentlig stadig lide jobbet. I Fredericia var

der også den nye udfordring - at køre på et rangerbjerg.

- Der skubber man vogne op på en forhøjning (bjerget) og lader tyngdekraften klare resten. I to kommandoposter har man så folk, som sætter sporskifter og sorterer vognene til de respektive spor. For at vognene fra rangerryggen ikke skal ramme de hensatte vogne med for høj fart er der et bremsesystem, som påvirker hjulflangerne - en form for tvangsskinne, som man kender det fra et sporskifte. Den bliver aktiveret ved hjælp af vandtryk og trykker ind på hjulflangen.

- På Fredericia var en af de lokale stor-kunder Carlsberg, som hver dag sendte



Post IV og stationsristen i Fredericia den 29. april 2010. Bygningen fås i model fra hobby trade. Foto Flemming Søborg.

vogne til København. Vi hentede vogne inde på bryggeriet, og også her var der altid en forfriskning, dog uden alkohol, tiderne var skiftet, fortæller Anders.

Store forhold, store bommerter

- Det var også her, at vi kom til at skade en togstamme med automobiler, fortæller Anders. - Ved rangering med en togstamme var farten for høj.

Den løb så ind i en bremset vognstamme med biler, og det fik bilerne til at hoppe op i overbygningen på vognen, så tag og ender på bilerne blev beskadiget. Anders var nu uden skyld, han kunne ikke se hvad der foregik, men skaderne løb op i fire millioner kroner.

- En anden ting var sammenholdet, fortæller Anders, der var ikke den samme ånd på Fredericia. Man mødte ind og passede sit arbejde, holdt sine pauser - og kørte hjem. Det var blevet lidt upersonligt.

- Og sådan var det også den sidste dag: Jeg stillede lokomotivet, hoppede ned og gik ind og klædte om, hængte jakken på knagen og kørte hjem. Der var ingen, der sagde noget, ingen afsked, det var en underlig fornemmelse, det var jo 40 år, som jeg lige sagde farvel til.

Jørgen savner ikke jobbet, ej heller Anders, men de savner kollegerne og sammenholdet.



Strækningsristen i Fredericia den 29. april 2010 Foto Flemming Søborg.



FYRAFTEN. Fire MK-lokomotiver holder pause på Fredericia banegård den 28. februar 2013. Foto Flemming Søborg.

Rislev Kirke i model og virkelighed

*Rislev Kirke og jernbanen i forgrunden
- et smukt motiv. Og så er det bare at
vente på næste tog. Foto SoB.*



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Rislev Kirke nord for Næstved er måske blot en af Danmarks utallige landsbykirker fra Middelalderen og meget typisk - hvidkalket, med kamtaggavl på tårnet, rødt tegltag, våbenhus, skib og kor, altså "ikke noget særligt".

Når kirken alligevel får en omtale her, skyldes det, at den har en rolle i den kommende jernbanefilm om togturen (Puttgarden-)Rødby-Roskilde-Nykøbing Sj., som SWR/Eisenbahn-Romanantik udsender i 2019. Jeg blev bedt om at finde egnede steder til optagelserne - og det skulle ikke kun være tog og jernbaner, der skulle helst være typiske landskabstræk med i billedet - jættestuer, stendysser, oldtidsgrave, men også kirker, slotte, herregårde osv. Betingelsen var, at disse minder eller seværdigheder lå i umiddelbar nærhed af jernbanen, og

at der ikke var synlige hindringer mellem jernbanen og seværdigheden.

Det viste sig hurtigt, at der ikke var mange steder, hvor betingelserne var til stede, men et af de bedste fotosteder var banestrækningen mellem Næstved og Ringsted, nærmere bestemt i km 84,5 ud for Rislev Kirke. I nærheden fører en ældre bro bivejen over jernbanen. Fra dæmningen var der en stejl markvej, der løb parallelt med jernbanen - og der var tilmed huller i bevoksningen, således at der var frit udsyn til bane og kirke. Bedre kunne det ikke være.

På filmturen stillede kamera- og lydmand sig parat, men ét er af afvente et tog, et andet er at være klar, når det kommer - og hvilket tog kommer så? Vi havde selvfølgelig køreplan og DSB's applikation med togtider med, men vi kunne ikke vide, om det var IC3, IC4, en dobbeltdækker eller måske MR eller

MQ, der kom - og vi kunne ikke se det på afstand. Pludselig kom et tog - det var IC3 - men inden kameramanden fik tændt for kameraet, var toget over alle bjerge - og der var over en halv time til det næste! Det var en lang ventetid i stegende sol - det hele foregik midt under hedeølgen.

Det lykkedes til sidst at få filmet et IC3 - passagen tog vel under tre sekunder - så det at optage en film med mange små bidder tager virkelig lang tid. Rislev havde i øvrigt gennem en menneskealder et lille billetsalgssted. Det blev åbnet i 1924 og lukkede igen i 1962. Bygningen ligger der endnu og er omgivet af tæt bevoksning. Nå, derefter tog vi op til kirken, filmede nogle scener fra denne smukke kirke og kørte videre til de næste steder.

Uventet fund

Da jeg kom hjem fra denne filmtur, gav

jeg mig til at rydde op i mine bunker, og pludselig dukkede et fuldstændig glemt klippeark op - Rislev Kirke! Det stammer formodentlig fra et julehæfte, men det har nok ligget gemt hos mig i 25-30 år eller mere. Det var jo for godt til at være sandt, og derfor besluttede jeg mig for, at det skulle komme bladets læsere til gavn.

Jeg har lagt tegningerne - der er to A4-sider - på www.sporogbaner.dk, hvor en-

hver kan hente dem. Tegningerne er i en slags blandingsskala, hvor tårnet er cirka skala 1:150, mens skibet og koret nærmere er skala 1:100. Kirken kan således både bruges som baggrundsmodel på et H0-anlæg og som spor N-model.

Et tip til samlingen: Print siderne på almindeligt kopipapir og lim dem derefter med foto-spraylim på tyndt, hvidt karton og læg siderne i pres gennem et

døgn (for at undgå bølgedannelser på papiret). Mat fotopapir kan muligvis også bruges, men undlad at bruge blankt papir. Herefter kan delene klippes ud og samles, hvilket ikke skulle volde problemer. Brug favoritlimen R/C Modellers Craft Glue eller en god papirlim. Kirken kan naturligvis skaleres op eller ned, for eksempel hvis den skal være større, men det kan man selv eksperimentere med. God fornøjelse - og god jul!



Filmmanden Thomas Aigner fra Eisenbahn-Romantik (SWR) stiller skarpt på Rislev Kirke og jernbanen. Foto SoB.

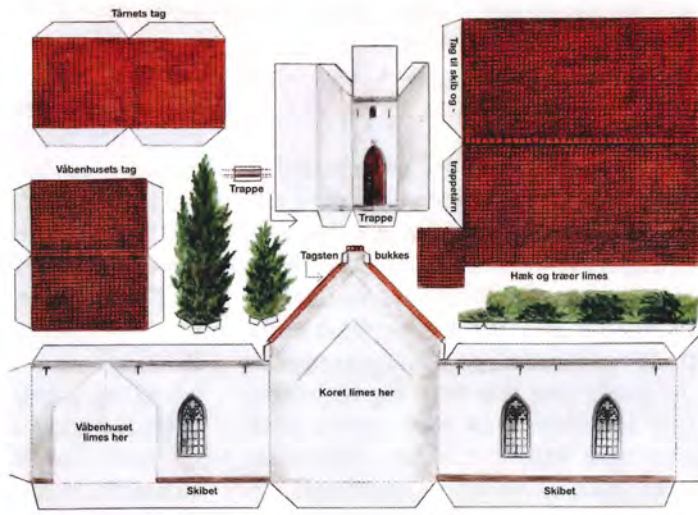
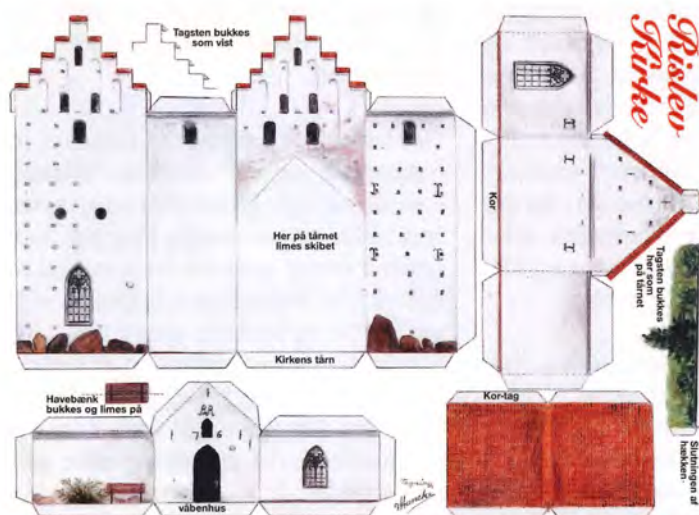
Rislev Billetsalgssted den 12. maj 1924, kort før åbningen af Næstved-Ringsted-strækningen. Slg. JSN.

Billetsalgsstedet set fra nord den 26. marts 1964. Viadukten er lige bag fotografen, og kirken er ligeledes bagved. Foto HBDS.

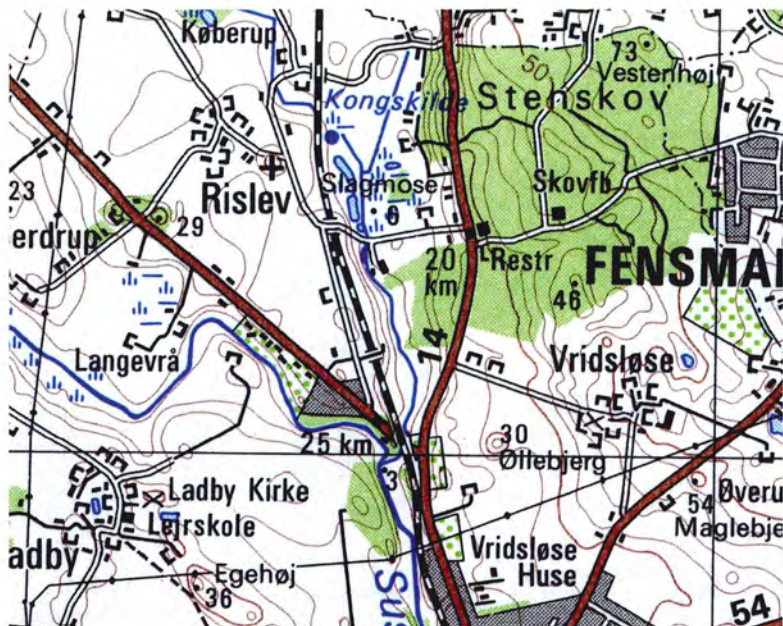


Rislev Kirke er et markant pejlepunkt i det frodige, midtsjællandske landskab. Foto SoB.

Til sammenligning Måløv Kirke i skala 1:150 fra Trip Trap og Rislev Kirke i karton.



Rislev Kirke klippeark. Arkiv SoB.



Landsbyen Rislev ligger lidt nord for Næstved.

Nok var folk lavere i gamle dage, men kirken virker alligevel lidt for lille.

Triangel-vandvogn



Af Flemming Søeborg

Et enkelt billede manglede i sidste nummers artikel om Triangel-bilerne. Det var dette herlige billede af en Triangel-vandvogn, der her er i færd med at vande gadearealet på Kgs. Nytorv i København ud for Det kgl. Teater en gang i 1930'erne.

Chaufføren har sat "fuld udblæsning" på vandvognen lige her i svinget fra Holmens

Kanal ind på torvet, og effekten bliver fordoblet med solens genskin i vandskyen - og hvor må det have været en vidunderlig fornemmelse at være chauffør på sådan et køretøj, der givetvis har vakt respekt og ikke mindst salige gys blandt de forbipasserende fodgængere. Tænk, hvis man blev gennemblødt af vandfontænen!

Tja, det er fra en anden tid. Skidt og møg får lov at flyde rundt i gaderne i dag, måske fejer et nådigt vindstød pizzabakker

og cigaretskod andre steder hen, og sporvognen - ja, dén må vi have med! - er også blæst væk. Det er ellers en af de flotte Lunding-vogne, her en bivogn, på linie 1, 6, 9 eller 10 - på tur videre rundt i byen. Og bygningen i baggrunden er Magasin du Nord - byens førende stormagasin. Desværre kan det ikke tydes, hvad der står på emailleskiltet til venstre, men det er formentlig en henstilling til bilisterne om ikke at parkere her foran statuerne af d'hr. Oehlenschläger og Holberg.

Museum gik Tog Amok



Det store modulanlæg fra N-Modulvest var det første, der mødte publikum til Tog Amok-udstillingen, så snart de kom inden for døren i Spiderihallerne. Foto: Martin Wilde.



Et par Lego-modeller af en MH og et af Skagensbanens MX'ere var udstillet. Foto: Martin Wilde.



TogCaféNs flotte model af Vejle Nordbanegård anno 1957 med DSB's perronspor foran stationsbygningen og Vandelbanens perronspor til venstre for vandtårnet. Et noget nyere My-trukket godstog passerer i retning mod Vejle H. Foto: Martin Wilde.



Spiderihallernes café var de fire dage, udstillingen varede, omdannet til en af de nu hedengangne DSB Restauranter. Foto: Martin Wilde.

Tekst og fotos Martin Wilde

Jernbanen mellem Fredericia og Århus – den centrale del af Den østjyske Længdebane – fyldte 150 år den 4. oktober. Det blev markeret på flere måder i dagene derefter i Vejle og omegn. Splitflagene gled ikke til tops på stationsbygningerne langs Den østjyske Længdebanes centrale del fra Fredericia til Århus. Hverken den 3. oktober, hvor det var 150 år siden, jernbanen blev indviet, eller dagen efter, den 4. oktober, hvor det var 150 år siden, hvor de ordinære tog begyndte at køre. Dengang i 1868 med tre tog dagligt i hver retning

– dog med den lille spidsfindighed i køreplanen, at aftenens sidste tog fra Fredericia kun kørte til Horsens. Næste morgen fortsatte det så til Århus.

Når hverken jernbanens ejer, Banedanmark, eller DSB, der står for driften af persontogene – mellem Skanderborg og Århus suppleret af Arriva, vil markere en rund fødselsdag på en så central del af det danske jernbanenet, så er det godt, at andre træder til. Særligt i Vejle viste byens museum, Vejlemuseerne, at den lokale historiske højborg er sig lokalhistorien bevidst. Her blev der både holdt et foredrag om jernbanen, og der var ar-

rangeret en fire dage lang udstilling om jernbaner med titlen Tog Amok.

Særtog og foredrag

Jubilæumsfestlighederne begyndte dog lørdag den 6. oktober, hvor Historisk Samfund for Sydøstjylland, som dækker Horsens, Hedensted, Vejle, Fredericia og Kolding Kommuner – altså stort set det tidligere Vejle Amt – havde bestilt et veterantog hos Sydjyllands Veterantog, SJVT, i Lunderskov. Toget skulle køre fra Kolding til Horsens og retur, og toget bestod af damplokomotiv TKVJ Nr. 12, tre stålpersonvogne lånt hos Veterantog Vest i Bramming, da SJVT ikke selv rå-



På udstillingens kunne publikum se denne flotte model i H0 af Vejle Banegård, som den så ud i 1868. Modellen er bygget af Vejle og Omegns Modeljernbaneklub. Foto: Martin Wilde.



Svinefolden på modellen af Vejle Banegård. Foto: Martin Wilde.

der over stålpersonvogne, samt den sorte Q-vogn HBS H 26 til diverse værktøj og andre praktiske ting, der er godt at have i nærheden, når man er på langtur med et damplokomotiv.

Allerede inden afgang var alle billetter til veterantoget udsolgt. Undervejs gjorde toget holdt i Fredericia, Børkop og Vejle men ikke i Hedensted. I Børkop var der næsten en halv times ophold, hvor passagererne kunne se en udstilling om banen i byen stationsbygning, der ellers ikke benyttes, og byens tidligere borgmester Leif Skov, holdt en tale på basis af den, der blev holdt ved banens åbning 150 år tidligere. Efter ankomst til Horsens holdt jernbanehistoriker Vigand Rasmussen en kort tale i stationens forhal, hvor han kort ridsede banens historie op.

Ville man vide mere om banens historie, kunne man gå til foredrag i Spinderihallerne i Vejle tirsdag den 9. oktober. Her havde Vejlemuseerne i samarbejde med Folkeuniversitetet fået denne ar-

tikels forfatter til at fortælle om Den østjyske Længdebane. Også her var alle pladser udsolgt forud, men museet havde klogelig sat ekstra stole ind, og dem blev der brug for.

Tog Amok

Den helt store museale satsning var udstillingen Tog Amok, som foregik i Spinderihallerne i Vejle fra lørdag den 13. oktober til og med tirsdag den 16. oktober – altså de fire første dage i efterårsferien. Det meste af gulvet i den store hal foran Kultur museet var reserveret N-Modulvest, som stillede med et meget stort modulanlæg. Desuden deltog TogCaféN med et lidt mindre modulanlæg, også i skala N, med blandt andet en model af Vejle Nordbanegård, som den så ud i 1950'erne. På de to anlæg blev der kørt tog fra morgen til aften – og måske noget af natten med, for medlemmerne sov på stedet, de fire dage, udstillingen var åben.

- N-Modulvest og TogCaféN har været her i alle fire dage. Desuden har vi ud-

stillingen og modellen af Vejle Banegård anno 1868. Det er jo jernbanens komme til Vejle, som er årsagen til, vi holder Tog Amok, fortalte museumsinspektør Lisbeth Aagaard Lykke fra Kultur museet i Spinderihallerne.

Modellen af Vejle Banegård, som den så ud, da jernbanen åbnede, er en helt ny model, bygget af medlemmer af Vejle og Omegns Modeljernbaneklub. Resultatet kan de godt være stolte af. Udover stationsbygning og andre faste anlæg var modellen også udstyret med et tidstypisk persontog bestående af kupévogne og trukket af en flot, hjemmebygget model af damplokomotivet JFJ H 40. JFJ H 40, senere DSB H 40 er netop det lokomotiv, som DSB mange år senere, i 1914, solgte til Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane, hvor det kørte frem til 1946, kendt under navnet Jakob. JFJ er forkortelsen for Jysk Fynske Jernbaner, som var navnet på de statslige jernbaner i Jylland og på Fyn, før DSB blev dannet i 1885 ved sammenlægning med statsbanerne på Sjælland.



Remisen på modellen af Vejle Banegård 1868. Foto: Martin Wilde.



Model af den første jernbanebro over Vejle Å. Foto: Martin Wilde.

Det er ikke første gang, Vejle og Omegns Modeljernbaneklub har arbejdet sammen med byens kulturmuseum. Faktisk blev klubben stiftet først i 1990'erne, fordi der skulle bygges et modulanlæg til en udstilling i 1994 om Vejle-Give Jernbane i anledning af denne banes 100-års fødselsdag.

Dengang blev der bygget udvalgte stationer mellem den tidligere Vejle Nordbanegård og Give, denne gang var det altså den første udgave af Vejle H, som ved åbningen i 1868 kun rummede fire spor i bredden. Senere er mange flere spor og en havnebane kommet til.

Godt besøgt

Udover de tre modelbaneanlæg var der også udstilling af forskellige jernbaneeffekter, og Spinderihallernes café var i de fire dage omdannet til en af de typiske DSB Restauranter, som fra 1970'erne, frem til de fleste DSB Restauranter blev lukket omkring år 2000, var populære indslag på de fleste større banegårde i Danmark. Det var dog hverken muligt at bestille en ledvogterbøf eller en Dane-

burger, men på bordene var der udlagt genoptrykte brochurer fra dengang, og i højtaleren kunne vi høre historiske højtalerudkald fra Odense og København H. krydret med perronlyde om, at toggangen mellem Odense og Holmstrup var indstillet og at der snart var afgang for regionaltoget til Kalundborg og for Alpen Ekspres.

Et meget populært indslag på Tog Amok-udstillingen var, at publikum selv kunne prøve at køre med et tog på den store bane.

- N-Modulvest tilbyder, at man kan køre selv med togene. Det er populært, Jeg har selv haft mine drenge med her på udstillingen, og de var næsten ikke til at drive hjem, fortalte Lisbeth Aagaard Lykke:

- Jeg havde håbet på 400 besøgende pr. dag, men vi har haft mellem 500 og 600 de tre første dage, så det er jeg bestemt tilfreds med. Og folk er blevet her lang tid, og vi kan se, de er glade, når de går hjem, sluttede Lisbeth Aagaard Lykke.



Jubilæumsveterantog, trukket af Sydjyllands Veterantogs TKVJ Nr. 12, passerer her Skyttehusbugten på nordsiden af Vejle Fjord på vej mod Horsens den 6. oktober 2018. Foto: Martin Wilde.



To modeller af de åbne godsvogne litra K, som i jernbanernes første årtier var en meget almindelig godsvognstype, der blandt andet blev benyttet til at transportere levende dyr. Foto: Martin Wilde.



Den håndbyggede model af JFJ H 40 på Vejle Banegård. Originallokomotivet er bevaret på Danmarks Jernbanemuseum og er et af de ældste bevarede lokomotiver i Danmark. Foto: Martin Wilde.



Vejsiden af Vejle Banegård anno 1868 med persontog i spor 1. Foto: Martin Wilde.



Leddet er lukket for de vejfarende på Havnegade – som det så ofte var tilfældet, frem til sporene i 1930'erne blev løftet, og der kom en viadukt for vejen under banen. Foto: Martin Wilde.

Lokomotiv-resort



Ved Maskindepotet i Esbjerg stod der tre af disse tanke. Her er et Mo-trukket tog på vej ud af stationen i 1981 med tankene i baggrunden. Foto Olaf Hermansen.



Inden bygning kan man gøre sig sine tanker om tankene...

Tekst og fotos Niels Nørby

Ordet resort er forholdsvis nyt i det danske sprog og betyder noget i retning af "et afgrænset område, hvor man kan hvile ud, restituere og blive underholdt." Den oprindelige engelske betydning er mere præcist formuleret som et "hvilested", en jeg synes egentlig, at ordet også er ganske rammende om et maskindepot på jernbanen. Kort sagt, et sted, hvor lokomotiverne overnatter, bliver genopfyldt og serviceret.

Et sådant sted er for mig et "must" på enhver modelbane og kan i sagens natur antage mange forskellige udseender. De fleste forestiller sig nok en klassisk rundremise med en drejeskive og måske et lille anlæg til damplokomotivernes forsyning med vand og kul. Befinder vi os i en senere periode, anvendes selve remisen formentlig i langt mindre grad, og kulbænken er nok erstattet af en tankstation for udlevering af olie til diesellokomotiverne. Og helt fremme i nutiden vil depotet med stor sandsynlighed ligge helt ubenyttet hen og måske endda være erstattet af et moderne klargøringscenter!

Men uanset, hvor vi befinder os rent tidsmæssigt på modelbanen, bør et maskindepot indeholde en række små og store detaljer ud over de nævnte hovedelementer. Ting, vi som modelbyggere efter bedste evne bør forsøge at indfange i vore miniatureverdener og som sikrer, at vore tilskuere vender alle tommeltot-

ter op. I denne artikel vil der således blive fokuseret på et af disse underemner, nemlig diesellokomotivernes brændstofforsyning.

Historisk set, dvs. i "dieseltiden", fandtes der på mange af de store DSB-maskindepoter, f. eks. Randers, Esbjerg og Helgoland, store beholderanlæg til oplagring og udlevering af dieselolie. Opbygningen af disse anlæg tog rigtig fart i takt med indførelsen af Mo'erne, men samtidig var der i årene efter den sidste verdenskrig en naturlig øget opmærksomhed på altid at være i besiddelse af tilstrækkelige brændstofreserver. Det var således fra politisk side magtpåliggende, at man sikrede grundlaget for mange måneders jernbanedrift, uafhængigt af regelmæssigt udefra kommende leverancer.

Oliereserverne i disse anlæg var derfor samlet set ganske store og ikke blot alene tiltænkt dækning af behovene på de pågældende stationer. Mindre omkringliggende stationer kunne i reglen forsynes herfra og som oftest via en ældre tankvogn, der kun tjente dette ene formål. På adskillige ældre jernbanefotos ses en sådan enlig vogn permanent henstillet på et sidespor.

I vor tid er de store tankanlæg næsten alle forsvundet sammen med dieseltrækkraften, men eksempelvis i Struer har man ved banens sydlige indkørsel endnu chancen for at se de store hvidgrå oliebeholdere. I dag satses der som be-

kendt alene på el-tog, og man kan godt frygte lidt, hvordan en landsomfattende og længerevarende strømafbrydelse vil påvirke jernbanedriften!

Tanke i model

Men tilbage til modelbanen. På mit H0-anlæg Svenstrup H. befinder vi os i dansk epoke IV, nærmere betegnet i året 1978. Planmæssig dampdrift er et for længst overstået kapitel, og de gamle jernheste luftes kun, når den lokale veteranklub sporadisk kører med særtog. Heldigvis ser det ud til, at remisen og værkstederne vil overleve de i etaten allestedsværende spareknive, sandsynligvis fordi stationen har en ganske omfattende person- og godstrafik. Og det er således også udelukkende det dieseldrevne materiel, der præger billedet, med de velkendte Mx, Mx, MA og Mz i de altdominerende roller.

Pladsen på mit depot er som på alle andre modelbaner trang, men tæt ved den sekssporede remise kan der netop klemmes et par højtanke ind. Et kort spor fra drejeskiven tillader en enkelt beholdervogn eller to at holde ud for anlæggets fyldestation. Der er på ingen måde plads til optankning af eks. en MA, så slige opgaver må klares fra en mindre oliebeholder, placeret ude på det tidligere kulspor.

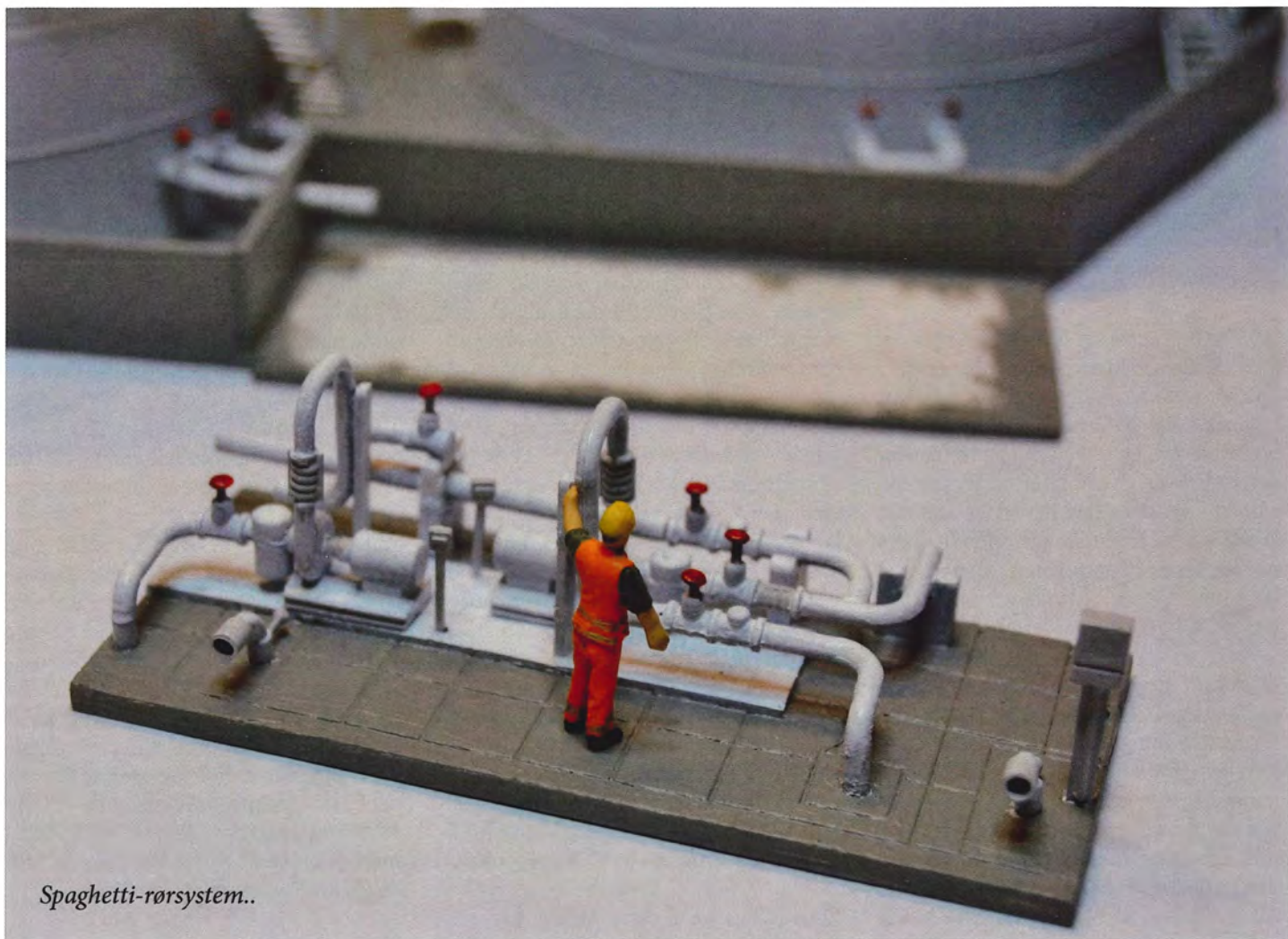
Som altid er internettet et godt sted at blive inspireret, og efter at have studeret utallige fotos fra DSB's forskellige brændstofdepoter faldt valget på Kibris



Grundfladen mærkes op på papir



Tankene hos sprøjtemaleren



Spaghetti-rørsystem..

byggesæt nr. 39830. Det næsten identiske sæt 39832 med to tanke ville ligeledes have været et godt valg, men stort set alle tilbehørsproducenter tilbyder velegnede modeller.

Kibris model består af en rund oliebeholder på omkring 13 cm's højde og indeholder en mængde tilbehør i form af pumper, rør, ventiler, trapper, brandslukkere mm. Alle dele er i den sædvanlige gode Kibri-kvalitet, og eksempelvis kan man på tankens mandedæksler tydeligt se antydninger af

boltene rundt langs kanten. Prisen pr. tank ligger desuden i den billige ende og er set udbudt til godt en hundredlap. Samlingen af hver tank er overvejende ret ukompliceret, men visse af opgaverne kræver dog en rolig hånd. Således kan den lidt bedagede byggevejledning generelt følges blindt, men i mit tilfælde må fundament og fyldestation tilpasses de lidt skæve aktuelle pladsforhold. Jeg valgte efter en opmærkning på papir at udskære en ny bundplade af 1.5 mm polystyren og derpå montere en 12 mm høj betonkant hele vejen rundt om tan-

kene. Oliespild skal naturligvis for en hver pris forhindres – også i model må man tænke på miljøet! Den mest tidskrævende del af opgaven var dog ubetinget arrangementet af de mange rørforbindelser mellem pumper og tanke.

Som gammel professionel "rørmand", ønskede jeg et nogenlunde korrekt udført rørsystem, så to af oliepumperne blev limet fast på et fundament og efterfølgende forbundet med plastikrør til tankenes forskellige fylde- og sugeventiler. Flere af de medfølgende rørstykker

og bøjninger måtte undervejs skæres over og limes sammen på ny for at få det hele til at hænge pænt sammen.

Et lille principdiagram var her en god hjælp til at holde rede i al "spaghettien". Efter endt montage af vindeltrapper, tankmålere, fyldestation osv. blev hele arrangementet af et par omgange malet hvidt med airbrushen.

Al beton fik en changerende lys/mørk grå akrylbehandling, mens ildslukker, tælleværker, ventilhåndtag og andre mindre elementer blev håndkoloreret med diverse Humbrol-farver.

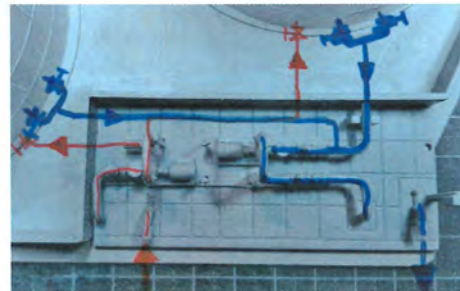
En egentlig patinering må vente til et senere tidspunkt. Ligeledes bør den ikke fungerende belysning ved lejlighed

udskiftes med en passende LED-base-ret gadelampe. Jeg overvejede desuden kortvarigt, om der burde monteres en form for beskyttende halvtag henover rør og pumper, men dette ville omvendt ødelægge udsigten til de mange små og filigrane detaljer.

En sidste detalje, før tankanlægget var klar til brug på modelbanen, var påføringen af de store vingehjul på tankenes sider.

Disse fås som vådtransfers hos Skilteskoven og kan som altid erhverves til en fornuftig pris. Jeg har ladet mig fortælle, at alle DSB's store oliedepoter fik disse "reklamer" påmalet tankene i løbet af 1960'erne, så de passer fint i min epoke. God fornøjelse!

Ønsker man yderligere information om emnet, kan særskriftet "Maskindepoter i virkelighed og model" af Torben Andersen og Torben Bejerholm varmt anbefales. Hæftet har nogle år på bagen, men er sprængfyldt med ideer og detaljer, der let kan omsættes til modelbanen.

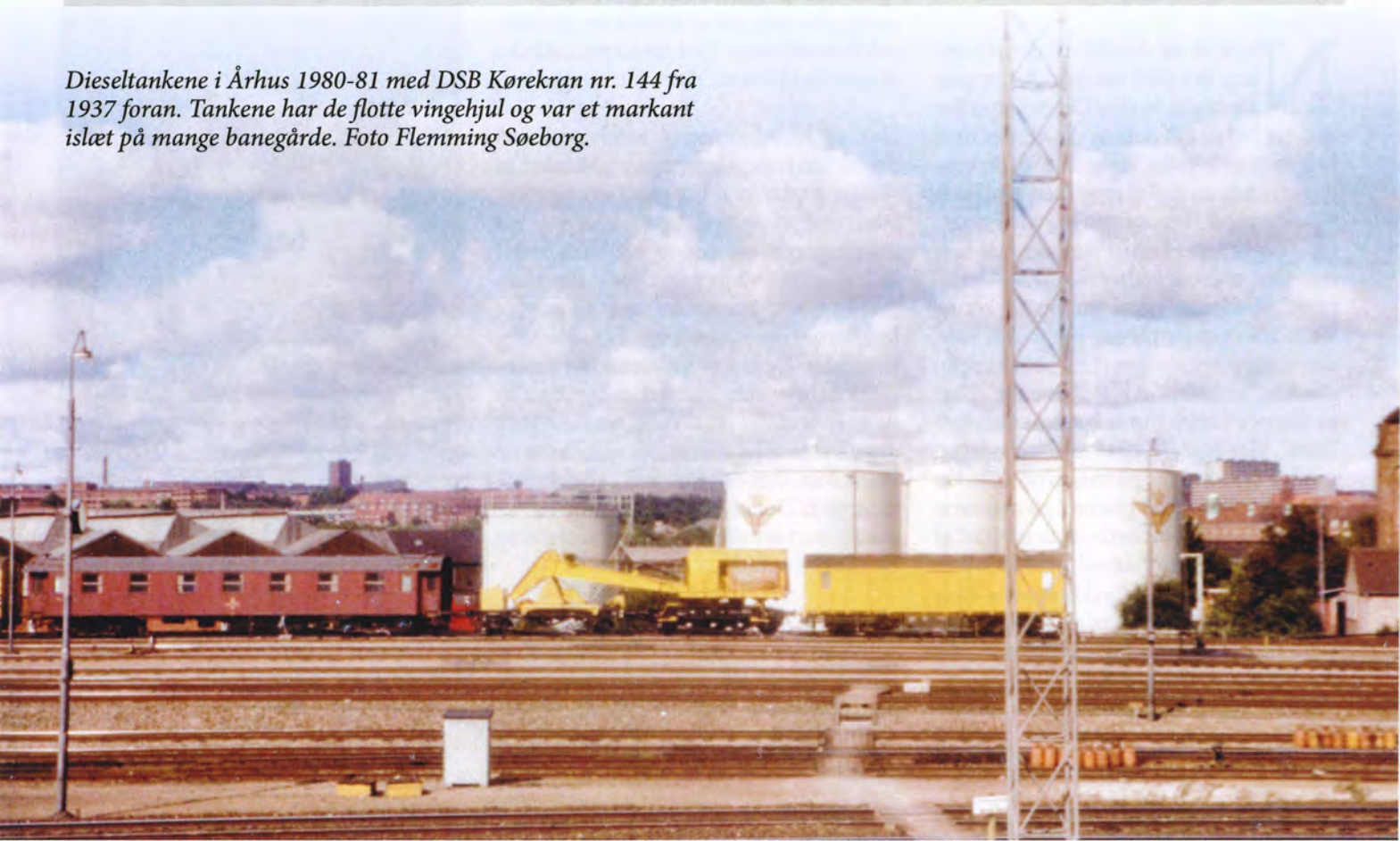


Tungen lige i munden (rød=fyldeledn., blå=sugeledn.)

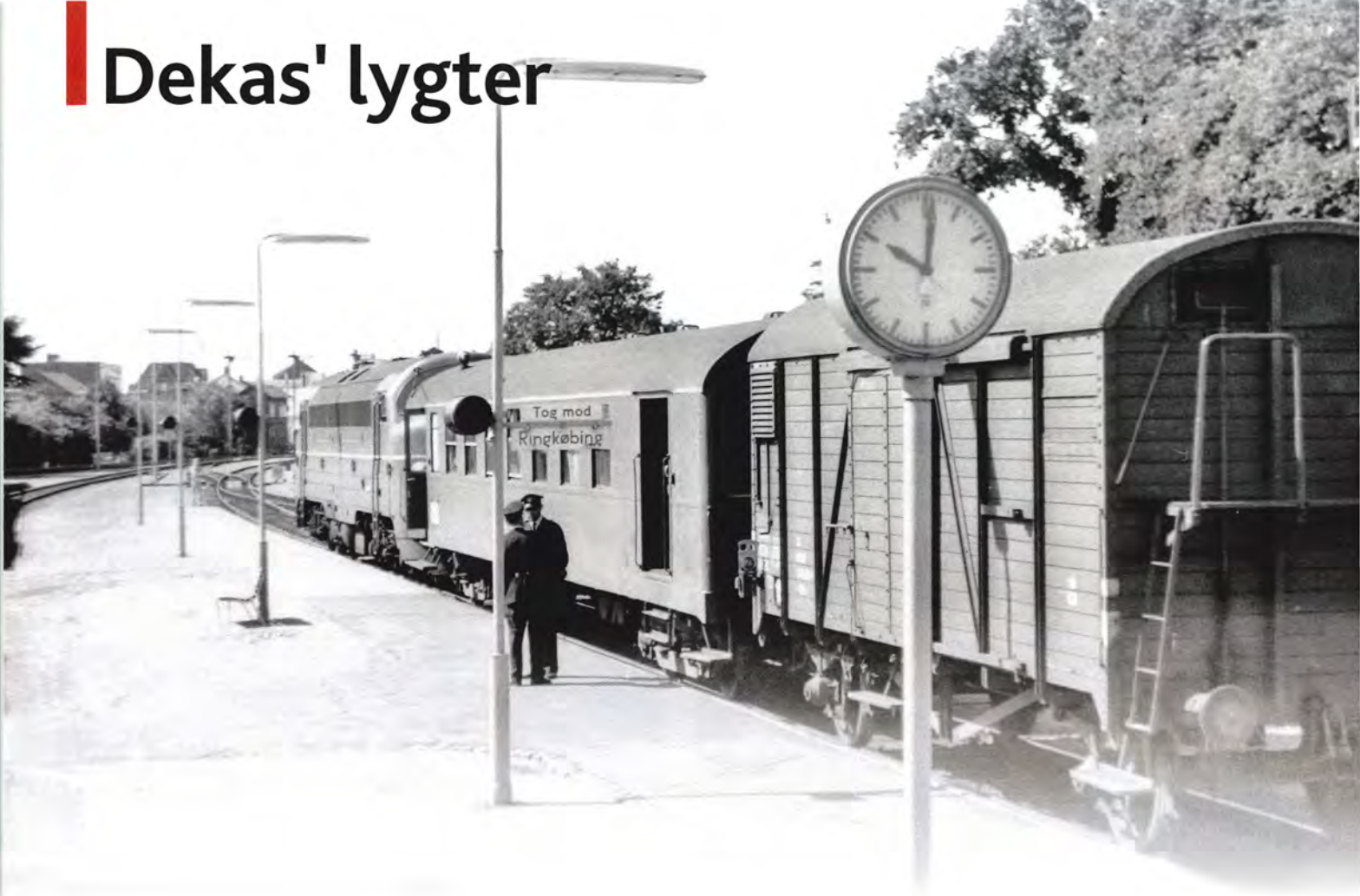


Den sidste finish

Dieseltankene i Århus 1980-81 med DSB Kørekran nr. 144 fra 1937 foran. Tankene har de flotte vingehjul og var et markant islat på mange banegårde. Foto Flemming Søeborg.



Dekas' lygter



Holstebro banegård med blandettog, ur og lygtepæle på perronen i 1970. Det lille tog skal mod Ringkøbing. Foto Nils Bloch.

Af Flemming Søeborg

Nogle af de detaljer til danske anlæg, der altid har manglet, er perronlygter. Nu har Dekas sørget for, at dette hul er udfyldt, og det er sket med hele to slags typiske, danske DSB-perronlygter - dels en ældre type med emaljeret blikskærm, dels en nyere type med neonrør - begge typer kunne ses over hele landet. Den ældre type har den "knækkede" mast, således at lyskilden bedre kunne kaste lys over perronen, mens den moderne type er helt lige med neonlampen stående vinkelret ud fra masten. Begge lamper findes i to udgaver, enten helt "bare", eller også udstyret med højttaler og med de typiske knæ på masterne. Ofte var stationsskiltene også placeret på masterne - en smule skævt for bedre at fange lyset af hensyn til bedre læsbarhed. Lyskilderne er LED-lamper, der dog forekommer at være noget overdimensionerede - i dag findes LED jo i abnormt små dimensioner, og det havde pyntet med lidt mindre udgaver, især til neonarmaturet.

Lysfarven er nok i orden - man kan jo regulere den selv ved at benytte en traditionel transformator med drejeknap, således at lyset kan blive stærkere eller svagere.

Der er forudmonteret modstande på de ultratynde ledninger. Mærkeligt nok mangler der brugsanvisning eller angivelse af spænding/strømstyrke på pakningerne, og det er vist ikke helt i orden - man vil jo gerne vide, om man ved et uheld kunne komme til at give lamperne overspænding. Forhåbentlig udsender Dekas et produkt- og informationsbrev om lamperne. Lygtepælene er fremstillet som Viessmanns lygter, det vil sige med patentfod, således at de nemt kan demonteres ved arbejder på anlægget. Det er nogle velkomne nyheder til stort set alle modeljernbaneanlæg op til epoke IV-V.

*Dekas art. nr. DK-E001/003 gl./ny type perronlampe m. højttaler. Pris kr. 149,-
Dekas art. nr. DK E002/004 gl./ny type perronlampe u. højttaler. Pris kr. 129,-.*



To varianter af Dekas' nye lygter, begge monteret med højttalere. Som det ses, kan de nemt skilles fra foden af hensyn til lettere montage.



Klassisk perronlygte med højtaler på København H. med R 959 i baggrunden i 1954. Samling Leif Ørndorf.



Tog 26 med E 978 i Roskilde i 1967-68 og en af de moderne lygter. Forrest en fritstående højtaler. Foto Nils Bloch.



Nærbillede af den ældre type med 'glødelampe' og blikskærm med fuldt blus på lampen. Foto SoB.



Neonrørsudgaven - dimensionerne svarer ikke 100 % til forbilledet, som er længere og tyndere.



I Glejbjerg mellem Agerbæk og Vejrup på 'Den Skæve Bane' fandt man også disse perronlygter, her i 1971. Foto Nils Bloch.



John Schøler Nielsen i gang med at fotografere Leif Bangs anlæg den 12. april 2018. Foto SoB.



Tekno-forbilledet og Johns model. Foto JSN.

Af Flemming Søeborg

Spor og baners gode ven, fotograf og skribent John Schøler Nielsen, er ikke mere. John havde gennem flere år lidt af en alvorlig sygdom, og den 3. oktober døde han på et hospice.

John leverede gennem årene mange fine artikler og billeder til bladet. Han var dels en gudsbenådet modelbygger med et skarpt blik for korrektheden og detaljer, dels var han en blændende fotograf, og jeg nød at have ham med på fotoreportager.

Dertil kom, at han havde en god pen og skrev med såvel humor, varme som med en vis portion "bidskhed".

John havde flere andre interesser. Han

var en kyndig samler af emaljeskilte, han havde på et tidspunkt en komplet købmandsbutik i sin lejlighed, og han samlede på postkort. Jeg har haft den store glæde at kunne låne hans samling og benytte mange af kortene i mine bøger om trafikale emner. Og så elskede han torden- og uvejr. Når det trak op til bulderbrag, stillede han sig op med kameraet på altanen og fotograferede de flotte lyn, der gnistrede over hans bydel, Nørrebro i København.

Han var også manden bag de hyggelige jernbanesamlersmarkeder i Valby Kulturhus, og en af hans sidste beskeder til mig var, at om han så skulle kravle til Valby, ville han komme der. På det tidspunkt var han indlagt på hospitalet. John nåede ikke at komme til samlersmarkedet, men

jeg tror, at alle vi, der var der, følte hans nærvær, trods det at han lige var afgået ved døden tre dage forinden.

Vi savner ham alle, og desværre nåede han ikke at skrive eller færdiggøre de mange artikler, han havde talt om, så denne lille tekst er nok den sidste fra hans side - en ombygning af en Chevrolet pick-up til en Carlsberg-bil.

"Og så synes jeg lige, at du skal have en billede af en Carlsberg minitekno, en bil jeg lavede ud af to biler og selv fremstillede mærkerne til på en printer. Jacob Stoppel var begejstret, da han så den!... Det er den til højre, den er blevet endnu pænere, efter at den har fået ølkasser på ladet samt presenning, og den har eksisteret i virkeligheden."



Forbilledet til Johns fine Carlsbergbil. Slg. JSN.



En kortege af Johns biler - bemærk, det er i skala H0. Foto JSN.

Lidingøbanen i Stockholm



En af SSLidJ's ældre motorvogne, nr. 5, er bevaret af Svenska Spårvägssällskapet og er normalt som her i 1994 ved museumssporvejen i Malmköping



LiB nr. 7, en af Ängby-typerne, ved stationen Brogrenen. Stationen ligger på selve broen. Til venstre fortsatte sporene mod Kyrkviken, til højre mod Gåshaga. Billedet er fra 1969

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Lidingø er en by, som ligger på en ø lige uden for Stockholm. Det er i dag en eftertragtet kommune at bo i med såvel villa- som ejendomsområder. Siden mange år har der været en større industri på øen, AB Gasackumulator eller i dagligdags tale AGA.

Der har fra tidlig tid været flere broer fra Stockholm til Lidingø. Der har også været dampskibsforbindelser til Stockholm.

I forbindelse med, at AGA voksede i begyndelsen af 1900-tallet samtidig med, at der blev bygget flere boliger, manglede Lidingø bedre forbindelser. Der blev anlagt to adskilte baner på øen. Banerne var normalsporede og blev drevet med elektriske sporvogne.

Den nordlige bane

Den nordlige bane, Lidingöbanen (LiB) fra Islinge til Kyrkviken blev anlagt i 1907. Fra Ropsten på Stockholmssiden var der færge til Islinge. Færgen kunne medtage én sporvogn. Den nordlige Lidingöbane var hele dens levetid klassificeret som sporvej, og trafikken blev frem til 1917 varetaget af Stockholms Norra Spårväg (SNS). I 1914 ophørte overførslen af sporvogne, og de rejsende måtte gå til fods mellem sporvejen og færgen.

I 1925 blev der bygget en ny bro med spor mellem Ropsten og Lidingø, og Lidingö-vognene kunne nu fortsætte fra øen over broen til Ropsten og derfra køre på Stockholms Spårvägars spor (hovedsageligt på linie 10) til Humlegårdsgatan ved Stureplan, hvor banen fik sin egen endestation. Samtidig begyndte man at

samarbejde med Stockholm-Södra Lidingös Järnväg (se nedenfor). De ældre trævogne var i brug til begyndelsen af 1950'erne, hvor de blev erstattet af moderne motorvogne og bivogne. Linien fik nr. 20 og blev drevet videre til 1971, hvor banen blev nedlagt.

Den søndre bane

I 1913 blev Stockholm-Södra Lidingö Järnväg (SSLidJ) anlagt fra Herserud til Gåshaga på den sydlige del af Lidingø. Her lå AGAs anlæg, og selskabet blev en af de største parthavere af SSLidJ. Banen var klassificeret som jernbane, men persontrafikken blev altid kørt med sporvogne.

De første vogne var trævogne, næsten som den nordlige banes vogne. Da den nye bro var færdig, blev også den søndre bane ført hertil, og de to linier mød-



I Stockholm anvendte Lidingö-banerne samme spor som Stockholms Spårvägars linie 10. Her kommer et Lidingö-banetog med styrevogn 42 forrest hen ad Sturegatan. I baggrunden ses et SS-tog på linie 4, som krydser tierens spor i ret vinkel ved Stockholms Stadion. SS's sporveje blev med en enkelt undtagelse nedlagt ved omlægningen til højrefrafik i 1967. Billedet er fra 1966



SSLidJ nr. 19 forlader netop Ropsten station på vej over broen mod Lidingø i vinteren 1967. I forgrunden ses vendesløjfen for SS's linie 10. Da sporvejen blev nedlagt, var tunnelbanen netop blevet færdig til Ropsten. I dag ligger Lidingö-banens terminal til venstre, og her må de rejsende skifte til tunnelbanen, som løber på en høj bro over gadeniveauet. Tanken var, at den på et tidspunkt skulle forlænges til Lidingø, men der er endnu ikke kommet noget ud af de planer



I Humlegårdsgatan havde Lidingø-banerne deres endestation. Her ses SSLidJ nr. 16 i 1967. Foran huset med tårnet i baggrunden havde forstadsbanen mod Djursholm endestation frem til 1960. Huset bag Lidingø-toget er Kungliga Biblioteket



Lidingø banens elektriske lokomotiver 200 og 201 blev benyttet i såvel godstog som i arbejdstog. I nogle enkelte tilfælde har de også kørt særtog for passagerer om her ved Svenska Järnvägsklubbens ti-års jubilæum i 1968. Toget står på SJ's spor i Värtan, og nogle hundrede meter til venstre ligger Ropsten, hvor Lidingø-banens spor også begynder. Ved kørsel på SJ's spor og på industrisporene bruger man lokomotivets batterier



SSLidJ's brune vogn 19 ved endestationen i Gåshaga



Vogn 21 blev malet blå i 1986. Billedet er fra remiseområdet ved AGA

tes ved det østre brofæste. Stationen fik navnet Brogrenen. Også SSLidJ's vogne fortsatte nu ad sporvejssporene til Humlegårdsgatan. Begge baner anskaffede i 1950'erne nye vogne, som var af samme type, som Stockholms Spårvägar brugte i forstadstrafikken, blandt andet på linien mod Ängby i Bromma (store dele af den linie indgår i dag i tunnelbanenet). Den store forskel i forhold til SS's vogne var, at Lidingø-vognene var brune (officielt kaldtes farven "veneziansk rød"), men almenheden kaldte farven "snus-brun", mens SS-vognene var blå. Der indtraf det uheld, at da de fleste nye vogne netop var leveret, nedbrændte remisen, og hovedparten af vognene blev ødelagt. Man måtte så benytte de ældre vogne sammen med de nye vogne, som ikke blev ødelagte, fordi de holdt udenfor, samt indlånede vogne fra SS. Der blev leveret nye vogne til erstatning for de brændte så hurtigt som muligt, men det tog omkring et år. Trafikken fortsatte siden med de såkaldte Ängby-vogne, og SSLidJ fik linienummer 21. I 1972 blev SSLidJ et datterselskab til Storstockholms Lokaltrafikk (SL). Til at begynde med

fortsatte alting som før, men man begyndte at modernisere Ängby-vognene og male dem i SL's blå farve. I 2009 blev Lidingøbanen omklasseret til sporvej. Nogle år senere blev hele banen lukket pga. spormodernisering. Der blev anskaffet nye vogne, sporene blev udbygget, der blev bygget en ny remise, og der blev indført et helt nyt signalsystem. Der var mange problemer, blandt andet fungerede signalerne ikke sammen

med ATC-systemet på vognene. Banen blev dog til sidst genåbnet og har nu mere trafik end nogensinde før. Det selskab, der via deres eget datterselskab står for trafikken, er Svenska Spårvägs-sällskapet. De har gennem driften af museumslinien til Djurgården vist, at de kunne, og de har med et godt tilbud overtaget såvel den normale drift på Djurgårdslinien som på Lidingøbanen. Ikke noget dårligt job af en forening!



Godstog med lokomotiv 201 passerer AGA i 1969. Lokomotivet blev senere overført til en anden af SL's forstadslinier, Saltsjöbanan. Der blev det snart efter skrottet



De moderniserede Ängby-vogne 611 og 314 (tidligere nr. 36 og SS 368) ved Brevik station 1994



Ängby-vognene 28 og 21 er blevet moderniserede og malet i SL-blåt. Billedet er fra Torsvik 1990



Lidingö-banen varetog også bustrafikken på øen gennem datterselskabet Lidingö Omnibus AB. En af deres busser blev ombygget til tårnvogn til banens køreledninger. Den ses her ved AGA i 1968. I dag er den bevaret ved nostalgimuseet Mannaminne i det nordlige Sverige



Den nordlige bane anvendte denne gamle sporvogn fra Stockholms Södra Spårvägsbolag (som var det første sporvejselskab i Sverige). Vognen er nu ført tilbage til originaltilstand i museumstrafikken til Djurgården. På billedet venter den på renovering på museumssporvejen i Malmköping i 1979



AGA station med navn efter industrien blev hovedbanegård for Lidingö-banerne. Her fandtes, ud over denne stationsbygning, også fjernstyringen, remiserne og værkstederne. Ved stationen ses vognene 32 og 16 på vej mod Ropsten. Nr. 36 blev indkøbt i 1963 som brugt vogn fra SS. På denne bid af banen havde man allerede før omlægningen i 1967 højretrafik. Det havde man indført, for at de rejsende mod Stockholm skulle kunne benytte den nye stationsbygning. Billedet er fra 1972. Stationsbygningen er i dag revet ned, og en helt ny remise med vedligeholdelsesanlæg er opført i stedet



Den aktuelle vognpark består af syv lavgulsvogne af SL's type A36, bygget af CAF. Vogn 551 står her i 2015 ved stationen Gåshaga Brygga. Personalet kommer fra selskabet Stockholms Spårvägar, som også styrer trafikken. Ejere af dette firma er Svenska Spårvägs-sällskapet, foreningen for alle sporvejsentusiaster i Sverige. De driver også Djurgårdslinien med såvel moderne som museale vogne. Sporvejselskabet har også en museumssporvej i Malmköping, og lokalafdelinger kører med historiske sporvogne i blandt andet Norrköping og Malmø

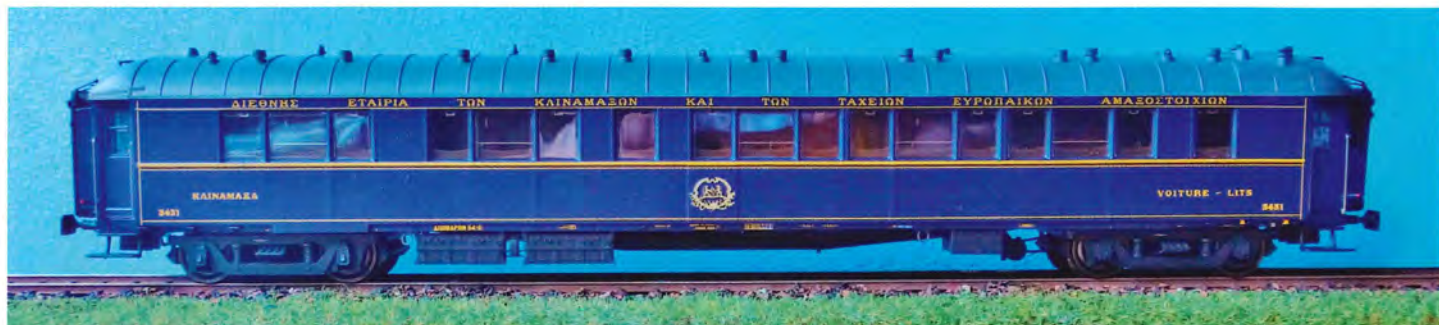


Lidingö-broen har en sektion på Ropsten-siden, der kan hæves for større fartøjer. Disse kom ofte før i tiden med kul til Stockholms Gasværk. De to Lidingö-baner havde nært samarbejde og benyttede vognparken i fællig. Oftest kørte et tog som linie 21 fra Gåshaga til Humlegårdsgatan og kørte siden tilbage til Kyrkviken som linie 20

Den græske forbindelse



Den ungarske sovevogn. Slg. SoB.



Gangsiden har traditionelt firmanavn m.v. på det nationale sprog, her græsk. Det er på fransk på den modsatte side.



To kupéer med hhv. nederste og øverste køje opredt.



Utroligt mange småting, gardiner m.v.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Efter modellerne af tyrkiske og ægyptiske CIWL-sovevogne er turen nu kommet til en græsk udgave fra L.S. Models. Det er atter en SG-type, også epoke IIIC (1956) fra OSE (Den græske Jernbaneorganisation), og modellen er i samme, høje kvalitet som de øvrige vogne, altså med det gyldne våbenskjold, gule påskrifter og stafferinger, gennemført indretning med delvist opredte senge og tæpper med WL-mono-

grammer. I hjørnerne i kupéerne er der skabe, ligesom håndvaskene er antydede.

De to vognsider er som i virkeligheden forskellige, og der medfølger gardinmasker til at montere for vinduerne - enten let eller helt nedtrukne. Det er næsten synd at blænde vinduerne helt af med gardiner, men da det jo er en sovevogn, vil det være helt korrekt ved natkørsel (og så sparer man på belysningen!).

På vognsiderne står teksten på fransk og

på græsk (med kyrilliske bogstaver), så det er en fordel at have en klassiskssproglig uddannelse bag sig - men på den anden side går det nok også uden.

Der er, ud over gardinerne, vedlagt en stor bunke ekstra løsdele - indslæde harmonikaer, håndbøjler, slanger og anden udrustning til pufferplankerne, så modellen er udviklet med stor omhu og betænkomsomhed - det eneste, der mangler, er faktisk vognløbsskilte. Til håndtering af modellen, uden at man afsætter



Den tyrkiske vogn til venstre har betydeligt flere detaljer på vogngavlen end den græske.



Tre søstre fra forgangne tiders Taurus- og Orient-Expresser - græske, tyrkiske og ægyptiske varianter over samme type.



Græsk påskrift og vognummer.

fedtfingre på de fine ruder eller på siderne i øvrigt, er vedlagt et stykke stof med CIWL-emblemet.

Desværre sker der let ved demonteringen af taget, at harmonikahængerne forsvinder - de flyver ganske enkelt væk og lader sig kun med besvær genfinde.

Der er mærkeligt nok ingen dubletter vedlagt, derimod et hav af bittesmå dele, det nærmest er umuligt at anbringe under hamonikaer og puffere. Endvidere

er der vedlagt dummy-modelkoblinger, men der er intet hul til at montere dem i.

Det er nok usandsynligt, at denne græske vogn har været her i landet, men rent teoretisk kan det tænkes - og man kan jo altid lege, at en stenrig, græsk skibsreder - Aristotle Onassis eller Stavros Niarchos - har lejet den til en langtur i egen sovevogn.

I hvert fald kan man nu nemmere komponere sin egen Orient- eller Tau-

rus-Express. I øvrigt er de to vogne fra Tyrkiet og Grækenland identiske bortset fra, at den tyrkiske vogn har betydeligt flere håndgreb, håndbøjler, stiger og røde markeringer på vogngavlen end den græske.

I øvrigt er der netop også udsendt en ungarsk variant på samme basis.

L.S. Models art. nr. 49 141 CIWL SG-sovevogn OSE. Pris ca. kr. 600,-.

Modeltogshastighed



Fart over feltet. N 205 buldrer ind til Odense i 1967. I baggrunden anes en MH på Godsbanegården. Foto Kaj Pedersen



Et Mz-lokomotiv suser forbi det stillestående N-lokomotiv sidst i 1960'erne i Odense. Lokomotivpersonalet kigger betuttet på dette moderne lokomotiv. Foto Kaj Pedersen.

Af Jørgen Castenschiold

Dette ord stod at læse i seneste nummer af Spor og Baner. Interessant, tænkte jeg. Det har jeg også læst i et blad, vist nok i 1950'erne. Dengang opererede man også med, at tiden gik hurtigere. Men alt var glemt.

Jeg jagtede begrebet på Google, og minsandten, der fandtes artikler om det og tilmed en formel til beregning af, hvilken hastighed mit modeltog kørte med.

En relativ simpel formel. Man skal bare dividere virkelighedens hastigheder (målt i km/h) med 87 og omregne til m/s. Da nok de færreste har fartmåler på deres lokomotiver, så løser man problemet ved at måle tidsforbruget ved tilbagelægning af én meter.

Jeg valgte at lade mine lokomotiver tilbagelægge to meter og halvere den tid, som stopuret på min mobiltelefon kunne angive med hundrededele af sekund.

Nå, det var svært trykke start og stop præcist på stopuret, hvorfor jeg valgte fire passager af det to meter lange stykke. Så var der taget højde for en vis usikkerhed, når jeg benyttede middelværdien af de fire tidsmålinger.

Modeltogshastigheden (v) beregnes ud fra formlen
 $v = 87 \cdot 3,6 / t$

hvor t er det antal sekunder, toget er om at tilbagelægge én meter. Tallet 3,6 stammer fra antal sekunder pr. time og

antal meter pr. km. Hvis der bruges 3,9 sekunder på at tilbagelægge én meter, så bliver farten $87 \cdot 3,6 / 3,9 = 80 \text{ km/h}$

Jeg valgte at foretage målingerne på køretrin 10, 12, 14, 16, . . . , 28 på min Intellibox. Det blev gjort for hvert enkelt af mine ni lokomotiver. Så mange lokomotiver kan der slet ikke køre på mit anlæg på en gang, men så kan jeg køre i forskellige epoker.

Det var meget forskelligt hvor langt op i køretrin, jeg skulle for at nå en fart, der svarede til, hvad lokomotivet i virkeligheden kunne præstere. F.eks. skulle jeg helt op til køretrin 28 for mit Roco Mz for at få en fart, der svarede til 140 km/h, mens Heljans Mo kun skulle op på trin 18 for at

præstere 140 km/h, hvilket nok er mere end virkelighedens Mo'ere kunne præstere. Men nu har jeg en tabel for hvert lokomotiv, så jeg kan vælge køretrin efter hvilken fart, jeg gerne vil se lokomotivet/toget køre med rundt på mit private anlæg, der bare har en rundstrækning på 25 meter plus lidt sidespor og stationer.

Hvordan så det så ud? For mig virkede det ret overbevisende og ægte. Man kan sikkert også pille ved lokomotivernes dekodere, men dertil er jeg ikke nået.

Tak for et læseværdigt Spor og Baner.

En asterisk (stjerne)* i teksten betyder "gange"; det blev førhen skrevet med et "x" eller en · (flyvende prik)

Modeltogshastigheder

trin	D	P	E	Mo	Mr	Ma	Mx	My	Mz
10		50		66	50	75		50	40
12	34	61	60	80	62	87	58	60	50
14	40	72	78	95	75	103	69	70	60
16	46	83	93	116	85	130	83	90	70
18	52	94	104	140	95	147	100	113	80
20	58	107	117	160	105	160	117	140	95
22	64	118			115		133		105
24	70	129			125		150		115
26	77	140							127
28									140
max	70	110	110	120	130	160	130	140	140

formel

$$V_{\text{model}} = 87 \cdot 3,6 / t_{\text{sek pr m}}$$

Ekstotiske planter fra NOCH



Middelhavsplanterne er kommet i rette omgivelser et sted i det sydlige Frankrig. Bilen til højre er en klassisk Renault R2065 '1000 kgs' fra Universal Hobbies.



En enkelt palme foran et lidt tillukket beboelseshus.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

NOCH fortsætter ufortrødent nyhedsstrømmen - eller nyhedsstrømmene, må man vel sige, for der dukker konstant nye produkter op. Blandt de seneste er et sæt med middelhavsplanter - der er tale om tre potter med iøjnefaldende vækster. Den ene har store blade med røde blomster (eller frugter?), den anden har store, hvide blomster, der minder om et festfyrværkeri, mens den tredje er en palmeagtig vækst - og i øvrigt nok den mest realistiske. Jeg er ikke botaniker nok til at fastslå hvilke planter, der er tale om, og de kan jo også blot være generiske - altså et kompetent bud på, hvordan en middelhavsplante kan se ud. Under alle om-

stændigheder, de pynter på en terrasse, i en have eller i et drivhus.

Næste bud fra NOCH er et bed med tomatplanter, og det er mindre vellykket efter min mening. Bunden er et stykke bølgepap med "jord" og strå, og i det er der plantet seks tomatplanter, der mere ligner små frugtbuske. Planterne ligner absolut ikke de tomatplanter, jeg dyrker, men der findes på den anden side så mange slags tomater, så - disse kan ikke helt afvises.

Dertil har NOCH udsendt forskellige små sæt med redskaber o. lign. Jeg har kigget på sættet med slibesten, le, lille høvogn og en segl. I dag kendes en segl vel næppe af særligt mange, men det er

jo ikke så længe siden, at "hammer og segl" (arbejder og bonde) var symboler for Sovjetunionen og tydeligt markeret i flaget. Segl blev også brugt blandt andet ved sukkerroehøsten herhjemme, når bladene skulle skæres af roerne.

Sættet er fremstillet med stor nøjagtighed i 3-D print, så seglen og leen er uhyre spinkle og forsvinder nemt. Slibestenen er nydelig og hører til på gårdspladsen. Tre originale idéer, som specielt passer til dioramer, hvor man kan se tingene tæt på. Alle delene er til H0/skala 1:87.

NOCH art. nr.13215 Tomatplanter. Pris kr. 60,-. Art. nr. 13723 Hø-høst-sæt. Pris kr. 120,-. Art. nr. 14023 Middelhavsplanter. Pris kr. 75,-.



De tre ekstotiske planter.



Høvogn, slibesten og le - seglen var for lille til at blive fotograferet.



Tomater på stilke.

BR 151 - en tung sag fra Piko



DB BR 151 111-2 fotograferet engang i 1970'erne. Lokomotiverne ydede 6.000 kW og var bygget af Krupp, Krauss-Maffei, Siemens, BBC og Rheinstahl-Henschel. Slg. SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så har Piko - man kan næsten sige med usvigelig sikkerhed - atter sendt en ny lokomotivmodel på markedet, nemlig det store, kraftige BR 151. Det seksakslede ellokomotiv var en videreudvikling af BR 150. Mellem 1972 og 1978 blev der leveret 170 eksemplarer af denne type til DB. Flere af dem blev stationeret i det sydlige Tyskland som f.eks. Nürnberg.

Maskinerne byggede til dels på erfaringerne fra BR 103; således var adgangen

til maskinrummet gjort lettere ved, at overdelene var delt i tre dele, der nemt kunne skrues fra selve lokomotivets opbygning. BR 151 vejede 118 tons.

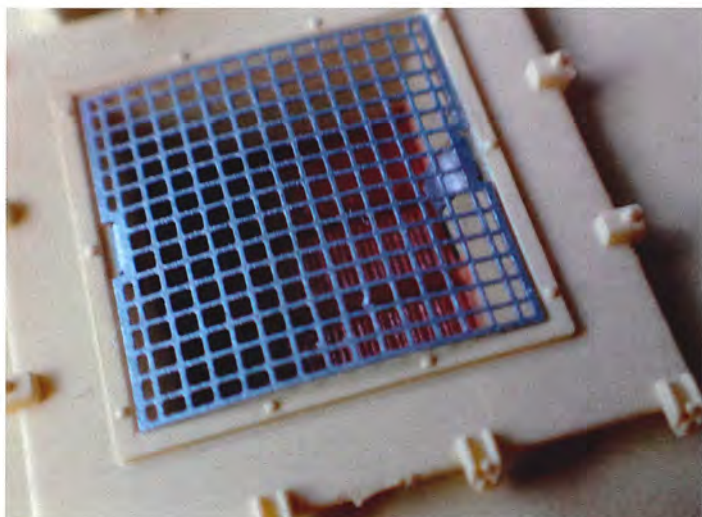
Fra 1994 og frem blev maskinerne indgrupperet i DB Cargo, men siden da er flere solgt til andre operatører, hvor de kører i alle mulige bemalinger, mens andre blot er blevet skrottet. I 2018 var der cirka en tredjedel tilbage af bestanden.

Piko-modellen

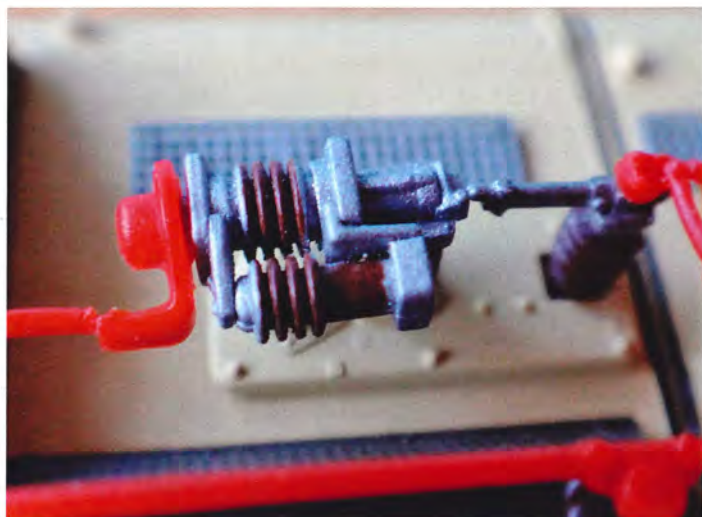
Modellen af BR 151 er i den dengang almindelige oceanblå/beige lakering, som vakte stor furor, da den blev

præsenteret. Ikke mange holdt af dette design, der brød afgørende med de klassiske blå eller grønne farver, som prægede datidens ellokomotiver, men, som det går så ofte med tiden, bliver det foragtede taget til nåde, og i dag er dette farveskema "kult" for en del entusuiaster.

Når dommen over dette design var så hård, skyldtes det nok også, at alle typer lokomotiver fik denne omgang, hvorvidt det passede til designet eller ej. Tænk blot på BR 220, der blev maltrakteret af designerne. BR 151 blev netop til i den-



Ætsede gitre på taget hører med til standardudstyret i vore dage.



Detalje af isolatorer m.m. på taget.



Diskret belysning i motorrummet - en fin detalje.



BR 151 - en sikker vinder fra Piko.

ne periode. Her matcher farverne selve grundformgivningen, og man kan ikke frakende dette design et markant udtryk, når det passer til lokomotivet.

Så meget om baggrunden. Modellen lever, hvad bemaling og påtryk, til fulde op til såvel forbilledet som til nutidens standard.

Farverne har præcise skillelinier mellem nuancerne, lakeringen er halvblank, hvilket passer til et nyere lokomotiv, påtrykkene er fine og nøjagtige, og graveeringen på overdelen er fremragende.

På taget er detaljeringen flot, der er gennembrudte, ætsede gitre, isolatorer i flere farver, lemme/luger og spinkle pantografer. Håndbøjlerne er separat monterede, og der er ikke sparet på detaljerne nogetsteds.

Det eneste kompromis, hvad detaljerne angår, er, at trinene til førerrummet er støbt med på bogierne, hvor de svinger

ud - men slet ikke så graverende som på Liliputvognen i nr. 41. En særdeles fin detalje er maskinattrapperne i maskinrummet, men ikke nok med det - for der er tilmed frit gennemkig til den anden side i maskinrummet. Superflot detalje, der viser noget om det muliges kunst i dag.

I min ungdom var maskinrummene på modellerne fyldt med motor, gearudveksling, kommutatorer, ballastklodser, evt. omskiftere, og for at camouflere dette "ragelse" var vinduerne udstyret med mælkehvide ruder af "cellon-plast".

Det er en fantastisk udvikling, der er sket med modeltogene, for samtidig med findetaljeringen er køreegenskaberne blevet mærkbart forbedrede. Glemte jeg at nævne, at der er effektiv belysning med fire belysningskilder i motorrummet på BR 151?

Teknikken

Det er nærmest som at give bagerbørn

hvedebrød at skulle skrive om Piko-modellernes køreegenskaber. De er der bare, og modellerne kører flot og suverænt, ligesom lysfunktionerne er i orden.

På BR 151 er der tilmed "Anfahrllampe" - jeg er ikke helt klar over, hvad dens betydning er, selvom den naturligvis betyder "igangsætningslampe" (den lyser nedad til højre i kørselsretningen).

Er det, for at lokomotivføreren kan se, at lokomotivet bevæger sig ved igangsætning på et mørkt sted, eller er det til orientering for banearbejdere om, at nu kører det store lokomotiv? Forklaring søges.

Hverken kørsel eller trækraft, strømtilførsel eller udløb er der noget i vejen med, og BR 151-151-8 er en fuldgyltig repræsentant for vor tids høje stade af industrimodeller.

*Piko art. nr. 51302 DB BR 151-151-8.
Pris kr. 1.250,-.*

BR 151 - en sværvægter i den traditionelle, tyske stil.



Juletoget



Juletoget i den stille nat. Foto Märklin.



KS 587 og 1502 som julepyntet vogntog på linie 0, en særlig velgørenhedslinie i Svanemøllen Remise 1956. Foto Jan Walter.



NFJ Nr. 3 med tændte julelys på fronten, Odense 1965. Foto HGC.

Af Flemming Søeborg

Märklin er en af de virksomheder, der holder traditionerne i hævd, og en af traditionerne er, at navnligt i juletiden kommer modeltogene på banen - eller måske direkte på bordet!

Således har virksomheden i mange år udsendt særlige julemodeller - det kunne være vogne med specielt jule-påtryk, det kunne være en spor Z-model "indstøbt" i en glaskugle til juletræet eller andre påfund.

Årets julemodel er et damplokomotiv, BR 01 108, med en markant dekoration.

Henad tendersiderne er påtrykt "Frohe Weihnachten" (Glædelig Jul) samt en kane med rendyr foran, men selve blikfanget er det belyste juletræ på pufferplanken - dét er en original idé og måske ikke så tosset endda. Der er jo tradition for at udsmykke forskellige enheder i transportverdenen i juletiden - tænk blot på de små juletræer i masterne på mange færges og skibes, eller på de stiliserede juletræer på pylonerne på Store- og Lillebæltsbroerne, så hvorfor ikke også juletræer på (damp)lokomotiverne?

Og min sandten om ikke det har rod i

virkeligheden, for i forbindelse med gennemgang af nogle af Hans Gerner Christiansens fotografier til en anden artikel opdagede jeg billedet af Nordfynske Jernbanes damplokomotiv nr. 3 med et lille juletræ med tændte lys på pufferplanken i Odense i 1965, så der er intet i vejen for at lave disse "jule-lokomotiver"!

I øvrigt kunne Københavns Sporveje allerede i 1950'erne opvise julepyntede sporvogne - med tændte juletræer på taget.

Märklin art. nr. 39 006 Jule-damplokomotiv m. musik. Pris kr. 3.500,-.



De to udgaver af Renault 4 - 'L' til venstre, 'CV' til højre. Begge er fra Norev. Foto SoB.



Undersiden af den lyseblå vogn viser entydigt Renault 4 L. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

Først må jeg beskæmmet erkende, at jeg i sidste nummer stavede fotografens navn ved den første artikel forkert. Det var Flemming Ormstrup, der var manden bag de spændende billeder fra de lange tog, og jeg forbrød mig dermed mod journalistikkens grundregel nummer ét: Stav personers navne korrekt!

Flere læsere har reageret over billedet side 20 i sidste nummer. Det skulle angiveligt vise et tog på Bornholm, men det er retteligt ØSJS nr. 7 på en udflugtstur ved Ringsted. Jeg beklager den fejlagtige

billedtekst, som skyldes forbyttede oplysninger - og så skulle jeg nok have studeret billedet nærmere, da lokomotivet har puffere, og vognene absolut ikke er bornholmske.

Ikke mange registrerede den tredje fejl, nemlig i artiklen om Renault 4. Bilen, den nyere udgave, hed kun Renault 4 uden "CV" - CV'et var forbeholdt den lille Renault fra 1940'erne, der også blev kaldt "Mariehønen". Renault 4 hed eventuelt "4 L" eller "4 F" (F for Fourgonnette, lille varevogn), men den første udgave havde motoren fra 4 CV, så lidt er der dog om snakken. Her er et billede, der tydeligt viser forskellen på 4 L og 4 CV.

En tredje fejl var at læse i teksten om Kbs-vognen med lanterner. Per T. Nielsen skriver, at det oprindeligt var en svensk Kls-vogn, og at den faktisk var født med den glatte vange og ikke modificeret.

Endvidere gjorde jeg mig skyldig i endnu en 'pligtforsømmelse', idet jeg to steder i bladet stavede "soja" med y, altså "soya".

Det er forkert, når det drejer sig om vognene fra Dansk Sojakagefabrik, og jeg kan kun undskylde mig med, at vi her i huset indtager pæne mængder af den glimrende, japanske Kikkoman Soya.

En af de ægte SOJAKagevogne, fotograferet af Per T. Nielsen.



Nye biler i H0



Højbro Plads omkring 1962-63 med en Morris Postbil i synsfeltet. Bemærk færdselsbetjenten på skamlen. Postkort. Slg. FS.



Morris Minor 1000 Van fra BoS - en længe savnet model. Foto SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er en nærmest uoverkommelig opgave at holde rede på, hvornår der kommer nye bilmodeller - og hvilke, der kommer. Derfor er dette blot et selektivt udvalg med relevans for Danmark. Blandt de modeller, jeg vil fremhæve, er et par herlige, ældre modeller fra BoS - ægte 1950'ere modeller, som sås i større antal på vejene herhjemme gennem mange år.

Den ene er en decideret klassiker - Morris Van eller varevognen med stål-vognkasse. Den var knapt så almindelig som bindingsværks-udgaven, som på et tidspunkt nærmest var Danmarks nationalvogn - der manglede vel blot stråtag og storkerede på taget. Det dengang velfungerende, danske postvæsen havde

en del af disse Morris-varevogne i tjenesten. Også småhandlende og håndværkere benyttede den.

BoS-modellen er fremstillet i resin og dermed knapt så fin og skarpttegnet som en model af sprøjestøbt plastic. Formerne er mere afrundede, og de små detaljer tilsvarende runde fremfor 'knivskarpe'. Prisen er også højere. Man kan dog tydeligt genkende Morris'en, og et stort fortrin er, at vinduerne sidder i fuldstændigt plan med vognkassen. Kølergrill, vinduesviskere m.m. er blot påtrykt, men meget fint, og modellen vil nemt glide ind i et dansk epoke III-anlæg. Desværre er den meget svær at ommale til postbil, og jeg har kun set den i den cremefarvede udgave.

Det samme gælder den anden kandi-

dat fra BoS, Opel Olympia-varevognen. Den er lidt større og mere pyntet med krom og gesvejsninger end den nøgterne Morris, men her er der jo også tale om et GM-afkom - så skulle der krom på køleren i 1950'erne. Også denne model er resinstøbt med de samme fortrin og ulemper, som dette materiale giver. Krom-påtrykkene er udadelige og flot gengivet, og denne model ser ubetinget bedst ud forfra, hvor Morris'en gør sig bedre fra siden.

Et lastvogns-dollargrin kan man vel kalde "Mayflower"-sættevognen med Chevrolet-trækker fra Wiking. Det er et genopytyk af en bedaget, men meget populær model fra 1960'erne, og finessen her er ikke den farvestrålende sættevogn med det legendariske sejl-skib "Mayflower", men indholdet i den



Bagsiden af Morris'en.



Opel Olympia 1953 - en typisk varevogn fra det årti. Foto SoB.



Opel Olympia den 22. august 1999 på Hestetorvet i Roskilde.



Chevrolet- 'Mayflower'-flyttebil med møbler.



Esso-bilen med Dråbeparret - en herlig model.



Wikings nye kran med gribeklo til skrot m.v.

- et komplet flyttelæs med seng, skabe, sofa osv. - i alt ti møbler. Et godt køb til prisen.

Det gælder også Wikings anden nyhed af gammel dato, Krupp-Ardelt kranen med gribeklo og larvefødder. En fin og meget alsidigt anvendelig model.

Brekina udsender den velkendte Opel Rekord P2 CarAvan i hvid Esso-udførelse med Esso-dråbemanden på scooter med sin dråbepige som passager.

Historien bag Esso-dråbemanden er vel ikke længere kendt, undtaget blandt dette blads læsere. Esso-dråbemanden var jo en dansk opfindelse fra Besættelsestiden (af tegneren Vilhelm Hansen, skaberen af Rasmus Klump).

Figuren blev efterfølgende kendt og elsket verden over, men i Brasilien fik man ondt af det ensomme væsen og fik tegnet en dråbepige til ham. Og nu kan parret altså køre videre på Opel-modellen.

Endvidere meddeler Per Møller Nielsen, EpokeModeller/Messe Handel I/S, at næste bilnyhed bliver en Bedford TK-tankvogn. Den eksisterer her kun som CAD-tegning, men den skulle komme i 2019.

Endvidere er Per i gang med at udvikle en Tuborg-sættevogn af ældre dato. Per vil fortsætte med et mindre udvalg af det meget store sortiment af detaljer, som han har beriget modeljernbaneverdenen med gennem mange år; det er dejligt, at det altså stadig vil være muligt at få fat i de mest populære sager fra hans virksomhed. Vi skal nok vende tilbage, når nyhederne kommer.

BoS art. nr. 87140 Opel Olympia varevogn. Pris ca. kr. 150,-

BoS art. nr. 87411 Morris Minor Van. Pris ca. kr. 150,-

Wiking art. nr. 052102 Chevrolet "Mayflower". Pris kr. 120,-

Wiking art. nr. 066149 Krupp-Ardelt kran. Pris kr. 120,-

Brekina art. nr. 20179 Opel Rekord P2 Esso. Pris kr. 120,-.



Der er godt med krom på Opelen.



En kommende nyhed - Bedford TK-tankvogn. Tegning PMN.



Udkast til ny Tuborg-sættevogn fra EpokeModeller.

Jubilæumstoget



Damptoget med TKVJ Nr. 12 holder her i Horsens. Foto Vigand Rasmussen.



Kommandoposten på Horsens banegård var betjent i dagens anledning. Foto Vigand Rasmussen

Af Vigand Rasmussen

Den 3. oktober 1868 kørtes der indvielsestog på strækningen mellem Fredericia og Aarhus, og dagen efter tog man fat på normal drift på banen, eller rettere man forsøgte, thi mor-

gentoget fra Aarhus brød ned undervejs, og trafikken blev forsinket et par timer, inden et nyt lokomotiv kom til veje.

Nu skulle man tro, at et så rundt jubilæum på så central en strækning i DSB's ru-



Effekter på udstillingen på Børkop station. Foto Vigand Rasmussen.

fra DSB's side. Om ikke andet så for at få noget tiltrængt positiv omtale. Det skete ikke, og så måtte lokale kræfter tage over.

Børkop Lokalhistoriske Arkiv arrangerede en udstilling i arkivet, hvor Børkop station blev vist i fotos og genstande som



Næsten på hjemmebane - HBS-vognen var med i veteranetoget. Foto Vigand Rasmussen.



Afgangen med jubilæumstoget fra Vejle. Foto John Juhler Hansen.

f.eks. et stationsskilt fra Børkop station. Det var vigtigt for arkivet at markere de 150 år, da det også var byen Børkops 150 års jubilæum.

Den blev nemlig skabt af stationen, der ved åbningen af banen var den eneste station mellem Fredericia og Vejle. Derfor stod arkivet også for noget nær en folkefest på selve stationen lørdag den 6. oktober. Arkivet havde fået lov til at åbne og benytte stationen til en plancheudstilling, der var blevet udarbejdet af VejleMuseerne, og som havde kørt med i sommerens veteranog mellem Vejle og Jelling.

Så havde arkivet fået 6. Juli Garden fra Fredericia til at komme og spille oppe ved stationen i det tidsrum, hvor jubilæumstoget ankom fra Fredericia. Toget havde en halv times ophold i Børkop, hvor arkivet havde fået tidligere borgmester Leif Skov til at holde en tale med udgangspunkt i, at det fik man ikke mulighed for i 1868, hvor indvielsestogene bare susede igennem Børkop.

Arkivfolkene var meget spændte på, hvor mange der mon ville dukke op, men der var nærmest sort af mennesker på stationen, og arkivets medarbejdere i gule veste havde nok at gøre med at holde folk tilbage, når de gen-

nemgående tog susede gennem stationen. Banedanmark ville ikke give lov til, at et lokalt firma satte hegn op på perronerne.

I stedet lovede man at få lokomotivførerne til at sætte farten ned under passage af stationen. Det gik også fint med de nordgående tog, som blev taget ind i spor 2, hvilket af sig selv gav en nedsat fart. Men man havde åbenbart ikke orienteret de sydgående tog, for de drøede gennem stationen i høj fart.

Heldigvis gik alt godt, og veteranetoget, der bestod af Sydjyllands Veterantogs damplokomotiv TKVJ nr. 12 og tre DSB stålvogne fra DJK's afdeling i Bramming, var genstand for stor opmærksomhed, inden det dampede af sted kl. 12.08.

Det var også et fint tog, som de heldige 182 rejsende var meget glade for at opleve.

Toget var hyret til turen fra Kolding til Horsens og retur af Historisk Samfund for Sydøstjylland, hvor man på et bestyrelsesmøde i foråret havde drøftet, hvordan foreningen kunne blive mere kendt i området. Et bestyrelsesmedlem (og det var ikke undertegnede) foreslog da, at man gik ind i markeringen af jernbanejubilæet.

Derfor blev der taget kontakt til Sydjyllands Veterantog for at høre, om de kunne køre mellem Kolding og Horsens, der var det område, som foreningen dækker.

Aftalen kom i stand, og Bodil og Jørgen Munch Christensens Kulturlegat støttede sagen med et pænt beløb. Så ventede man spændt på, hvordan det gik med tilmeldingen, idet der var plads til 182 passagerer.

I begyndelsen var foreningen lidt betænkelig, men da den lokale presse havde omtalt togturen fyldigt, kom der gang i tilmeldingerne, så pludselig var toget fyldt.

Ved ankomsten til Horsens var der et kort foredrag i stationens forhal om, hvordan selve indvielsesdagen 150 år før forløb, alt imens lokomotivet fik vand og lavede omløb. I dagens anledning var kommandoposten på Horsens station ekstraordinært bemandede, så der var gang i det gamle centralapparat fra 1929.

Dermed havde den jubilerende banestrækning fået den hæder, som den fortjente, og som hverken DSB eller Banedanmark mente skulle markeres. Og Historisk Samfund havde fået en massiv medieomtale, der gerne skulle give foreningen flere medlemmer.

Uds-v eller Tdgs fra Brawa



Tdgs-vognen fra Brawa - flotte detaljer, men forkert farve - eller forkert typografi.



MH 349 rangerer med godt patinerede Tdgs-vogne på Køge Havn den 21. marts 1990. Foto Nils Bloch.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa har udsendt en ny udgave af den velkendte standard-godsvogn litra Tdgs i H0 - på æskerne kaldt Uds-v, hvilket typen aldrig har heddet ved DSB.

DSB købte godt nok 20 tidligere Fc-vogne fra DB i 1991 og omdøbte dem til Uds (uden v), og vognene blev udrangeret efter få år igen (i 1999).

Vognene havde dog en lidt anderledes tagluge end den, som modellen har. Det er nemlig en ægte Tdgs, som Brawa har lavet.

Så hvorfor den har forkert tekst på æsken, melder historien intet om, men det er lidt dumt, at firmaet åbenbart ikke har styr på informationerne. Tdgs-vognen er til gengæld formmæssigt helt korrekt.

Det er en meget detaljeret vogn med en masse håndgreb, stiger, håndbøjler, bemalede slisker, luge til at åbne og vedlagt flere småting - en vogn, som man bliver fascineret af.

Dog mangler de hvide bremsemærker på hjørnerne af den store tragt.

Og alligevel -

Tdgs-vognen er litereret som en epoke IV-vogn (med revisionsdato den 18/6-77).

Nummeret, 21 86 574 0 293-7, stemmer med en Tdgs-vogn i perioden 1972-90.

Typografien stammer fra 1966 og er holdt i DIN 1451-skriften, og vognen skulle derfor være malet i RAL 8016, mahognibrun.

Men vognen er malet i den babybrune farve (RAL 8025) fra 1972 og frem, og vognene fik dengang den nye Helvetica-påskrift med det store "DSB", så helt perfekt er modellen nu ikke.

Man skal altså holde tungen lige i munden, når man vil udgive modeller på historisk basis, og hvordan Brawa er kommet frem til dette resultat, vides ikke.

Det virker som om, at Brawa har blandet informationerne om Tdgs-vognenes forskellige udseender sammen, men enten var de mørkebrune (med DIN-påskriften), eller også var de "nougatfarvede" med hvid design-påskrift.

Ærgerligt, for det er meget flotte vogne, og på enkelte punkter er de faktisk flottere end Rocos og Limas udgaver.

Brawa art.nr. 49515 DSB Uds-v 21 86 574 0 293-7. Epoke IV. Pris kr. 375,-.



Bremseplatform med fuldstændig udrustning og fine detaljer.

Statsbanernes Udrykningsbiler



Et af udrykningskøretøjerne i Odense i 1959 - tænk, hvis man havde bevaret én af bilerne. Slg. SoB.



Udgangspunktet - en BoS-model af Willys Overland.



Her er køretøjerne rykket ud foran remisen, og det ser ud som om, at bilen har tre sideruder i varekassen. Slg. SoB.



Udskiftning af hjulene. Her ser man tydeligt drejeskiven under bilen.



Et fint lille "tog" til modelbanen – desværre er disse tre billeder ret dårlige, men særdeles sjældne. Slg. SoB

Af Flemming Søeborg

Statsbanerne - eller DSB - anskaffede i 1956 et par vej- og skinnegående biler til indsættelse på uhelds- og ulykkessteder efter schweizisk forbillede. Det var et par ombyggede Willys Overland-modeller, der kunne udstyres med vej- eller skinnehjul. Omskiftningen foregik ved, at bilen blev kørt på tværs af sporet, hvorefter den skulle løftes.

Løftningen skete med en hydraulisk donkraft, befæstet på bilens chassisramme i bilens tyngdepunkt. Donkraften var drevet af bilens motor. Den nederste ende af stemplet i donkraften var udformet som en skive med en diameter på 85 cm. I løftet stilling hvilede bilen således på stempelskiven, og hjulene kunne dermed nemt udskiftes. Tre øvede mænd kunne foretage udskiftningen på to minutter, viste de schweiziske erfaringer. Når hjulene var monteret, blev

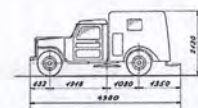
bilen drejet i den ønskede kørselsretning og sænket ned på sporet. De hjul, der ikke skulle benyttes, kunne opbevares i et stativ i vognkassen.

Bilerne havde firehjulstræk og var understyret med en firecylindret Hurrycane benzinmotor. Den ydede 72 HK. Der var tre fremadgående gear og ét baggear samt et slæbegear. Den ene bil var stationeret i København (K 33-41?), den anden i Odense og havde registreringsnummer M 2981 (sorte emaljeplader). Denne bil havde endvidere en påhængsvogn til yderligere værktøj, da den også skulle bruges til småreparationer af jernbanekøretøjer ude på stationerne, ved vedligeholdelse af stationernes vandforsyningsanlæg og centralvarmeanlæg m.v. Også påhængsvognen havde skinnehjul og indbygget donkraft. Denne var dog hånddrevet. Påhængsvognen var bygget i Åbenrå. Begge biler samt påhængsvognen var mørkerøde, som

DSB's lastbiler dengang var. På dørene var der krone samt "DSB"-litrering i det

2 Udrykningsbiler

Værktøjsområde: 1 stk. i Kh
1 stk. i Ar



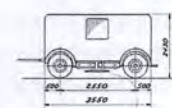
1956. Willys Overland

Benzinmotor 72 HK
4-hjuls hyd. bremse
2- " "mek. " "

Tætt ca. 1950 kg
Last 950 kg
Højst 3 passagerer

1 Påhængsvogn for udrykningsbiler

Værktøjsområde: Ar



1956. Aabenrå

Mekanisk standbremse
Vakuumbremse

Tætt ca. 600 kg
Last 2600 kg

Tegninger fra DSB's Driftsmateriel.



To kølevognskasser fra Brekina skal skæres i småstykker og derefter samles til dette resultat.



Et flot lille udrykningstog, som Statsbanerne fik bygget i 1956 - men hvor længe var vognene i brug?



Det er nok ligegyldigt hvilket mærke af bagepulver, man bruger.



Diverse detaljer er monteret, og bilen er snart køreklar.



Det var godt, du endelig kom - jeg står og mangler den hammer dér.

klassiske skriftsnit. På taget var anbragt det obligatoriske, trekantede gule skilt med sort kant, der angav "påhængsvogn tilkøbt".

En lignende model

Der er nok ingen sandsynlighed for, at disse sjældne køretøjer kommer i model fra et firma, men hvis man kan nøjes med et kompromis, kan man lave en vellignende model ud fra forhåndenværende industrimodeller. Selve bilen findes hos BoS (Best of Show) som en "Willys Jeep Panel Van", endda i mørkerød, men lidt grov udførelse. BoS-modellen er dog lidt længere, og vognkas-

sen er ikke separat, men bygget sammen med førerpladsen.

Det kan man naturligvis ændre ved at save, file, slibe og opbygge en ny kasse, men det er lidt af et omfattende arbejde. Jeg har valgt at benytte modellen, som den leveres, dog tilføjet typiske detaljer - projektør, anhænger-trekant, sidespejl, trækkrog, DSB-mærke og nummerplader.

Påhængsvognen kan ligeledes laves som et kompromis. Her skal man benytte to kølevognkasser fra Opel Blitz-modeller fra Brekina. Tilpasningen kræver

en del save-, skære- og filearbejde med efterfølgende udspartling, men fordelene er, at vognkassen har de helt rigtige udsparinger til hjulene - de skal bare flyttes til hjørnerne. Her er et trick at lime spalterne med flydende cyanolim og drysse bagepulver ned i limen. Når massen er tør, kan den slibes/fileskæres til og bliver helt glat. Jeg har endvidere tilpasset varekassen med udsparingerne til hjulene således, at jeg på et givet tidspunkt vil kunne motorisere påhængsvognen (med Brekinas VW-dræsine, som dog er udgået af sortimentet). Bemærk, at jeg har udeladt vinduerne i påhængsvognen - det er svært at skære dem helt



Dette skal blive til påhængsvognens træk. For at undgå at delene bliver limet fast på underlaget er det smart at anvende bagepapir - bagefter er tingene lige til at pille af papiret.

De to vogne fylder ikke meget i landskabet.



Undervognene er udstyret med en fod med drejeskive - det er tegnestifter, der er benyttet til formålet.

Om det er en korrekt vognstang, ved jeg ikke, men den virker. Den gule trekant skal på bilens tag bag projektøren.

nøjagtigt ud, og endnu sværere at tilpasse ruderne. Vognkassen males i samme kulør som bilen - RAL 3002 Karminrød med "DSB" og krone oppe forrest på siden (jvf. foto). Til hjul har jeg anvendt Rocos aksler fra Düsseldorf-sporvognen.

De har en tilpas diameter (Ø 10 mm) til, at de netop passer til Jeep'en og påhængsvognen. Ellers kan man måske bruge nogle fra en "rullende landevej" (de ekstremt lave fladvogne til lastbi-

ler). Hjulskiven skal være rød. Til akselholdere har jeg benyttet et par stumper plasticrør, placeret nøjagtigt i midten af hjuludsparringen. Drejeskiverne under vognene er lavet af tegnestifter. Så er vi klar til småuheld på modelbanen.

Hvis man ikke vil ofte et par Brekina-lastvogne på anhænger, kan den slibes til af en træklods, eller man kan muligvis finde et stykke blister fra en plasticindpakning, der matcher formen.

På den måde fandt jeg engang et blister, der passede til en skinnebus-bivogn (hatteæske eller rumpeged).

BoS art. nr. BoS87013 Willys Jeep Panel Van. Pris ca. kr. 150,-.

Brekina art. nr. 35336 Opel Blitz, evt. 37126/38028 Hanomag/Borgward. Pris kr. 100,-.

Decals fra Skilteskoven (DSB + krone), nummerplader; lim, bagepulver, maling, fire Düwag-aksler (Roco).

MARKED FOR MODELJERNBANER MODELBIER OG LEGTØJ FOR SAMLERE

Interesserer man sig for modeljernbaner, modelbiler og legetøj for samlere, kan man glæde sig til modeljernbanebørsen i Neumünster, den 6. Januar 2019. Her tilbyder 60 udstillere på 1500 m² et stort udvalg af alle sporvidder. Her vil være rig mulighed for at kigge, handle, snakke og købe.



ENTRÉ:
5,00 € pr. person
Børn under 14 år GRATIS ENTRÉ

www.bv-messen.de Fax: 0049-2553-98775 e-mail: info@bv-messen.de

**SØNDAG DEN
6. JANUAR 2019**

KL. 11-16

24537 NEUMÜNSTER
(ved Kiel, Tyskland)

**HOLSTENHALLEN
HALLE 4**

Justus-von-Liebig-Str. 2-4

Jul i byen



Foto Per. B. Pedersen.

Af Flemming Søeborg. Foto Per Bech Petersen

I gennem generationer har juletræet på Københavns Rådhusplads været symbolet på julen i byen. Det stod ud for Rådhuset, nær ved kantstenen, som det ses på billedet. Nedenfor træet var der en glaskiste, hvori borgerne kunne lægge penge - sedler eller mønter - som blev brugt til velgørende formål (gennem Frelsens Hær). Lysskæret mellem træet og sporvognen viser lidt af det podie, hvor glaskisten var opstillet. Man kan i øvrigt også se et fodgængerskilt. Nedenunder sidder et blåt skilt med en hvid pil og påskriften "Skal De over, så gå under".

Det var en slet skjult hentydning til fodgængerne om at benytte fodgænger-

tunnellen fra 1931, når de skulle krydse dette befærdede sted - derfor var der også hegn for at besværliggøre fodgængerne ellers anarkistiske gangvaner.

Bilen, som ses på billedet, er en Citroën 2 CV. Det er åbenbart ikke særlig koldt denne vinteraften, for føreren har åbnet klappruden på klem og lader albuen stikke ud - det var kørsel "à la française", og drejede man til venstre, kunne man bare stikke armen ud, som var man på cykel - sådan gjorde franskmændene (jeg har faktisk set franske bilister gøre det ved Østerport i København!).

Men interessen samler sig om sporvognen - tidspunktet - og gerne en dato eller et år. Det er sværere. Billedet er ikke dateret. Man kan gå baglæns, så at sige, og dermed måske ramme datoen eller i det

mindste året noget nærmere. Vi ved, at de gamle sporvogne - og nr. 187 tilhører entydigt denne gruppe - blev endegyldigt udrangeret pr. 1. maj 1966. Billedet kan altså senest stamme fra julen 1965.

Ved siden af sporvognen ses skiltet "Stoppestedet flyttet" samt en pil, der viser, at det er flyttet bagud - dog ikke så meget, for tyve-tredive meter bagude ligger H.C. Andersens Boulevard, der går på tværs, og dér ville sporvognen have generet trafikken ret meget, hvis stoppestedet lå der. Men netop i 1965 - nærmere bestemt den 17. oktober 1965 - blev linie 16 flyttet fra dens hidtidige rute langs Rådhuspladsens nordvestlige side netop her ud til midten af pladsen, hvilket indebar anlæg af nye sporskifter - og de lå lige foran sporvognens front.

Det er tænkeligt, at sporarbejderne ikke har været helt afsluttede på dette tidspunkt, hvor billedet er taget - men andre indicier kan taler mod dette tidspunkt: Tidligere i 1965 kørte nr. 187 nemlig på linie 10, hvilket er dokumenteret på flere billeder.

Vognen er en ekstravogn, der blot kører til Svanemøllen Remise. Vogn 187 kørte i begyndelsen af 1960'erne på linie 1, hvilket der er fotobeviser på. Torben Liebst har via Leif Bang meddelt, at billedet rent faktisk stammer fra julen 1965, så vognen er altså sidst i dette år atter omskiltet til linie 1. Og med dette på plads kan vi vist trygt se højtiden i øjnene.

Med denne lille julehistorie, god jul til alle læsere!

PKP-kemikalietankvogn



Forbilledet for Pikos nye tankvogn. Foto Ireneusz Glowacki.



Den nye PKP-tankvogn fra Piko. Fabriksfoto Piko.



Fin, gennembrudt løbebro af metal. Tanken er flot støbt og helt uden den skillelinie fra sprøjteformene, man normalt ser.



Meget omfattende tekst på påskriftspladen – der er noget at studere med en ordbog i hånden



Københavns Godsbanegård den 29. september 1997 med en PKP-tankvogn med spændebånd - KWAS FOSFORY, stod der på denne tank. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

Det er sjældent, at østeuropæiske nyheder omtales herhjemme, men der er god grund til at se nærmere på en del af de nyheder, der kommer - for eksempel Pikos nye model af en polsk tankvogn fra det petrokemiske firma ORLEN. Der er nemlig ikke blot tale om en omlakering af en gammelkendt model, her er der tale om en nyudvikling.

Tankvognen (litra Zaes/406R) er en buttet type, bygget mellem 1964-81, men

det, der gør den mere speciel, er, at tanken er fastholdt på undervognen med "spændebånd" - fire stykker, der giver vognen et lidt antikveret udseende - men polske vogne med lignende udseende kunne man i hvert fald i 1990'erne ofte se i Danmark. Modellen bærer revisionsdato 29.06.06, og vogntypen transporterer ud over kemikalier også benzin, olie, melasse m.v.

Pikos model er ganske fornemt detaljeret: Lejderen og spændebåndene er af metal, den spinkle løbebro på toppen af tanken er ligeledes af ætset metal med

meget spinkle sikkerhedsbøjler, mens bremseplatform, aftapningsarmaturer og ventiler er af plastic. Selv de hvide markeringer på trinene er markeret på modellen.

Bogierne er af europæisk standardtype, og tanken har en mangfoldighed af påtryk - advarselstavler, reklameskilt, litrering etc. - i fem farver - helt tydeligt påtrykt. Ganske enkelt en flot model, som vil passe fint i et moderne godstog.

Piko art. nr. 58451 PKP ORLEN-tankvogn. Epoke VI. Pris kr. 375,-.

Y-TOG

HOS RC KONGEN

LOLLANDSBANEN

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



41301 - DC
41302 - UDSOLGT
2.995,-

HELSINGØR-HORNBÆK -GILLELEJE BANEN YM52 / YS92

KUN 3 STKS TILBAGE!



41321 - DC
41322 - AC
2.995,-

41323 - UDSOLGT
41324 - UDSOLGT

UDSOLGT

FACEBOOK
facebook.com/rckongen

YOUTUBE
youtube.com/user/rckwebshop

RC KONGEN.DK

Der ligger forbehold for udsolgte varer og trykfejl.

Gode tider i Nyborg Fgh.

Af Flemming Søeborg

Igennem mere end hundrede år var der en livlig jernbane- og færgetrafik til og fra Nyborg Færgeshavn, og det var på et tidspunkt nærmest utænkeligt, at aktiviteten skulle høre op en skønne dag. Det skete imidlertid den 31. maj 1997, hvor det var sidste dag for jernbanefærgerne på Storebælt, og hvor en ny tid med den faste forbindelse blev indledt - tunnel og bro blev åbnet for togene. Det var der ingen, der tænkte på, da dette billede blev taget ikke så mange år før. Sceneriet er kendt, utallige jernbanefotografer har taget billeder fra dette sted - fra broen, der førte vejen over bane-

arealet mellem Nyborg H. og Nyborg Fgh. På billedet ses en masse interessante ting og sager, som var hverdag dengang, men som i dag blot er et stykke historie - kendt af os, der oplevede det, men som må virke utroligt fremmede for yngre generationer. Hvad ser vi? Jo, for det første et vidtstrakt baneareal med utallige spor, sporskifter, signaler og en hel del tog. Det meste af arealet ligger brak i dag. Kigger vi nærmere på togene, kan vi dels se desigmalede røde pasagervogne og et lokomotiv, men også brune passagervogne og et brunt Mz-lokomotiv. Det sidste af disse blev ommalet til rød/sort farve i 1987. Der er DSB-folk i brune klæder - et ægte indhold i epoke IV

- og der er grønne Mh-lokomotiver, en blå/grå undervisningsvogn fra Jydsk Teknologisk Institut skimtes også - den sidste af disse forsvandt ligeledes i 1987 - der er en gul specialvogn, og der er masser af andre, tidstypiske tegn - f.eks. de orange gasflasker, der varmede sporskiftetungerne op i frostvejr. Vi kan også betragte den umanerligt skarpe kurve inderst til højre - det er sporet til Esso-benzinlageret, som ses i baggrunden, men det var også sporet til Svendborg-Nyborg Banen, som blev nedlagt i 1964. Kurven gik for at være en af de skarpeste på DSB's banenet. Men det, der for alvor kan datere billedet sådan nogenlunde, er færgerne. Den forreste, den mest moderne, er

godsfærgen "Asa-Thor" fra 1965, der udelukkende blev brugt til godsvogne. Formelt kunne den medtage passagerer, den var i hvert fald godkendt til 12 passagerer, men om den reelt har sejlet med passagerer er nok sjældent, omend det kan have forekommet. Den anden færge er en af de gamle færger, "Korsør" fra 1927, som sejlede dens sidste tur for DSB i 1980. Billedet kan derfor ikke være nyere end fra dette år - i 1981 blev "Korsør" op-hugget i Spanien.

Billedet er taget af Olaf Hermansen, og det indbyder det yderligere betragtning - og drømme om alt det, der var engang i jernbanens rige.

