

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 43 · februar 2019

DKK 125,-

ETJ 5 fra Felix Team



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

BK 21-02.2019 - 16.04.2019
DKK 125,- Euro 16,75

ISSN-2245-4099

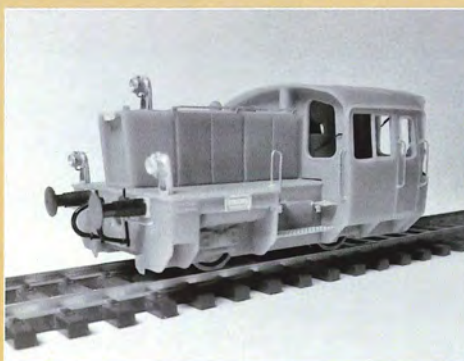


9 772245 403007 00043

BK returuge 16



Mx i model og virkelighed.



Dansk Køf i 3D-print.



ML-motorvogn fra DWA Hobby.

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 43, 8. 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, Spor-og-baner@outlook.dk, tlf. 61 42 66 21
(træffes bedst i aften timerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.330. Løssalgpris kr. 125,-

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 forfatterens egne og deles ikke nødvendigvis af
redaktionen.

Indholdsfortegnelse

Leder	s. 3
Som Fugl Fønix	s. 4-8
På tur med HHGB	s. 9-14
ML = Meget Lang motorvogn?	s. 15-16
ML i model	s. 17-19
Maskinmester ved DSB-overfarter 1902-41	s. 19-23
Beretningen om ETJ 5	s. 23-25
Modellen af ETJ 5	s. 26-27
"Odin" - havnens betvinger	s. 27-28
Nyt fra Nürnberg	s. 29-32
Odense Letbane	s. 33-34
Rendsborg september 2018	s. 35-38
Frichs Køf som 3D-print	s. 39-40
Neptun og rengøring	s. 41
DA-postvogn fra Heljan	s. 41-42
Det levende hus	s. 42-45
EJ X, Y, Z - ny bog	s. 46
Nye eventyr på skinner	s. 46-47
Linie 13	s. 47
På sporet af 2018	s. 48
Skibe fra Nordatlanten og Østersøen	s. 48
Nye sporskiftedrev - operation X	s. 49-50
Fe som tjenestevogn	s. 51
Frokost i H0	s. 52-53
E-vogne fra Roco	s. 53
Mx i model	s. 54-55
Mx - den evige lillebroder	s. 56-57
Ekstra detaljering	s. 57
Rettelse	s. 58
Amphicar	s. 58
Ny Falck-ambulance	s. 59

FORSIDEFOTOS:

Billede top:

ETJ 5 fra Felix Team. Foto Flemming Søeborg.

Billede bund, t.v.:

Mx i model og virkelighed. Foto Nils Bloch.

Billede bund, midt:

Dansk Køf i 3D-print. Foto Flemming Søeborg.

Billede bund, t.h.:

ML-motorvogn fra DWA Hobby. Foto Flemming Søeborg.

2018 er forlængst overstået. Året vil blandt andet blive husket for, at vor gode kollega og store inspirationskilde, "Lokomotivet", gik ind efter cirka 30 års virksomhed til gavn for hele (model)jernbaneinteressen. De to "motorer" i bladet, Torben Andersen og Steffen Dresler, trak det store læs med at skrive og udgive bladet. Tak til "Lokomotivet" for god og tro tjeneste gennem alle årene. Samtidig vil jeg gerne her benytte lejligheden til at byde nye læsere velkomne til "Spor og baner" - et af de få jernbaneblade herhjemme med landsdækkende udbredelse. I år kan min virksomhed, FRISPORET, samtidig fejre 20 års jubilæum - det vil nok afstedkomme særlige tiltag gennem året.

Vinteren bød på nogle opsigtsvækkende nyheder i det danske modeljernbanelandskab: Først kom DWA Hobbys ML-motorvogn - vel årets bedste modeltog. Dernæst kom Felix Team-modellen af HV/ETJ-damplokomotivet - en håndtillavet model og meget eftertragtet. Til sidst, lige før jul, udkom McK's nye udgave af Mx-lokomotivet - så der var nok af muligheder for julegaver. Desværre døde lige før nytår en af hobbyens dygtige udøvere, Viggo Falkenstrøm, der igennem mange år havde udsendt sine flotte modeller af danske tank- og godsvogne. Hans virksomhed lever dog videre i navnet DWA-Hobby.

Ellers har jeg blandt andet benyttet et par frie stunder i efteråret til at færdiggøre endnu et særhæfte samt en bog. Særhæftet hedder "Sporvognene på Østerbro 1865-1969", og det drejer sig om de 104 år, hvor

der kørte sporvogne i den københavnske bydel. Det er et hæfte, fyldt med billeder og underfundig og informativ tekst om de otte linier, der var østerbroske. Naturligvis er der omtale af remiser, sporanlæg, teknik, kavalkader og meget andet, ligesom bydelens spændende historie rides op. Hæftet er på over 100 sider og udkommer medio marts 2019. Det vil kunne købes/bestilles hos hobbyforhandlere, i visse Seven-Eleven kiosker, hos Sporvejshistorisk Selskab, direkte her fra bladet eller på de messer, hvor jeg deltager (DMJU i Tåstrup 30./31. marts og Frederiksberg-Hallen 12. maj). Oplaget er begrænset til 600 stk.

Til efteråret kommer endnu en bog fra min hånd, en fortsættelse af "Der kommer tog" fra 2014. Den nye bog udsendes også på Gyldendal, og den handler om den spændende og dynamiske periode 1970-90, hvor såvel DSB som privatbanerne fik en "renæssance" med nyt materiel, nye strategier og markedsføring, nyt design og masser af gode idéer og projekter. Herefter gik det vel kun tilbage for DSB, der i dag står som en mere end vingeskudt fugl, der synes at gøre alt, hvad den kan for at jage kunderne (og medarbejderne) væk. Det skal nok lykkes, kraftigt bistået af regeringens generelle modvilje over for trafik på skinner.

I toget kan man i dag ikke engang få sig de basale fornødenheder, selvom det ikke er mange år siden, at man kunne købe mad og drikke, aviser og blade, snacks osv. Da trillebarerne og togstewardesserne blev afskaffet, henviste DSB til stationskioskerne. De bliver også lukket på stribe

- hvad er DSB's svar på dette? Larmende tavshed. Her mangler DSB visioner, evner, overskud, fantasi/magt til at udnytte jernbanens store potentialer, og DSB må stramme sig an for at gøre jernbanerejserne attraktive igen. Flugten fra togene kan ikke kun tilskrives de uendelige sporspæringer og vedligeholdelsesarbejder, DSB må - med et rædselsfuldt udtryk - opfinde sig selv på ny, ellers ser fremtiden sort ud.

På modeljernbanen kan vi heldigvis selv bestemme over toggangen, hyppigheden, hvilke tog, der skal køre, hvor tit og hvorhen, ligesom vi selv bestemmer "kvalitetsudbuddet". Der udkommer en utrolig masse materiel konstant, noget er fremragende, andet er mere standardvarer, og dybest set er der vel ikke nogen modeljernbane, der er bedre end en anden.

Modeljernbaner vil altid være "det muliges kunst" og være præget af kompromisser på den ene eller anden led. Det er nok værd at holde sig dette for øje. Og med dette velkommen til det første nummer i 2019. *God fornøjelse!*

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

ABONNÉR PÅ:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 44 udkommer:
17. april 2019

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.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

Som Fugl Fønix



I den ene ende af JMJK's anlæg ligger en landsby med en model af Vistoft Kirke.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For nogle år siden gik det Jysk Model Jernbane Klub (JMJK), som det er gået mange andre klubber i årenes løb: Klubben blev sagt op af kommunen og måtte flytte. Klubben havde til huse i Sct. Annagade Skole i det centrale Århus, hvor flere andre foreninger og klubber havde lokaler, men kommunen lovede at genhuse alle.

Alligevel var det en bitter pille at sluge for medlemmerne, der efterhånden havde fået bygget et imponerende anlæg op i lokalet under taget på skolen – et særdeles langt, men også meget smalt anlæg i spor 0. Der var ikke noget at stille op, lokalet skulle rømmes, og det gamle anlæg kunne ikke genbruges, bortset fra materiellet, huse og sporskifterne, der heldigvis var monteret på separate plader.

Kommunen tilbød genhusning på en ældre gård, Lykkegården i Skæring ved Egå, et stykke vej nord for selve Århus; her var der andre foreninger, så JMJK ville ikke blive isoleret der. Til gengæld var lokalerne ikke så godt isolerede, og selve loftet var et gammelt hølft, der i

den grad behøvede renovering, så det måtte klubmedlemmerne først i gang med. De fleste materialer blev heldigvis stillet til rådighed af kommunen, og loftslokalet er nu i prima stand og indrettet som materialelager, kontor og værksted med gode arbejdsforhold. I stueetagen ligger selve klublokalet med det store anlæg samt et pænt, stort opholdsrum med køkken, bibliotek m.v.

Men det mest interessante er jo modelbanen, og mange medlemmer er mødt frem denne eftermiddag i december og for at lave forskelligt arbejde. Nogle er i gang med lasermåler for at sætte ny belysning op, andre er ved at save ud i anlægspladen til undersøgelsesgruber til en remise, og i den modsatte ende af anlægget står klubbens arkivar Niels Jørgen Hansen og Allan Bak og er ved at lave en sportavle til en af de mange stationer på anlægget.

Niels Jørgen fortæller, at de står for det meste af det elektriske arbejde med relæer osv., og at der er omkring 110 sporskifter på anlægget – så han og Allan ser ikke ud til at blive arbejdsløse foreløbig. Men jeg bliver vist rundt på anlægget af Finn Lekbo, så vi går en runde hen til det fjerneste hjørne, hvor

den lille landstation Nors og den tilhørende stationsby med Vistoft Kirke befinder sig.

– Hvordan var det at skulle skifte fra det store lokale til dette, som er noget mindre, spørger jeg Finn.

– Det gav da nogle udfordringer. Vi havde et lokale, der var 70 meter langt, men kun 6 meter bredt. Dette er vel 30 meter langt og 8 meter bredt, så vi måtte lave komplet ny sporplan og gribe det an på en anden måde – men samtidig bevare de stationer, som vi havde haft.

– Hvordan er det lykkedes?

– Det er meget godt. Der er ikke så meget plads i dybden, så vi må passe på ikke at overfylde anlægget med huse og detaljer, men vi har stadigvæk plads til Århus H., Gudenåbroen fra Randers og flere stationer, og så har vi en ganske stor, underjordisk banegård.

– Hvor stor er den?

– Kig ind under anlægget, siger Finn. Der er mindst 100 meter spor – der er 10 parallelle spor, og de er om-



Stationen i landsbyen stammer fra Nors på TFJ - et fint, klassisk stationsbymiljø.



Flere steder på anlægget arbejdede medlemmerne med projekter. Stativet på anlægget er en laser-afstandsmåler.

kring 10 meter hver især. I øvrigt ligger nogle af strækningerne også 'underjordisk', men ellers er forløbet Århus H.-Odder-Nors-Gudenåen-Silkeborg-Odder. Vi har tillige en strækning Århus-Hinnerup-Silkeborg-Ølgod-(underjordisk)-Århus-Ryomgård-Grenå - der er såvel privat- som statsbanestrækninger.

- Det er altså ganske omfattende. Hvordan med kørslen - kan I køre på anlægget?

- Det kan vi godt, men vi kan endnu ikke køre køreplanskørsel - der mangler meget endnu, inden det hele er køreklart.

- Hastige fremskridt

- Finn fortæller endvidere, at JMJK begyndte på genopbygningen ad anlægget i 2016, så det er en imponerende bedrift af medlemmerne at være nået

så langt - blot på to år. Når jeg kigger mig omkring i rummet, kan jeg også se, at alle synes at arbejde meget målbevidst med hver deres opgaver.

- Kunne I genbruge andre dele af det gamle anlæg, spørger jeg Finn.

- Nej, det kunne vi ikke - det var bygget til det gamle lokale. Her bygger vi hele landskabet op på ny. Vi har nederst hønsenet og avisepapir med lim (som gammeldags papmaché), og oven på det lægger vi fibergranulat, som bruges til isolering. Det bliver stenhårdt og stabilt, men dog ikke mere, end at vi stadigvæk kan plante træer og andet i undergrunden.

- Og I skal også have sporvej på anlægget?

- Ja, vi har nogle modeller af Århus-vognene. Sporvejen var jo metersporet, så derfor er den også det på anlægget.

- Hvilke skinner bruger I til sporvejen?

- Det er gennemskårne H0-spor - på den måde kan vi få de mindre skinnerprofiler. Vi har dog kun plads til linie 2 fra banegården til Kongsvang. På den anden side af Århus ligger Godsbanegården og et remiseanlæg.

- Og hvad med selve hovedbygningen det ligner et Sisyfos-arbejde med den kolossale bygning.

- Jo, det er det - det var Kaj Stender, der begyndte på bygningen for mange år siden, og han besluttede sig for at lave mindst ét vindue om dagen.

- Og hvor mange vinduer er der?

- Aner det ikke, men der er mange!

Klubben har dog fået meget stor hjælp af et af medlemmerne, der har doneret en laserskærer, og det åbner helt nye



Udsigt over hele anlægget - det er store dimensioner. Til venstre skimtes Gudenåbroen fra Randers.



Hinnerup station - en statelig bygning, også i model.



En flot model af en grå specialvogn, her på sporene i Hinnerup.



Hinnerup station er ret lang, men det vil se godt ud med lange togstammer her.

muligheder for hurtig, præcis og ensartet fremstilling af vinduer og mange andre dele til anlægget. Jeg får forevist Grenå station, der er fremstillet af laserskårne MDF-plader.

Efter samling er murstenene først malet, derefter er fugerne dækket med et lag tyndt polyfilla, der herefter er trukket af, således at polyfillaen kun sidder i fugerne.

Resultatet er flot og overbevisende, og de gamle bygninger med mure af trykt murstenspapir blegner en del i sammenligning med disse nye 'vidundermaterialer'.

Et andet projekt, der har vakt stor opmærksomhed blandt andre spor 0-klubber, er seriefremstillingen af Cu-overdele af Poul Keller.

På anlægget holdt en stamme af Cu-vogne i forskellige udgaver – træ-

eller pladebeklædte, to- eller tre-akslede, vinrøde eller specialvognsgrå – vistnok meget eftertragtede. Det er i hvert fald nogle flotte og universelle vogne, som passer perfekt ind i dette miljø.

Jakob Thuesen fortæller, at klubben selv fremstiller skinnelegemet. Alle sveller saves ud og lægges med håndkraft med en lære, og herefter skal der bores fire huller (Ø 0,9 mm) til skinnesømmene.

Så lægges skinnestrengene på plads, og sømmene slås i – men det er vigtigt, at der levnes lidt plads sine steder til, at skinnestrengene kan 'vandre' – de udvider sig i varme og trækker sig sammen i kulde, og bare et par millimeters forskydning kan få alvorlige følger.

Vi opgiver dog at få et overblik over hvor mange sveller i alt, der er brugt til anlægget, men Jakob nævner dog, at der mindst er 2.000 sveller. Ingen kan heller helt præcist svare på den om-

trentlige sporlængde – men den er på flere hundrede meter.

Hen på eftermiddagen er det tid til kaffe i de tilstødende lokaler, og her kommer flere medlemmer på deres vej hjem fra arbejdet – nogle med elektriske komponenter eller byggemateriel til an-



Harry Damgaards radioforretning - en fin bygning fra Witzel Hobby, som også findes i H0 - forbilledet lå i Skagen.



Det ene hjørne af anlægget er et frodigt skovlandskab med et typisk kolonnehus i rødmalet træ - ren idyl.



Grenå banegård - en prægtig bygning, fremstillet ved laserskæring.

lægget, med farveprøver til materiellet eller også med egne udviklinger – som Finn Bach Jensen, der har en 3D-printer og på den laver specielle ting, som hidtil ikke har kunnet fås færdige.

Spor og baner viste for nogle numre siden Finns lad til en vognbjørns-træk-

ker, og nu er han i gang med et nyt og spændende projekt, som man kan læse nærmere om længere henne i bladet.

Spor og baner vender selvfølgelig tilbage til Finns nye projekt, som netop er ved at blive finpudset og nok kan udsendes her i foråret.

Tiden går hurtigt, og lidt senere kører Finn Lekbo mig ind til banegården, hvor et godt opvarmet IC3 holder parat til mig og venter på afgang.

Her kan jeg sidde et god times tid og tænke over en dejlig og indholdsrig dag i den jyske hovedstad.



Allan Bak og Niels Jørgen Hansen arbejder med en pult til en af stationerne.

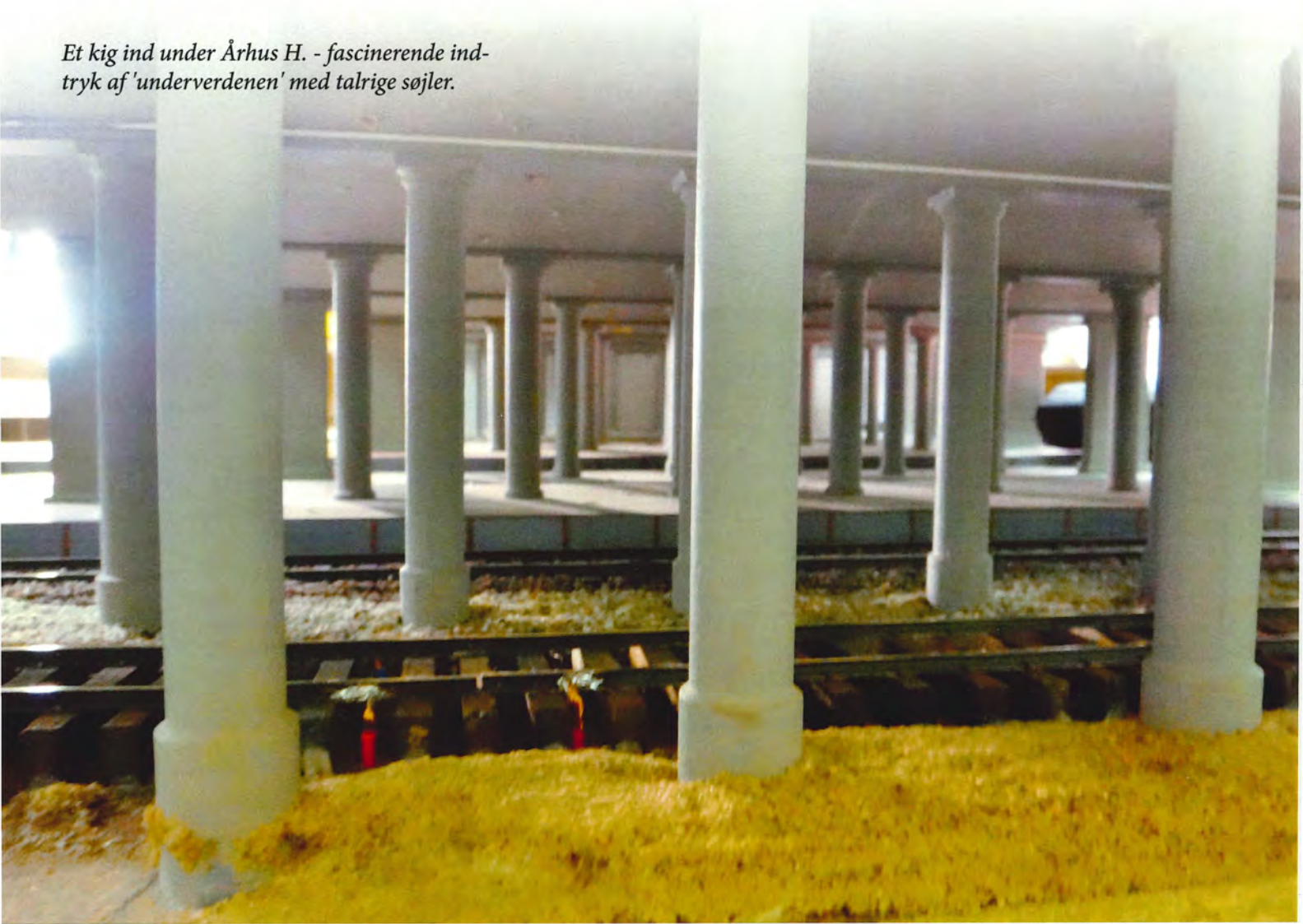


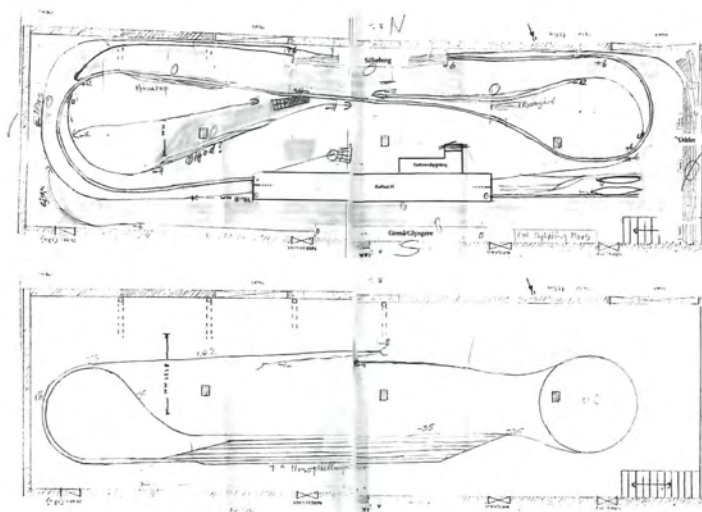
Detalje af dørpartiet på Grenå banegård - en meget flot struktur og detaljeringsgrad.



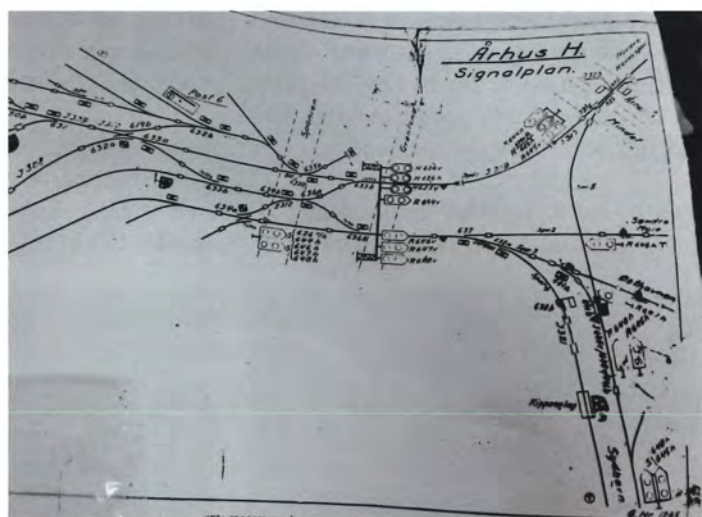
En Peugeot 203 har haft punktering - ret irriterende.

Et kig ind under Århus H. - fascinerende indtryk af 'underverdenen' med talrige søjler.





JMK's sporplan - desværre lidt utydelig.



Sporplan fra Århus Havn med placering af tippeanlægget til brunkulsvognene nederst til højre.



En vittig hilsen fra Hans Thomsen - dobbeltsporet ender her....



På et tidspunkt vil der atter køre sporvogne over Bruuns Bro. men der er et stykke vej igen.



Fuld aktivitet på anlægget, mens andre medlemmer er i gang med at montere ny belysning.

På tur med HHGB



*Skinnebus og modernistisk rutebil
i Hornbæk ca. 1970. Foto OH.*

Af Olaf Hermansen

I 1955, da jeg var 5 år, købte mine forældre en grund ved Kildekrog og opførte et lille sommerhus. Det blev, af flere grunde, lykken for mig. Senere overtog jeg huset, rev det ned, da det ikke kunne mere, og fik opført et moderne hus, der i dag er vores helårsbolig.

Her fik jeg i min barndom interesse for jernbaner, når jeg så Hornbækbanens røde Scandia-skinnebusser suse forbi, som var det "lyntog".

Ved min barndoms vinterbolig midt i København så jeg nemlig ikke tog, men til gengæld gule sporvogne, som jeg også fik lidt interesse for.

Når jeg legede i haven og hørte blinklyset fra jernbaneoverskæringen, kunne jeg hurtigt løbe de 100 meter hen til næste vej, hvor jeg så kunne se toget passere. Havde skinnebussen bivogn på eller måske også banens to-akslede "rumpeged"?

Andre kombinationer var der ikke før 1970, men det kommer jeg tilbage til. Ville jeg se nærmere på toget, var det hen til Kildekrog holdeplads eller station, som jeg har set den benævnt.

Om sommeren var der næsten altid rejsende hertil, og den lille træbygning havde billetsalg i skoleferien og var bemannet med en dame, som jeg forestillede mig boede i bygningen! Byg-

ningen var nydeligt opført, lidt hen ad dragearkitekturstilen, som flere ældre huse heroppe.

Den var mørkegrøn/mørkerød, og sad man i ventesalen, kunne man betragte svalerne bygge rede under taget. Bygningstypen går igen på flere af banens holdepladser med lidt forskellig indretning: Firhøj, Østerport (ved Gilleleje), Højstrup.

Ved Hornbæk station skete der noget. Her var jo togkrydsning, og var begge tog med bivogne og den ene også med rumpegeden, var der fyldt godt op. På sidesporet overfor trælasten holdt der tit et par tømmervogne, så her var noget at se på. Trælasten var



Kildekrog trinbrætsbygning i 1969, som dog ikke var beboet, trods Olafs antagelser. Foto OH.



En af de sjældne transporter med træ til Hornbæk cirka 1970. Foto OH.



Den typiske læssescene midt på gaden i Helsingør den 3. juli 1964 - her er såvel perrontraktor som en Commer- og Büssing-lastvogn. Foto Holger B.D. Sørensen.



HHGB M 2 med et af de sjældne godstog på gaden i Helsingør den 20. august 1965. Foto Holger B.D. Sørensen.

vist banens sidste godskunde, men jeg har desværre ikke set godsvogne blive kørt hertil.

Det eneste andet tog, jeg så køre i de år, var banens store diesellokomotiv M 2 med personvogne, en sommer-søndag som særtog. M 2 var bygget i 1933 af Scandia og brændte i 1968.

At være i Helsingør var en oplevelse. At se skinnebussen køre som "sporvogn" over havnen og hen til perronen ved toldbygningen, hvorefter der blev lavet omløb midt i gaden, mod biltrafikken, var spændende!

Vendte jeg mig om, kunne jeg måske se en F-maskine rangere vogne ombord på en af færgerne. I Gilleleje skete der også noget. Her kunne jeg ved den smukke stationsbygning også se GDS's skinnebusser og måske et par godsvogne samt den lille remise. I 1970 skete der nyt. Banen fik sine første Y-tog, to dobbelte og ét enkelt. Jeg mindes, at det var en søndag i juli, jeg første gang så de

nye tog i Hornbæk, hvor der var tyske teknikere med, der her talte om togets afstand til perronen.

Nu kom der variation i materiellet. Min favorit var det enkelte Y-tog, der oftest kørte alene, men også kunne være koblet til en dobbelt enhed. Se, det var et langt tog. Scandia-skinnebusserne var der heldigvis stadig brug for i flere år frem.

At lægge turen forbi Grønnehave var interessant, da der manglede remiseplads og meget af materiellet derfor stod ude, en blanding af Scandia'er og Y-tog samt banens anden dieselmaskine, den træbeklædte M 2 bygget i 1921, holdt der.

På et tidspunkt blev M 1 dog flyttet til sidesporet ved Hellebæk, hvor det længe holdt og forfaldt, indtil en jernbane-klub reddede den.

Som ny dieselmaskine havde banen fået HHJ M 4, den lille, korte treaksler, bygget af Scandia i 1933, der også holdt

ved Grønnehave, bortset fra en sommer, hvor det var for enden af trælastsporet i Hornbæk, den var "parkeret".

M 4 så jeg en dag køre sporvedligeholdelsestog ved Saunte, men desværre havde jeg ikke kamera med. Der blev af og til kørt tog med en enkelt Scandia-skinnebus til Hornbæk og ikke længere. Jeg mener, det var sommerfredage sent om eftermiddagen.

Mere om det ved jeg ikke, men jeg har også hørt om særtog for ansatte på Helsingør Skibsværft, der holdt foran porten til værftet og derfra kørte til Hornbæk.

Mere modernisering

Så fik banen sin anden levering af dobbelte Y-tog, hvilket betød et adieu til Scandiaerne, så den eneste variation var at se det enkelte Y-tog.

Desværre skete der nedbrud og uheld på materiellet, hvilket betød, at den enkelte kørte sammen med en styrevogn. Det så lidt pudsigt ud. Banen blev også



Flotte HHGB-skinnebusser i Gilleleje i 1960'erne. Foto Leif Bang.



Nye tider på vej. Lynette fra Helsingør krydser med skinnebus fra Gilleleje i Hellebæk. Foto OH.



Den gamle DEVA-maskine HHGB M 1 Hellebæk 1. juni 1971. Foto OH.



Scandia-lokomotivet HHGB M 4 under rangering den 6. juli 1971 i Grønnehave. Foto Nils Bloch.

nødt til at låne materiel fra andre baner, så nu kom nogle år, hvor der stadig var variation i materiellet.

På et tidspunkt købte eller lånte banen et lille gulmalet skinnekøretøj, en trolje, der lignede en mindre lastbil med et førerhus i midten og et lad bagpå. Formodentlig af tysk oprindelse. Den holdt til ved Grønnehave og fandtes som H0-model fra Brawa i 1960'erne, helt i metal.

I 1990 blev Hornbækbanen forlænget med nogle hundrede meter i Helsingør, da endestationen ved toldbygningen blev sløjfet, og toget nu fortsatte over gaden til DSB-perronen. Sidenhen blev sporet flyttet over på stationssiden. I december 2018 blev sporet på dette stykke fornyet, så der var sat togbus ind fra Grønnehave.

I 2000 anskaffede banen en dobbelt Siemens-motorvogn Dm ("Desiro"), der blev leveret i rød, og ikke i den orange Y-togsfarve, så nu mindede

den mig om Scandiaerne. Den nye motorvogn var virkelig et skridt frem.

Den kørte godt, her var god plads og et nydeligt toilet. HHGB kørte meget med den, og den blev i de år suppleret med Y-tog fra forskellige baner. I Grønnehave holdt der stadig meget materiel udendørs, til glæde for mig og andre jernbaneentusiaster.

HHGB blev indlemmet i Lokaltog, og snart kom der det nye materiel, Lint 41, hvilket betød farvel til Y-tog og den dejlige Siemens-motorvogn.

Den lille trolje forsvandt også. Igennem årene er de smukke stationer blevet solgt, og de fleste nye ejere har sat plankeværk op ud til sporet, hvilket er forstæeligt for ejerne, men som ikke pynter.

Dronningmølle og Saunte er et eksempel på dette. Hornbæk station er lejet ud til firmaer, bl.a. til en genbrugsforretning og en dyreklinik. De rød/grønne ventesale er erstattet af mindre, røde

venterum, og træpakhuse er borte. Overflødige sidespor er fjernet.

Jernbaneoverskæringen ved "min vej" er for længst erstattet af bomme og bimler nu kun, indtil bommen er nede, hvilket for mig er udmærket, da jeg nu ikke mere løber hen for at se toget, da de alle jo er ens.

En enkelt gang var det dog to Lint-enheder, der var koblet sammen, vist i forbindelse med en byfest. Et par gange sidste sommer skete der noget underligt. Midt om natten, i den varme sommer, hvor vi sov for åbent vindue, hørte jeg ved tre-fire-tiden et længere tog passere.

Jeg havde for nylig læst Maria Lang-romanen, "Damplokomotiv på afveje", om et spøgelsestog, der kørte gennem natten, og det her mindede mig om romanen!

Forklaringen har nok været den, at da Kystbanen var lukket i skoleferien på



Skinnebussen passerer den fredede havnekran i Helsingør den 8. maj 1963. Foto Holger B.D. Sørensen.



Umage parrede Lynetter på Havnebanen, Helsingør. Foto OH.



HHGB's trolje MT 1 og skinnebus. Foto OH.



HHGB Lynette på Havnebanen, Helsingør 1990'erne. Slg. Flemming Søeborg.

grund af sporfornyelse, har det været et materieltog, men hvor ville jeg gerne have set det.

HHGB i Olsenbanden

I den første film om banden fra 1968 er HHGB benyttet hele to gange. Fra øst-siden på Hornbæk station kommer en Ford Zephyr-politibil for fuld fart op på perronen, og på Saunte station ruller en pakvogn ind på sidesporet, forbi sporstopperen, gennem en telefonboks for at havne i endnu en Zephyr-politibil. Veterantogskørsel begyndte Helsingør Jernbaneklub med i 1971, og det er et afvekslende indslag i sommerson-dags-køreplanen.

Jeg skal altid se det køre forbi, desværre standser det ikke mere ved Kildekrog, så det er en hurtig forbikørsel. I de seneste år har man på torsdagsaftener i juli kørt skinnebus fra Græsted til Hornbæk med et par timers isspisnings-ophold inden returnering.

De kører enten med den svenske skinnebus eller den sølvfarvede Scandia-skinnebus fra Nærumbanen (LNJ), og det er naturligvis min favorit.

Det minder mig om barndommen, blot den dog var rød. Når den krydser med en nyt Lokaltog, forbavser det mig, hvor lille og lav den er. I min barndom var det jo en stor skinnebus!

En tur med HHGB

Strækningen Hellebæk-Helsingør er for mig en af de mest smukkeste jernbanestrækninger herhjemme. Følg med på turen, helst en forårsdag. Jeg sidder gerne i den venstre side i toget og nyder udsigten gennem skoven. Forbi et par skovsøer i Teglstrup Hegn, og snart anes Øresund og Sverigeskysten. Så er det Højstrup trinbræt, hvor der gerne er krydsning.

Her lå tidligere Teknisk Museum. Kort efter passeres Strandvejen i en skrå

vinkel, og så er vi ved Marienlyst trinbræt. På højre side ses nu baghaverne fra de ældre huse på Lappen, og til venstre passeres campingpladsen med hytter og telte og udsigten ud over vandet. Førhen ville vi nu se og køre under Tretorn-gummifabrikken, der var bygget hen over banen.

I dag er der ny bebyggelse med en dejlig udsigt, både til jernbanen og til Sverige. Ved indkørslen til Grønnehave ses remisen, og langs siden holdt der i mange år en afsporet Q-vogn, der blev benyttet som skur. Til venstre den smukke stationsbygning med banens lille Fiat-lastbil ofte parkeret foran, og til højre holdt det meste af banens rullende materiel.

I dag er sporene tomme. Efter det tidligere Hotel Hamlet, i dag plejehjem, passeres Kronborgvej, og i den lille park til højre ses Rudolph Tegnars smukke Danserindebrønd.



Atter en udskiftning af materiellet - her afløser LINT Lynetten i Grønnehave. Foto OH.



HHGB Lynette i Dronningmølle, april 2003. Bemærk hegnet om stationsbygningen, der i øvrigt var til salg. Foto Flemming Søeborg.

På venstre side tårnede det tidligere Helsingør Skibsværft sig op. Indtil lukningen i 1983 byggede de nogle af landets smukkeste skibe og mange DSB-færger. Værftsporten passeres, og flere ikke færdigbyggede skibe tog ud-sigten mod Kronborg.

I dag ligger der blot et par museums-skibe. På højre side lå Wiibroe Bryggeriet, hvorefter man kørte under et par kulkraner.

Ved Kronborg-kajen sås LB-færgerne (senere hed de SFL) og deres færgeleje. Her kørte HHGB nærmest som sporvogn, da der også lå et par havnespor ud mod kajen. I dag er kajen udvidet, men den gamle havnekran står der stadig. Nu ses Helsingør station, og vi skal over og standse ved toldbygningen. Sikke en tur!

I dag er jeg en flittig bruger af toget. Skal jeg til det indre København, lader

jeg bilen holde og tager toget, hvor jeg er i selskab med andre, der dog blot sidder og ser ned i en telefon, hvorefter jeg ser ud ad vinduerne og nyder rejsen og naturen.

Er hjemrejsen efter mørkets frembrud, giver ventetiden i Helsingør mig en dejlig gåtur langs havnen, med lys på Kronborg og i Helsingborg, og i det fjerne ser og hører jeg Lint'en komme kørende.



HHGB Lynette ved Kildekrog, forår 1971. Foto Olaf Hermansen.



Sporet blev flyttet hen langs posthuset i Helsingør for en del år siden. Her afgår den røde Desiro den 11. maj 2002. Foto Flemming Søborg.



Også en scene fra HHGB. Banens dampvogn blev i 1920'erne udklædt som 'Bondehus' og kørte rundt i dén mundering. Slg. JSN.



Der har ofte kørt damptog på Hornbæk-banen som her G 625 med udflugtstog cirka 1970. Foto Kaj Pedersen.



Sporfornyelsen i 2015 på HHGB - her på Hornbæk station er hele sporet fjernet. Foto Tommy Jørgensen.



Må man så køre med cykler i stedet, fristes man til at spørge. Grønnehave ca. 1974. Foto Nils Bloch.



Skinnebus krydser vejen ved Marienlyst trinbræt en vinterdag omkring 1970. Foto Svend Jørgensen, slg. Leif Ørndorf.



Den 1. juli 1973 kørte HHGB Sm 3 og 4 en tur for Triangelklubben, og her ses skibsværftet i baggrunden. Det er helt væk i dag. Foto Nils Bloch



Grønnehave station set fra luften. Øverst i billedet lå Helsingør Skibsværft. Foto Robert Fischer.



HHGB Ym 52 får læsset gods ind fra den lille, røde lastvogn i Grønnehave 1971. BA-nummerpladen er helt lokal. Foto OH.



Hovsa - en HHGB-Lynette på afveje. Ym 53 på visit i Svendborg den 10. februar 1995 - måske et forvarsel om privatiseringerne. Foto Flemming Søeborg.

ML = Meget Lang motorvogn?



Et sjældent farvebillede - ML 512 som Assenstog i Odense i 1957. Bemærk også de korte lysstofarmaturer. Foto HGC.



Tagkølerne på ML 508 synes at være de originale. Slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

Man skulle næsten tro, at ML-motorvognene havde fået netop dette litra på grund af deres umanerligt store længde - hele 20,93 meter er eller var de, og de var dermed nogle af de længste, solokørende jernbanekøretøjer her i landet, vel kun overgået af typer som SB M 1 og OHJ's to MAK-vogne Mo 25 og 26. Lyntog og togsæt er længere, men de er ikke solokørende, og mange passagervogne er ligeledes længere, men kræver normalt et lokomotiv for at kunne køre.

ML-vognene var Triangel-udviklinger fra 1929-30. Egentlig er det forbløffen-

de at se, hvor hurtigt udviklingen gik i sidste halvdel af 1920'erne, for DSB var først for alvor begyndt at anskaffe motordrevne motorvogne fra 1925 - og det var ganske små, toakslede motorvogne (litra MA) - tre styk i alt, man skulle jo ikke overdrive! De blev hurtigt efterfulgt af lidt større MC, ME- og MF-vogne, og dermed var vejen banet for den første store omstilling i traktionsspørgsmålet fra damp til benzin, senere diesel.

Man kan næppe påstå, at de var verdens kønneste køretøjer, men ML'erne gjorde vel en god tjeneste, mens de var i drift, selvom de ikke kunne trække ret meget. De holdt cirka 25 år - ikke lang

tid, når man tænker på jernbanemateriellets 'normale' levealder, men de var jo også blandt de tidligste, motordrevne køretøjer på skinnerne, og udviklingen gik hurtigt, da den først var kommet i gang.

ML-vognene omfattede en serie på 15 vogne, nr. 501-515 (oprindeligt nr. 84-99). De var udstyret med benzinatorer, men fik senere to seks-cylindrede Büssing-dieselmotorer med 135 HK og en topfart på 75 km/t. Bogien modsat maskinrummet var forsynet med to banemotorer, og der var plads til 70 siddende passagerer samt et mindre rejsegodsrum. Der var toilet, tryklufsbremse og kulfyret opvarmning.



Hans Gerner Christiansen har disse kommentarer til situationen: "Assenstog holder ved Render Trinbræt på den fynske hovedbane. Dette tog, som er taget i 1958, er på vej til Tommerup og består af ML+FE+MP. Da ML'en ikke kan trække både FE og MP, må sidstnævnte hjælpe til, men da der ikke er forbindelse mellem de to motorvogne, må man kommunikere via fløjtesignaler." Arkiv HGC

Bortset fra nr. 89 og 95, der tidligere var brændt, blev ML-vognene generelt udrangeret mellem 1956-58. Flere af vognene fik dog en længere karriere som blå/grå undervisningsvogne litra ZU for Jydsk Teknologisk Institut (JTI) bagefter, og de sidste blev først udrangeret i 1987. I øvrigt ser det ud til, at ML-vognene undervejs fik udskiftet de originale tagkølere med nogle af Mo-typen.

Billedet fra Thorsø viser en typisk oprangering - ML med en enkelt, to-akslet passagervogn, litra FC eller FE. Billedet er desværre noget beskadiget, men man kan se, at trævognen har to særtogsplader på endeperronen.

Det betyder, at særtog kommer i modsat retning, og det må være D-maskinen med ballastvogne, der er tale om - særtogspladen kan lige skimtes over venstre puffer. Skinnebussen i baggrunden er fra Århus-Hammel-Thorsø Jernbane, AHTJ. AHTJ blev nedlagt i 1956, så billedet kan senest være fra dette år. Der er desværre ikke bevaret et eksemplar af disse ML-motorvogne.



Taget på en udrangeret ML-vogn i Århus 1963. Foto Vagn Holstein.



En lettere derangeret ML-vogn i Århus 1962. Foto Vagn Holstein.



Af en eller anden grund er motorenden af ML-vognen ikke så ofte fotograferet som den anden ende, men her er en af dem, set i Århus 1962. Foto Vagn Holstein.



Ved ombygningen til undervisningsvogne blev motorrummet dækket af i det ydre. Vogn ZU 99993 i Århus 1963. Foto Vagn Holstein.



ML-vogn med FC- eller FE-vogn i Thorsø i 1950'erne. Foto fra HBDS'arkiv.

Tidligere ML- og MR-vogne som JTI-undervisningsvogne på Århus Gb. 1980-81. Foto Flemming Søeborg.



ML i model



ML-vognen er meget lang og kræver måske lidt tilvænning, rent visuelt.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ventetiden har været lang, siden det daværende hobby trade for nogle år siden bekendtgjorde, at firmaet ville lave ML-motorvognen som en efterfølger til den populære MT-vogn.

På diverse messer og udstillinger var der mulighed for at følge projektet, efterhånden som det skred frem, men mange tvivlede nok alligevel på, om modellen overhovedet blev til noget.

Det gjorde den omsider - i efteråret var ML-vognene klar til kunderne, og modellen er blevet godt modtaget.

ML-vognen er fremstillet efter hobby trades - eller det nuværende efterfølger DWA Hobbys - filosofi, nemlig at en trævogn skal være fremstillet af ægte træ.

Det er ML'en, i øvrigt lige som mange af firmaets senere gods- og passager-vogne - og det ses tydeligt.

Der er ikke noget som træ, der ligner træ, og her har DWA Hobby fundet noget bedre og finere træ end det, der tidligere blev brugt til vognoverdele.

ML-vognen er, såvel i virkeligheden som i model, et unikum - for få år siden ville de fleste have rystet på hovedet, hvis nogle havde villet påstå, at en så 'eksotisk' sag som en ML-motorvogn nogensinde ville blive fremstillet i større serier.

Dels er det et forbillede, der forlængst er forsvundet fra skinnerne, og dels passer den jo kun til den tidlige epoke III, hvis man vil være helt korrekt.

ML-vognene blev generelt udrangeret i sidste halvdel af 1950'erne, så der er heller ikke mange nulevende, der har oplevet vognene i drift.

Det skræmte dog ikke Karsten Pedersen og kollegerne i DWA Hobby, og resultatet er her nu - og det ses med det samme, at det var en god idé.

Modellen af motorvognen er særdeles flot og tiltalende - men det er også et køretøj, man skal vænne sig til, navnlig på grund af udseendet.

Teknikken

DWA-modellen leveres med dekoder, såvel i AC- som i DC-versionerne - en stor behagelighed. Kørslen er som for-

ventet - rolig og stabil. Dog undrer det mig, at modellen er udstyret med hele to hæfteringe på den ene bogie - forbillede kunne jo ikke trække ret meget, så modellen behøver heller ikke mere en højst én hæftering (hvis nogle over-



En markant front med mange påsatte detaljer - flot og fascinerende.



Den modsatte side af motorrummet er mere enkel.



Forbillede eller model - i sort-hvid gengivelse kan billedet af modellen godt snyde lidt.

hovedet?). Hjulene med hæfteringe optager ikke strøm, og selvom ML-vognen er lang, vejer den ikke meget, så der er brug for stabil strømoftag fra stort set alle hjul. ML-vognen har retningsbestemt lys. Der er mulighed for

'normal' lygteføring (nederste lanterne tændt) og særtogs-lygteføring (to lanterner tændt) samt naturligvis slukke de lanterner.

Der er ikke røde slutlanterner, hvilket er korrekt - slutsignalerne var enten gennembrudte, røde plader eller blinkende, løse slutlanterner. Der er underligt nok ikke belysning i vognen, hvilket ellers ville have været en flot effekt, da vognen har store og spejlblanke vinduer og fin indretning.

Til gengæld har vognen fjedrende puffer og som nævnt en mængde fine og eksakte detaljer af metal (kæder, håndtag, stiger, rør, originale tagkølere osv.). Mærkeligt nok mangler der dørhåndtag i den ene ende.

Trinene er heldigvis stabile - hellere det og måske lidt kraftigere holdere end spinkle trin, der knækker ved første berøring. Godt, at DWA Hobby er lydhør over for kundehenvendelser og anmeldelser.

Undervognen er lige så detaljeret med fine nitterækker og pæne bogier - dog ligger bremseklodserne ikke i plan med hjulskiverne, og det burde de gøre.

Påtrykkene på såvel undervogn som vognkasse er flotte, og finishen på vognkassen er formidabel - træet der 'slidt' og bedaget ud, og der er fint spil i det.

Effekten er navnlig overbevisende, når man kobler en FC- eller FE-vogn bag ML-vognen og ser de forskellige nuancer i træsiderne.

I følge Vagn Holstein, der er stor kender af ML-vognene, er det lille jalousi på venstre side af motorrummet ikke så almindeligt og fandtes kun få vogne med de højeste numre.

Udstødningsrørene på taget mangler dog - de skulle sidde mellem de torpedoformede lydpotter.

Desværre leveres modellen uden brugsanvisning, hvilket ikke er helt i orden. Det er jo et relativt dyrt stykke legetøj, og man vil nødigt gøre noget forkert, når/hvis man skal tage overdelen af - for eksempel for at befolke vognens indre.

Forhåbentlig lægger DWA Hobby en vejledning på nettet inden længe. ML-vognen er trods enkelte småafvigelser en overbevisende og velkonstru-



Indgangspartiet i et indhak kræver noget særligt af konstruktørerne. Dørhåndtag m.v. er i fin kvalitet.

eret model med et væld af detaljer og lever fuldt ud op til forventningerne. Tillykke til DWA Hobby med denne flotte tilbagekomst til markedet.

Det lover godt for kommende produktioner fra DWA Hobby.

I øvrigt kunne det være interessant med en umotoriseret udgave af motorvognen i udseende som en undervis-

ningsvogn fra Jydsk Teknologisk Institut, ligesom den oprindelige udførelse med påskrifter i messingbogstaver og -tal kunne være flot.

Endvidere kunne udgaven med Møkkølere nok også have interesse.

DWA Hobby art. nr. 150509. DSB ML 509. DC-version. Epoke III. Pris kr. 3.750,-.



Tagkøler, lydpotter og andre detaljer.



Motorrummet med eksterne kølere og fint træværk. Den forreste lille køler var ret sjælden på ML-vognene.



Afslutningsvis et billede fra den modsatte side.

Maskinmester ved DSB-overfarter 1902-41

En af bladets læsere, Mogens Sørensen, Odense, har overladt bladet en beretning om sin farfar, Otto Kristian Sørensen (1876-1943), der sejlede som maskinmester ved flere DSB-overfarter 1902-1941. Han gjorde blandt andet tjeneste i Gedser den 9. april 1940, den nat, hvor tyske tropper besatte landet.

I Gedser skete besættelsen ved et trick. De tyske myndigheder havde meddelt, at den ordinære færge "Mecklenburg" om natten fra Warnemünde havde motorskade og derfor var aflyst.

Alligevel sejlede færgen af sted i nattemørket og anløb ved fire-tiden om morgenen Gedser Havn.

Da færgen var fortøjet, strømmede tyske tropper i ly af en godsvogn ud og besatte stationskontoret. Her kap-

pede de alle telefonlinier, hvorefter fyrene på lokomotiverne blev kastet ud. Straks efter landgangen kørte tyske motorcykeltropper af sted nordpå for at besætte Storstrømsbroen, og efterfølgende bragte færgen "Schwerin" endnu flere tropper i land i Gedser.

Samtidig besatte de tyske tropper Kastellet i København og overskred den fælles grænse i Sønderjylland. I løbet af dagen var hele landet således besat.

Opvækst, uddannelse og værnepligt

Otto Kristian Sørensen er født i Drøsselbjerg, et lille sogn på Vestsjælland mellem Korsør og Kalundborg. Hans far var hjulmand og ejede et lille hus med lidt jord til i landsbyen Dalby. Landbrugskrisen i 1800-tallet betød, at familien omkring 1884 flyttede til København.

Efter skoletiden kom han et år i lære som grovsmed hos sin onkel Amdi i Ruds Vedby, og derefter i lære som klejnsmed på Torpedoværkstedet på Orlogsværftet.

Svendegildet skulle have været meget lystigt. Man havde fået fat i en lirekassemand til at underholde, hvad han gjorde, indtil han gik i gulvet, så Otto og kollegerne måtte skiftes til at dreje svinget på lirekassen.

Han begyndte derefter at læse til maskinmester og var svend fra kl. 6-18, på skole fra 18-22 og måtte derefter hjem og læse. Det sidste halve år måtte han opgive arbejdet og udelukkende studere.

Ifølge min farbror Asger tog Otto en af de fineste eksamener, der var taget på skolen, hvorefter aftjente sin værnepligt som værnepligtig maskinassistent.



Korsør cirka 1910 med 'Ægir' fra Kiel-ruten ud for den gamle banegård fra 1956. Slg. SoB.

Hans arbejdsliv

Han blev derefter undermester i rederiet Torm og sejlede mellem England og Libau (Letland), men allerede efter et år kom han til at vikariere som 1. mester og var tillige maskininspektør for sit eget skib.

Den 1. maj 1902 blev han ansat ved Statsbanerne og kom til Korsør, hvor han i væsentlig grad sejlede ruten Korsør-Kiel. Han var dog en enkelt vinter udkommanderet på en isbryder i Limfjorden med basis i Nykøbing Mors.

Otto oprettede sammen med kolleger en maskinmesterskole i Korsør og førte skolens elever til eksamen i København.

Økonomisk må det have gået familien godt, idet Otto fik kørekort og egen bil i 1909, vist nok den første privatejede bil i Korsør.

I 1911 forflyttedes han til København-Malmø ruten. Familien boede i Ndr. Frihavnsgade på Østerbro til april 1914, hvor familien flyttede til Frisenborg Allé over for Vognmandsparken. Vejen hedder i dag Bryggervangen.

I 1919 udvalgte han kongeligt til maskinmester af 2. grad og flyttedes til Nykøbing Mors for at sejle på Salling-sundoverfarten. Her var han med til at stifte Marineforeningen i Nykøbing

Mors. Han var i bestyrelsen, først som sekretær og kasserer og til sidst som formand. Jeg har en flot forsølvet opsats, som han fik af officerer ved Salling-sundoverfarten ved sit 25-års jubilæum ved Statsbanerne.

I 1934 forflyttedes han til Masnedsund, hvor Storstrømsbroen var under opførelse, og i 1935 udnævntes han til maskinmester af 1. grad og blev 1. mester på dampfærgerne "Danmark" på Gedser-Warnemünde ruten.

Før Anden Verdenskrig blev der udlagt minefelter i Østersøen, så det var ikke uden risiko, at færgerne sejlede.

Den 9. april 1940 oplevede Otto, at den tyske værnemagt kom med den ordinære tyske færge og besatte Gedser og gik ombord på "Danmark".

Tyskerne havde en besætning fra ruten Trelleborg-Sassnitz til at sejle "Danmark" med, men den tyske maskinmester bad så mindeligt Otto om at sejle med, så mandskabet ikke kom til at skade "hans maskine".

Tyskerne sejlede kun én tur, hvorefter den danske besætning igen overtog "Danmark". Kun den tyske mester blev ombord for at kontrollere, men han sagde: "Jeg ved, det er min pligt at være i maskinen, men jeg går ikke ned i din

maskine". Efter tur måtte tyskerne tage færgen hjem til Sassnitz.

Min farbror Asger har berettet om en fantastisk sømandsdåd, som de to venner kom til at udføre. Asger var på ferie i Gedser, og som så mange gange før sejlede Asger en tur med over til Warnemünde og retur. Ture startede i klart



O.K. Sørensen på færgen i Glyngøre. Bagved skimtes et par Q-vogne.



O.K. Sørensen som ung maskinist med blød kasket og overskæg i midterste række på en færge på Orlogsværftet i København.



Kørekort eller førerbevis anno 1909 med O.K. Sørensen som 35-årig bilist.

solskin, og Otto var altid i maskinen ud ad havnen og ind, og når skibet var ude ad havnen, kom Otto op i sin kahyt, hvor han spiste frokost med Asger.

Pludselig lød skibsføjten. Otto sprang op og fór ned i maskinen, mens Asger fór op til skipper. Der lå pludselig en tyk tåge over Østersøen, og skipper signalerede ned til Otto "Langsom fart".

Fra broen kunne man høre den tyske færge tude, og pludselig dukkede tyskeren op så godt som ret forude og tude "Fuld kraft bak".

Skipper havde allerede slået maskin-telegrafen på styrbords skrue på "Fuld kraft frem" og på bagbords skrue på "Fuld kraft bak", og han nåede dårligt at få telegraferet helt i bund, før hele skibet rystede af den enorme kraftanstrengelse.

"Danmark" så ud til at blive ramt midt-skibs, men lige i rette tid gør skipperen

det omvendte og trækker "Danmarks" agterende væk fra tysken, og skipper og Asger fór hen for at se, hvor den ramte, men de to færger gled så tæt forbi hinanden, at der dårligt kunne være et stykke silkepapir imellem. Og tyskeren, det bæst, havde bare sejlet på fuld kraft. Skipperen fortalte efterfølgende, at han dagen efter episoden mødte en tysk kollega, der på lang afstand råbte: "Det var ikke mig!".

Den pågældende tyske skipper var blevet tunghør og havde ikke hørt "Danmark", så han var færdig med at være skipper. Anden Verdenskrig gav overfarten ganske alvorlige problemer.

Overfarten blev stort set indstillet fra efteråret 1943, og da Besættelsesmagten bestemte, at "Danmark" den 18. marts 1945 skulle sejle med krigsmateriel, tog danske frihedskæmpere affære og sænkede samme dags morgen færgen i Gedsers østre leje.

Få dage efter blev "Danmark" hævet og slæbt til København, og færgetrafikken blev officielt indstillet den 1. maj 1945.

Kongen og Madammen

Et andet langt venskab fik Otto i Nykøbing Mors med kaptajn Poulsen, der var reserveløjtnant og personlig ven med den senere Kong Frederik IX fra sin tid som styrmand på Kalundborg-Aarhuslinien.

Hele sit liv fik han hver jul et håndskrevet julekort fra kaptajn Poulsen, der også var medstifter af Marineforeningen i Nykøbing Mors og som omtrent samtidig med Otto blev forflyttet til Gedser.

Engang længe efter Ottos død besøgte Asger kaptajn Poulsen i hans otium og blev beværtet med kaffe, cognac og en Rothschild, og pludselig siger kaptajn Poulsen: "Ja, knægt (Asger var 50 år). Du kan godt slægte din far på, når OK



O.K. Sørensens far og mor på forsædet med Helge. Bagved farmor, O.K selv og kusine Eva. Bilen ligner en Adler, og den siges at have været den første i Korsør i 1910.



DSB Frihavnsstationen med rutebil, tog og færgen 'Kjøbenhavn' omkring 1910. Slg. Leif Bang.



Ndr. Frihavsgade omkring 1910 med toetages sporvogne på linie 3. Arkiv KS.



'Lillebelt' sejlede på Sallingsund 1889-1922 og ses her med et par godsvogne på overfarten i sine sidste år. Slg. SoB.

siger noget, kan man stole på det. Det er der ikke mange man kan sige det om". OK var den daglige forkortelse af Otto Kristian. Otto var meget vellidt både af overordnede, kolleger og underordnede. Engang længe efter Ottos død mødte Asger på rute Gedser-Grosenbrode 1. mester, og han sagde:

"Jeg glemmer aldrig din far, for når jeg blev udkommanderet til at sejle på færgen til værft, var restauranten altid lukket, men OK sagde, at han regnede med, at jeg gerne ville købe nogle flasker, så han havde købt et par [toldfrie] flasker til mig. Det er han den eneste, der har gjort".

Ridder af Dannebrog

Som maskinmester kendte Otto kongefamilien meget godt. Hver gang de kongelige var med en færge, blev officerne på færgen inviteret op til kaptajnen. Kong Christian X og dronningen skulle som regel have en kop kaffe,

mens prinserne Frederik (senere Kong Frederik IX) og prins Knud som regel skulle have en pilsner og en lille én.

I 1939 blev han Ridder af Dannebrog, og han var den 8. januar 1940 i audiens hos Christian X, som han jo kendte fra



'Fyn' på udflugtssejls med publikum med Storstrømsbroen under bygning cirka 1937. Slg. SoB.



Færgen 'Danmark' fra 1921 på overfarten Gedser-War-nemünde. Det var den sidste færge, som O.K. Sørensen gjorde tjeneste på.



Brevhoved fra Gedser-overfarten.

overfarterne. Ved audiensen spurgte kongen, hvordan det var at bo i Gedser, og hvordan madammen havde det.

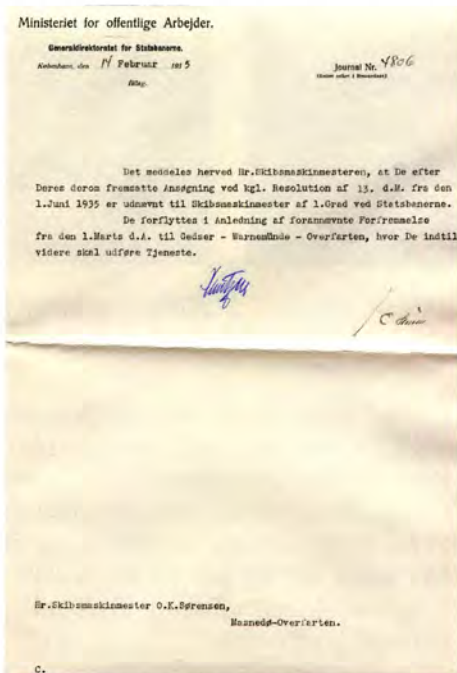
Da Otto kom hjem, sagde han til sin hustru Amanda: "Kongen har nu udnævnt mig til ridder og dig til ma-



O.K. Sørensen som Ridder af Dannebrog.

damme", noget han aldrig selv kunne finde på at kalde min farmor.

I 1941 blev Otto pensioneret og købte en bungalow i Hvidovre, men han kom ikke til at nyde sit otium ret længe. Otto døde i 1943 kun 63 år gam-



Forflyttelse til GW-overfarten.

mel. Han blev begravet på Solbjerg Kirkegård i København. Ved sin død boede han og Amanda på Dr. Willesvej 9 i Hvidovre.

Hvor ikke andet er nævnt, stammer illustrationerne fra Mogens Sørensen.



Udnævnelsen til Ridder af Dannebrog 1939.

Beretningen om ETJ 5

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da Finn Lekbo for et par år siden annoncerede, at han ville lave en model af et lokomotiv fra Horsens Privatbaner (HBS, HV), spurgte jeg ham, om han kunne lave en udgave som ETJ nr. 5. Det var ikke noget problem, sagde Finn.

På et marked noget senere fortalte han mig, at det alligevel havde givet lidt ekstra arbejde, idet ETJ 5 havde skorstensbånd, og derfor måtte han lave en ny skorsten.

Men hvordan så ETJ 5 i det hele taget ud? Jeg vidste det faktisk ikke, og jeg kunne ikke finde billeder af maskinen, hverken i bøger eller på nettet. Det eneste, jeg vidste, var, at ETJ købte maskinen fra HBS i 1951-52.

Jeg spurgte flere, om de havde kendskab til billeder af maskinen, men resultatet var negativt, lige indtil Ole Linå Jørgensen i Århus fortalte, at han havde en kopi af et



ETJ 5 ved remisen i Trustrup 1955. På lokomotivet ses værkfører Niels Friis. Arkiv Svend Gade.



ETJ 5 i Ebeltoft 1966. Foto Svend Gade.



ETJ C 1 og en godsvogn i Ebeltoft den 25. maj 1967. Foto Holger B.D. Sørensen.

billede, taget af Svend Gade. Jeg kontaktede derfor Svend, der rigtig nok havde ikke blot ét, men hele to billeder – og tilmed denne morsomme beretning om ETJ 5:

"Det er rigtigt, at der ikke findes ret mange billeder af nr. 5, den har altid stået i remisen på Trustrup station. Den har ikke kørt ret mange kilometer på Ebeltoftbanen. En gang i maj 1966 blev den slæbt fra Trustrup til Ebeltoft, hvor der skulle fjernes nogle ting fra lokomotivet.

Jeg tog et billede af nr. 5 i Ebeltoft, kort før den forlod banen. I baggrunden ses det nybyggede Hotel Hvide Hus. Det andet billede er et af min fars billeder.

I følge mine notater var medlemmer af ETJ's bestyrelse samt direktør H.H. Krag til møde hos Horsens Privatbaner lørdag den 15. december 1951, hvor de forhandlede om køb af HBS 2, og de blev enige om en pris på kr. 37.000,-. Købet skulle lige omkring Trafikministeriet til godkendelse.

De skriver, at man forventer at lokomotivet kommer i drift omkring 1. februar 1952. Billedet er taget i 1955 ved remisen i Trustrup, og på lokomotivet står værkfører Niels Friis.

Fredag den 10. juni 1966 blev damplokomotiv nr. 5 + M 1 ex RØHJ M 3 + E

2 ex FFJ E 36 kørt med dagens godstog fra Ebeltoft til Trustrup. Køber var produkthandler Jens Henriksen (også kaldet Jern Jens) fra Aarhus, alle tre enheder blev ophugget på hans areal ved de gamle remiser på Aarhus Ø.

Jeg kan godt huske nr. 5, jeg har nok været der omkring tre år, hvor jeg blev løftet op i lokomotivet på Ebeltoft station, fyrlågen blev åbnet og jeg så ilden. Jeg tror nok, at jeg blev bange, så det er nok derfor, at jeg kan huske det i dag."

Tak til Svend Gade for denne beretning om et ellers længst glemt lokomotiv – og det er dejligt, at der overhovedet findes

HBS 3 i 1952, søstermaskinen til HBS 2 alias ETJ 5. Slg. Leif Ørndorf.



billeder af det. Og nu findes det altså også i model. Hvor er verden forunderlig.

ETJ 5 begyndte den aktive tjeneste i 1928 som HBS 2 ved Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane.

Den var ud af en serie på syv maskiner til banerne ved Horsens. Bryrupbanen samt Tørringbanen blev netop omsporet fra smal- til bredspor i 1928-29, og serien af nye damplokomotiver blev den sidste, store ordre på privatbane-damplokomotiver. Det var Henschel, der vandt ordren.

Lokomotiverne havde en største hastighed på 70 km/t med et akseltryk på 12,1 tons, og de var meget velegnede til de store stigninger i det østjyske landskab.

De var meget iøjnefaldende med store sidevandkasser og et ret harmonisk ydre. I øvrigt var det de første gang ved en privatbane, hvor såvel vogne som lokomotiver havde trykluftbremse.

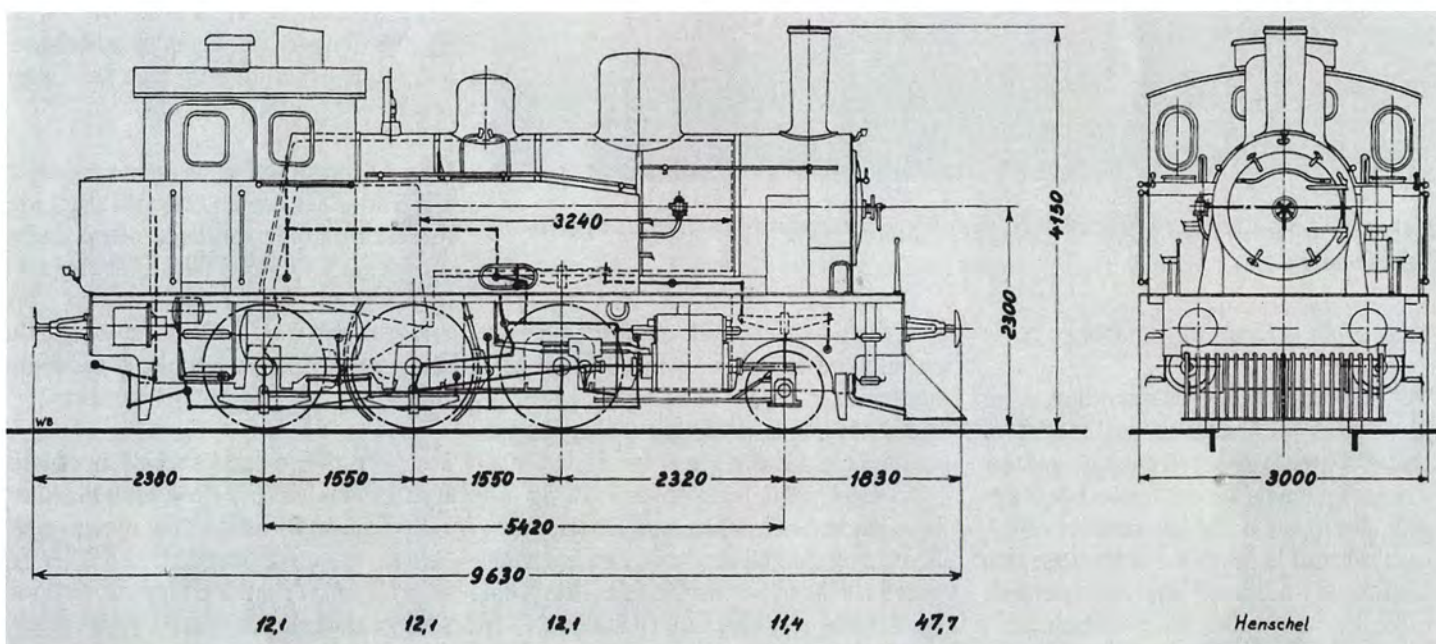
Selve typen, en 1-C-0-maskine, var meget udbredt ved de danske privatbaner, hvor i alt 30 lignende eksemplarer var i drift, mange af dem netop fra Henschel.

Specielt Horsens-banerne stod sig godt med disse lokomotiver, da de som relativt nye maskiner var i god stand ved Anden Verdenskrigs udbrud.

To af disse maskiner er bevaret - HV 2 og HV 3 (senere numre L 106 og L107, endnu senere L 406 og L 205).



HBS 3 i 1952, søstermaskinen til HBS 2 alias ETJ 5. Slg. Leif Ørndorf.



Tegning af HBS- og HV-maskinerne - og af ETJ 5. Slg. SoB.

*Et stemningsbillede fra ETJ med Triangelvogn.
Foto Svend Jørgensen, slg. Leif Ørndorf.*



Modellen af ETJ 5



Her er ETJ 5 på vej ind i billedet - en nydelig repræsentant for en typisk privatbanemaskine.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det var med en vis spænding, at jeg besøgte mesteren bag modellen, Finn Lekbo i Tranbjerg syd for Århus. Jeg havde set det første, håndbyggede eksemplar af HV-lokomotivet i 2017, men nu stod jeg over for at skulle se den færdige ETJ-udgave. Finn Lekbo hentede modellen, der vanen tro var monteret i en metalæske, forsvarligt skruet på plads på en stump spor. Og modellen var bare flot. Matsort, med fine detaljer, i nøjagtig målestok, en drøm af et lokomotiv. Lokomotivet er bygget næsten udelukkende i metal. Det betyder for det første en

god vægt, for det andet, at alle detaljerne er holdbare og stabile - der er ikke noget, der brækker af eller forsvinder ud i rummet. Samtidig er detaljerne meget skarpe og filigrane. Lakeringen er behageligt mat - det er et pænt, brugt lokomotiv, og fabrikspladerne er udført som ætsede dele. Styring og gangtøj er af metal og fungerer perfekt. Hjulene er fra britiske Romford og dermed særdeles fine (RP 25). ETJ 5 er essensen af et typisk, dansk privatbanedamplokomotiv.

I den digitale version er modellen legende let at køre med. Modellen har fjedrende puffer, og selvom det vel blot er en "gim-

mick" uden reel betydning, er det alligevel dejligt at se pufferne blive trykket sammen ved rangering. For og bag er der blot en simpel koblingskrog - diskret, men sikker. Modellen er uden lys, men som Finn Lekbo siger, hvem kører modeltog i totalt mørke? Da ETJ eksisterede, kørte man ikke med lys om dagen, så det er faktisk helt i orden.

ETJ 5 er en juvel til samlingen, og det er en skam, at der slet ikke findes tilsvarende storseriemodeller, således at de mange modeljernbanevenner, der kører dansk privatbane epoke III, stadigvæk ikke har ret mange andre muligheder end at ommale tyske modeller af f.eks. BR 74, 91 eller 98 til noget, der ligner et privatbanelokomotiv - med mindre man kan bygge ét selv.

Finn Lekbo fortæller, at denne model af ETJ 5 ikke blev den eneste af sin slags, idet fire andre kunder ønskede netop denne udgave, så ETJ 5 har ikke levet forgæves og findes nu bevaret for eftertiden - om end kun som model. Og det er jo slet ikke så ringe. Nu mangler der blot et par vogne fra ETJ for at gøre illusionen perfekt.

I øvrigt var Finn Lekbos arbejdsbord godt fyldt op med dele til det kommende litra R-lokomotiv, som bliver det næste i rækken af ædle, håndbyggede modeller fra Felix Team. R-maskinen leveres i tre forskellige nummervarianter. I øvrigt regner Finn Lekbo med at lave yderligere nye modeller af damplokomotiver, men hvilke er foreløbig en velbevaret hemmelighed.

Felix Team: ETJ Nr. 5. 1-C-0 damplokomotiv. Epoke III. Pris ca. kr. 11.000,-.



Fyrbødersiden på lokomotivet.



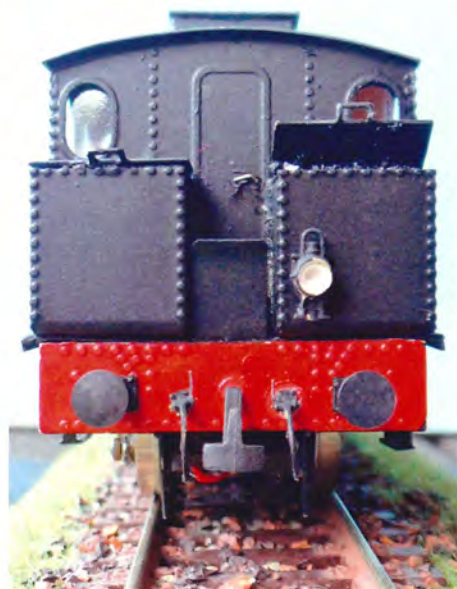
- og lokomotivførerens side.



Nærbillede af forenden med de mange detaljer.



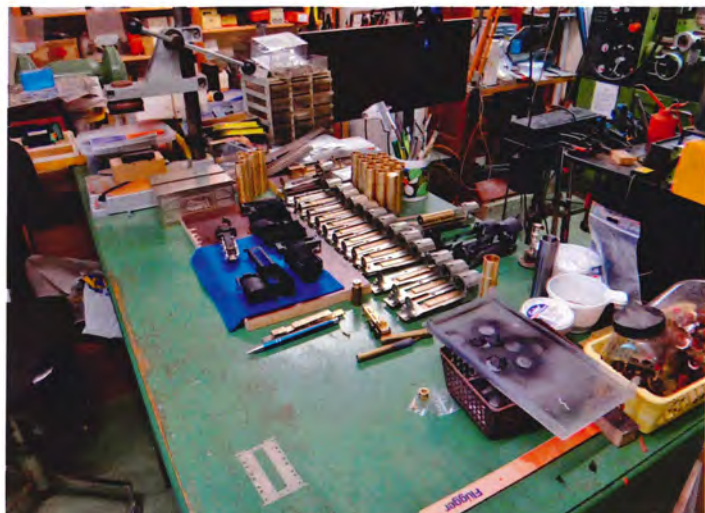
Førerhus og nærbillede af nitterækker, skilt, håndbøjler m.m.



Bagsiden på det lille damplokomotiv - sammenlign med forbilledet fra HV-HBS.



Kedel, vandkasse, domer og rørføringer.



Værkstedet hos Finn Lekbo - her er rækker af dele til den kommende R-maskine klar til montering.

"ODIN" - havnens betvinger

Af Flemming Søeborg

Bugserbåde eller slæbebåde er et ret overset kapitel i modelskibsbygningen. Interessen - i det mindste for modeljernbanebyggere - samler sig mest om færger, hvilket er naturligt nok: Færger kan i form af jernbanefærger kombinere land- og vandtransport.

Alligevel er der noget fascinerende over bugserbåde - man kan næsten kalde dem havnens rangermaskiner, for de har gennem tiderne 'bakset' mangt et

stort fragtskib eller luksusliner eller mere ydmyge pramme på plads. Ofte så man bugserbådene ligge ved kajen, hvor der også var jernbanespor, som det for eksempel ses på billedet fra Nordhavn i Københavns Frihavn, hvor "Holger" fra Frihavnens Bugserelskab, FB, ligger ved siden af en af kuldamperne.

Kuldamperne bragte kul til Østre Gasværk, hvor de flittige damplokomotiver dagen lang skubbede de fyldte kulvogne op ad rampen til nedstyrtnings-skakterne til retorterne - og til et ægte havnemiljø med havnebane hører na-



FB-bomærke - Frihavnens Bugserelskab. Vignet fra et jubilæumsskrift. Slg. SoB.



Kajen i Nordhavn sidst i 1960'erne med Østre Gasværks kultog og FB-båden 'HOLGER' med den grønne farve. Kulskibet synes at være sovjetisk. Foto Svend Jørgensen, slg. Leif Ørndorf



Den rigtige 'ODIN', formodentlig med sort skrog, brun overbygning. Desværre er skorstensmærket ikke synligt. Slg. SoB.



Forskibs er der ankerspil og pullerter samt spygatter. Bemærk også dæksplankerne - ægte træ, indfarvet og patineret.



Diverse udstyr på agterdækket og en anden type fender. Også her mangler navn og hjemsted, men det kommer.



To glade gutter får sig en hurtig frokost inden næste tørt.

turligvis også en bugserbåd. Sådan én måtte naturligvis bygges.

Jeg forelagde projektet for Ove Pedersen, Jelling Modelskibsværft, og han var straks med på idéen - uden i øvrigt at kende til bådene fra FB. Jeg selv mindes FB-bådene fra Københavns Havn i 1960'erne, hvor jeg nød at se de bomstærke både manøvre rundt med kæmpestore skibe. Det ville jeg gerne genopleve, omend i mindre målestok - og uden luksuslinere eller store havnebassiner.

Problemet var bare - hvilke andre både havde FB, og hvordan så de ud i virkeligheden? Det viste sig hurtigt, at FB havde blandt andet en bugserbåd ved navn "ODIN", og så var sagen jo klar: "ODIN" skulle genopstå - præcis som Jernbanemuseets nyeste kreation på skinner. Næste problem var, at der eksisterede kun meget få billeder af "ODIN" - bugserbåde har åbenbart aldrig været fotogene - men ud fra de

få billeder og andre data så som tegninger, mål og ligheden med andre, kendte bugserbåde var det en smal sag for Ove at bygge "ODIN".

Ove byggede båden helt, som jeg ønskede den - med den store, skrå skorsten som det mest markante tegn. "ODIN" har det rigtige svaj hen langs siderne, og overbygningen svarer godt til forbilledet. Dæksplankerne er af ægte træ, og for og bag er der demonterbare, fjedrende fendere. For mig var det navnlig skorstenen, er var det markante ved "ODIN" - og dens jævndreende både: En stor, høj, rund og lettere 'bagudlænet' skorsten, der godt nok virker antikveret, men samtidig bidrager til dynamikken. Desværre mangler "ODIN" stadigvæk det flotte "FB" på skorstenen, men det kommer nok en dag.

Måske er en og anden detalje forkert, men det er svært at efterprøve det. "ODIN" eksisterede blot fra 1915-63

og var som nævnt ikke det allermest fotograferede fartøj. Det er en lille, kort og ret kompakt båd, men med præcis det udtryk af kraft og "kampgejst", som udmærkede disse dagligdags tjenere i havnene.

Jelling Modelskibsværft. FB "ODIN" 1:87. Håndbygget model. Pris på forlangende.



Det stolte skib 'ODIN' klar til næste indsats.

Nyt fra Nürnberg



Claus Aatonen og Flemming Søborg på Märklins store stand.

Af Flemming Søborg, fotos Suzanne Henriksen

Arets messe var nr. 70. Fra begyndelsen i 1949 med blot 351 udstillere er messen vokset til verdens største - og blandt de 21 tilbageværende modeljernbanefirmaer fra dengang finder man stadig tre af de førende: Märklin, Falter og Wiking. Det er imponerende, og Märklin blev da også i 2018 kåret som "Århundredets Mærke" i en stor, tysk encyklopædi. Blandt Märklins danske nyheder er et begynder sæt med det gule rangerlokomotiv, der ligner MK-forbilledet, med tre DSB-godsvogne - tankvognen bærer kun påskriften "Brandfarligt" - det selskab kender jeg ikke! Kunne Märklin virkelig ikke finde et bedre navn? Det virker lidt fattigt. Lokomotivet har flere, digitale funktioner og leveres med skinneoval og strømforsyning.

Der kommer atter en ny MY fra Märklin. Det er den rød/sorte MY 1110, der er forsynet med rangerplatform og diverse digitale lyde. Hertil kan man koble de to sæt med Slmmps-vogne, læsset med kampvogne og militære køretøjer. Sådanne tog kørte især på Vestbanen (VNJ) til Oksbøl. Endvidere kommer der et par europæiske godsvogne med dansk islæt, den ene med en Mærsk- og en Safmarine-container (Sggrss), den anden med Carlsberg-mærke og fodboldspiller på siden (SBB Hbis). Et interessant vognsæt er de to O-vogne fra SJ, læsset med fire SAAB 92-biler.

Märklins flagskib er guld-modellen af "Krokodillen" fra SBB. Forbilledet fylder 100 år i år, og derfor hyldes dette lokomotiv med en eksklusiv model med overflade af 24 karat guld og alle mulige funktioner. Märklin udsender et femvognssæt fra DR i samarbejde med Tillig.

Sammen med søsterfirmaet Trix kommer damplokomotivet BR 24 med ekstra stor tender tillige med de helt moderne typer BR 193 Vectron fra Tjekkiet, Slovakiet og Schweiz, DB-giganten V 320 med roterende ventilatorer og SBB "Roter Pfeil". I spor 1 kommer bl.a. vogntypen "De tolv Apostle" - en syrekrukkevogn i flere varianter. Af LGB-materiel vil jeg blot nævne det meget flotte damplokomotiv type VI K Nr. 212 fra de saksiske statsbaner - en net lille, femakslet sag.

At Roco har overtaget Fleischmann-sorimentet, ses tydeligt ved, at flere af de klassiske modeller nu udsendes i Roco-regi. Roco har genoptaget traditionen med de præjsske "års-tog". I år er det en T 3 med små passagervogne og det pudsige, bayriske tenderlokomotiv Pt 2/3 i epoke I-udgave. Det er lokomotivet, der altid ser ud som om, at det har tabt en aksel undervejs, men sådan var det født. Fra Østrig kommer Rh 1020 med fire CIWL-sovevogne, det franske "Le Capitole" kommer igen, og til Sverige kommer det todelt Dm-lokomotiv. Den tyske akkumulatorvogn BR 515 er også annonceret til i år.



My 1110 med rangerplatform - flot nyhed fra Märklin. Foto Märklin.

Der er ikke mange, danske vogne - der kommer to Carlsberg-sættevogne på en T 2000-bærevogn - desværre sørgeligt aktuel; desuden kommer en MAYO-vogn på basis af en tysk kølevogn, og det var så dét. Den nye T 3 (Sdgms) angives også som dansk nyhed, men katalogbilledet viser blot en fotomontage uden litrering. En vogn, der dog også ofte har kørt gennem landet, er den svenske Nordwaggon. Lil-lebror Fleischmann udsender i år det nykonstruerede damplokomotiv BR 44 i N, gasturbinelokomotivet BR 210 og det øst-tyske BR 118. Særlig vægt lægger Fleischmann på "præievognen" litra Rils og T 3-lommevognene, men der kommer også bayriske jubilæumsmodeller, nye UIC-X-vogne i mange varianter og en kvægvogn med kreaturer og gitter. Eneste danske nyhed i N er en litra Rs med naturgasrør.



LGB-anlægget hos Märklin med meget natur.



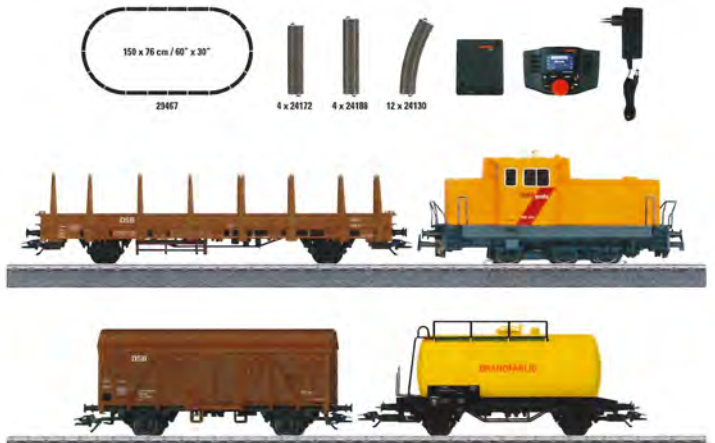
BR 120 kommer fra PIKO.



Exact-Train fra venstre, Kasper i midten, Christian Arndt, ASM og Tommy Lass.



Den gyldne krokodille - den kører nok direkte i bankboksen hos de fleste ejere. Foto Märklin.



Det nye MK-togsæt med Gs-, Kbs- og gul tankvogn. Foto Märklin.

Piko har masser af nyheder undervejs. Det kendte ellokomotiv BR 120 kommer i 2019, ligesom "Europa-lokomotivet" BR 181 kommer (firesystemsløkomotiv), Blauer Blitz fra ÖBB kommer igen, nu med lyd, den neutrale, røde Desiro, mage til de tre, der kørte på Svendborgbanen (men med tysk tekst), og der kommer også hele to danske vogne.

Den ene har været der før, det er en ældre Carlsberg-vogn med bremsehus (type 02), den anden er en 100 % fantasimodel, nemlig en Faxe-ølvogn på

samme basis. Faxe Bryggeri, der stammer fra 1901, har aldrig haft ølvogne - det var kun Tuborg, Carlsberg, Albani og Stjernen, der havde egne ølvogne.

Piko laver et nyt skinneresystem. Det er de kendte A-skiner, der nu udvides med skinner med fast ballast - en mellemting mellem Fleischmann Profi og Märklin/Trix C-skiner.

I første omgang kommer der kun standardradier og enkelte lige skinner samt sporskifter med plads til drev under ballasten. I øvrigt fylder Piko også 70 år i år.

Brawas nyhedspakke er med over 200 nyheder ikke meget mindre end de andres. Brawa udsender en norsk motorvogn litra Cmdo (ex. VT 137, tysk efterladenskab), en meget flot kemikalietankvogn og nogle store overraskelser, en dansk Gulf-tankvogn (epoke IV) samt en Albani-vogn (epoke III) på basis af en G 10-vogn (ZB 99 688) - begge desværre "fantasi-modeller" samt en rød TKVJ-vogn.

Dertil kommer flere fiskevogne (tyske) af den type, som DSB lejede i 1950'erne. Den største overraskelse fandt jeg hos



LGB-lokomotiv - en lilliput i sværvegtsklassen. Foto LGB.



Fuld indretning i det saksiske damplokomotiv fra LGB. Foto LGB.



Railjet fra Roco på det flotte anlæg.



Pt 2/3 kommer i H0 og N - fra Roco og Fleischmann.



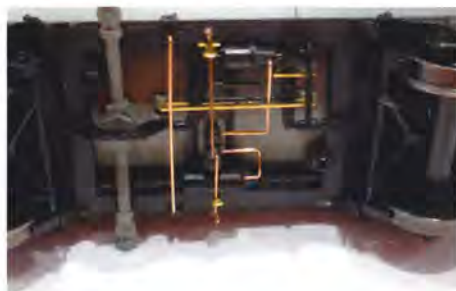
Skinneslibelokomotiv i nye farver fra Fleischmann.



Pikos nye skinner med ballast.



Ny, dansk tankvogn fra Exact-Train, et spændende projekt.



Komplet udrustning med rør, ventiler etc. på tankvognen.



Lavendelmarker hos Heki - med autentisk duft.

Exact-Train: Her var udstillet en ældre, tykmavet tankvogn, og det viste sig, at den var konstrueret af Kasper Bang Jensen fra Dekas. Den vil komme i mange danske varianter – i første omgang i epoke III fra Esso/D.D.P.A., B. Ringsted & Co. samt Dansk Sojakagefabrik, men senere vil Dekas lave andre varianter. I øvrigt sender Dekas også snart nye signaler til baneoverskæringer på markedet herhjemme.

På firmaets stand var der et helt nyt firma, Arndt Spezial-Modelle (ASM), der i første omgang laver meget flotte vogne i spor N til Tyskland og Norge (B 9-vognene f.eks.) – med belysning og bemalet indretning. Firmaet var ikke afvisende over for danske modeller.

Også Tillig havde en overraskelse i posen til os – nemlig den lange, moderne postvogn litra Pbm i rød bemaling med gult posthorn i H0. Den kommer dog

kun, hvis der er bestillinger nok (inden 31. marts 2019). Tillig laver også LUR-PAK-vognen og Habbills i TT – her har Spor og baner været behjælpelig med materialet.

Den mest eksklusive nyhed med dansk islæt er Nord-Express-sættet fra 1936 med syv CIWL-vogne. Det skal indeholde fem sovevogne, en restaurantvogn samt en rejsegodsvogn, men reelt var det kun den ene sovevogn, som gik til Danmark – resten kørte til andre destinationer i det nordlige og østlige Europa (fra Paris). Ønsker man sættet, skal man nok begynde at spare op nu – en CIWL-vogn fra L.S. Models koster omkring 750,- kroner, og det skal så ganges med syv...

Brekina udsender Opel Rekord P 2 "FONA", Mercedes Benz/8-ambulance fra Gentofte og Roskilde Brandvæsen og Volvo Duett med Tekno-reklame.

Desuden er der nu chauffører i udvalgte lastvogne. Til gengæld ophører togproduktionen hos Brekina, efter siddende pga. manglende rentabilitet og service. Brekina havde nemlig ingen reservedele til modellerne.

Det er selvfølgelig kun et hårdt udpluk af nyhederne, hvor der i år er mange gengangere: ESU, Piko og Brawa udsender f.eks. hver deres version af V 60, det tyske rangerlokomotiv. Fra år til år bliver der færre og færre udstillere, og det kan blandt andet aflæses af, at hvor jeg førhen hjembragte 11-12 kg kataloger, var vægten i år blot ca. 8 kg.

Derfor er det utroligt, at der stadigvæk dukker nye firmaer op som Arndt Spezial-Modelle (ASM), trods hårde odds og høje priser for staderne. Det viser dog, at der stadig er stor interesse for modeljernbaner, så mon ikke hobbyen overlever et par år mere?



Cubanske sukkerrørsbaner hos Mini-trainS.



Hjælp lige med at skubbe øsen. Scene hos Busch.



Moderne godstrafik hos Roco.



BR 515 som CAD-tegning fra Roco.



T3000-sættevogne fra Roco - sørgeligt aktuel med Carlsberg-sættevogne.



En velkendt, moderne godsvogn fra Roco.



Den røde DESIRO fra Piko - har også kørt på Svendborgbanen.



Rocos version af MAYO-vognen - nok kun en håndmodel. Foto Roco



Også Albanivognen er en fantasivogn - bryggeriets vogne var ganske anderledes. Foto Brawa.



TKVJ-vognen er næsten korrekt, men skal rettes lidt. Foto Brawa.



Byscene hos Fallers.



GULF-tankvognen har ikke noget eksakt forbillede, men er dog flot udført. Foto Brawa.



Nord Express 1936 fra L.S. Models.



Tilligs mulige, danske projekt. Realiseres kun, hvis der er nok forudbestillinger. Foto Tillig

Odense Letbane



Begyndelsen - eller enden - af Odenses nye letbane - rilleskiner, parate til fastgøresle.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nye letbaner i Danmark har vanskelige kår: Befolkningen er gennem mange årtier vænnet til, at kollektiv bytrafik foregår med bus, men flest skal helst køre i egen bil, således at der kan bygges flere motorveje og laves gadegennembrud.

Sådan må man konkludere dansk trafikpolitik i korthed. Letbanen i Århus

fik ikke nogen let fødsel - til dels skyldes det nok Letbaneselskabet selv, men myndighederne (Trafikstyrelsen) var heller ikke lige til at danse med.

Langsomt og til særdeles store omkostninger for befolkningen og erhvervslivet i Odense skrider det derværende letbanebyggeri fremad efter flere års kaos med "bombekrater" og uendelige omkørsler i byen. I begyndelsen af december var selskabet bag letbanen

omsider nået så vidt, at de første meter af det kommende letbanespor kunne støbes fast i beton.

Det skete på et vindomsust stykke mark i udkanten af byen. For undertegnede var det en stor begivenhed at se anlægget af en sporvej med rilleskiner - godt nok har Århus som nævnt haft letbane et års tid, men at Odense nu atter skulle få moderne sporvej - det var næsten for godt til at være sandt. Den



Så er betonkanonen ankommet, og støbningen går i gang.



Nærbillede af støbeprocessen.

Smil - du er på. Lidt til fotoalbummet.



sidste sporvogn forlod byen i 1952, og siden har passagererne været henvist til busser.

Det var en meget beskeden højtidelighed - en af de medvirkende ingeniører holdt en kort tale, de relativt få tilskuer kæmpede bravt for at holde varmen i den bidende, iskolde storm ude på marken, og efter en halv time ankom betonkanonen endelig, og så kunne mandskabet gå i gang med støbningen. Der var utallige flittige hænder i arbejde - det var jo et prestigeprojekt at få

glattet betonen ud og støbt skinnerne pænt og nydeligt fast. I øvrigt var der flere medarbejdere i gule og røde veste end tilskuere.

Jeg spurgte en af ingeniørerne om, hvor lang tid der gik, førend betonen var hærdet. Man kunne gå på den efter et døgn, svarede han - men gennemhærdet var betonen først efter en måned.

Nuvel, det varer alligevel et par år, inden letbanen er færdig i 2020, så mon ikke den faste kørevej er hærdet til den

tid? I øvrigt er det pudsigt, at selv ude på en vis hr. Lars's mark anvendes rilleskinner - men det er nok det nemmeste at anvende samme skinneprofiler på hele strækningen.

Nu venter vi bare på, at Letbanen i København kommer lige så godt fra start: Foreløbig har det taget næsten ti år at nå ingen steder. Nogle må synes, at det er bedre at trille af sted i biler og skramlende busser, eller havde vi for længst fået moderne overflade-bytrafik i de største byer.

Til afslutning et billede fra Tranbjerg med to Tango-vogne fra Århus Letbane, december 2018. Som det ses, er køretrådsophænget næsten af jernbane-standard her.



Rendsborg september 2018



Den første færgetur over kanalen.



Fremme ved broen, men hvor er svævefærgen?



Et rødt regionaltog kører over broen.

Tekst Sten Møller, fotos Ole og Sten Møller

Søndag den 2. september 2018 kl. 7.45 kørte vi ombord på Bornholmslinjens helt nybyggede færge "Hammershus".

Det var færgens anden driftsdag for Molslinjen, der under navnet Bornholmslinjen havde overtaget færgebetjeningen af Bornholm fra den 1. september.

"Hammershus" skulle sejle os fra Rønne til Sassnitz. Efter en virkelig behagelig sejltur på 3½ time ankom vi til Sassnitz, og let forsinket på grund af en drilagtig agter-broklap trillede vi land på Rügen.

En efter bornholmske forhold lang køretur bragte os sidst på eftermiddagen til vores destination, den lille landsby Bünsdorf, der ligger meget naturskønt ved en stor sø ca. 15 km nord for Rendsborg.

Her havde vi, min kone, jeg og vores voksne søn, fundet en fin lille feriebolig. Vi skulle have en lille ferie i Slesvig-Holsten.

Vi skulle se og opleve Kielerkanalen, og naturligvis ville jeg meget gerne til Rendsborg for at se den flotte, gamle jernbanehøjbro med svævefærgen, der, ophængt under broen, bringer folk og biler over kanalen. Hjemmefra havde jeg

studeret Google Maps og set, at stationen i Rendsborg ligger meget tæt på kanalen.

Derfor har man ved stationens udkørsel måttet bygge en stor, nærmest oval, dobbeltsporet skinnesløjfe, som toget kører gennem for at komme de ca. 42 meter op på højbroen. Det ville jeg gerne både se og opleve.

Først: lidt geografi om Kielerkanalen eller Nord-Ostsee-Kanal, som den kaldes i Slesvig-Holsten. Den forbinder Nordsøen og Østersøen og er 98 kilometer lang, ca. 100 meter bred og ca. 11 meter dyb. Den er, ifølge Grænseforeningens web-site, verdens mest benyttede, menneskeskabte vandvej.



Et stort containerskib på vej under broen.

Vores feriebolig lå nord for kanalen, så planen var at se højbroen fra syd og bruge svævefærgen til at komme til ind centrum af Rendsborg fra syd.

Derfor startede vores første tur til Rendsborg med en sejltur over kanalen med en af de 14 små gratis kanaloverfarter, og så kørte vi syd for kanalen mod jernbanehøjbroens sydlige landfæste.

Alt gik fint, og GPS'en hjalp os den rigtige vej, og vi endte med at køre langs højbroens sydlige, meget lange rampe, helt frem til kanalen.

Men hvor var svævefærgen? Rampen og den lille pavillon var der, men ingen svævefærg. Til gengæld var der nogle store plakater, som fortalte om

svævefærgen, og at den var blevet på-sejlet den 8. januar 2016, og at den ikke kunne repareres.

Heldigvis stod der også, at man var i gang med at bygge en ny svævefærg, og at den ville være klar i 2020.

Efter den lidt skuffende oplevelse begyndte vi at se på højbroen, som vi stod under, og det er en meget imponerende konstruktion.

Højbroen er bygget fra 1911-13, og hele stålkonstruktionen med tilkørselsramper m.v. er 7,5 kilometer lang, så det er en meget imponerende

konstruktion at stå under. Da vi første gang sejlede over kanalen, lagde vi mærke til et containerfragtskib, der



Rendsborg banegård set fra gadesiden.

var på vej gennem kanalen, og nu da vi stod der under højbroen, sejlede net-



De to perroner på Rendsborg banegård.



Og så er vi på vej ind i sløjfen - ruderne giver lidt reflekser.



Her er vi højt oppe over kanalen, og skibstrafikken er tæt. Den mørke bjælke er en af broens profiler.



Der var engang i Felde - den præjssiske stationsbygning er bevaret, men benyttes ikke længere i driften.

op det fragtskib, som vi havde set før, under broen - samtidig med, at et rødt regionaltog kørte over broen, så kunne det næsten ikke blive bedre.

At vejret var lidt gråt og med let regn, føltes helt skønt, for det var første gang, vi som bornholmere oplevede regn efter den lange tørre og varme sommer.

Togtur

Efter nogle dejlige og oplevelsesrige dage med mange fine bilture, så måtte jeg bare ud at køre i tog, og det skulle være med start fra stationen i Rendsborg, mod syd gennem den store sløjfe op over højbroen.

Desværre ville resten af familien ikke med, så det måtte nødvendigvis kun blive en kort tur. Der var to muligheder: tog mod Hamborg eller tog mod Kiel.

Ved at se lidt på diverse køreplaner på stationen fandt jeg ud af, at der kørte ret mange tog mellem Kiel og Rendsborg, og at nærmeste krydsningsstation var en station ved navn Felde. Så planen blev: Rendsborg-Felde ca. 25 minutter, ca. 25 minutters ventetid i Felde og derefter tog tilbage til Rendsborg.

Billetten skulle købes i en af DB AG's billetautomater, og med lidt hjælp fra min søn - der i en del år har boet og arbejdet i Tyskland og derfra kendte til DB AG-billetautomaternes hemmeligheder - lykkedes det at købe gyldig rejsehjemmel Rendsborg-Felde tur/retur.

Toget var et rødt DB-regionaltog fra NAH:SH af samme type, som jeg har set på Køge station på Lille Syd. Turen fra Rendsborg station igennem sløjfen op til højbroen var en fantastisk tur, men

fornemmede virkelig, at man kom op over byen, og man kunne se ud over byens tage, derefter ud over kanalen.

Lidt syd for byen deltes banen i en gren mod Kiel og en gren mod Hamborg.

Mod Kiel blev banen enkeltsporet, og jeg følte meget tydeligt, at det måtte være sådan, at toget ville have kørt på Bornholm, hvis man havde truffet en anden beslutning i 1968. En fin togtur gennem et afvekslende landskab til Felde. Her holdt toget mod Rendsborg og ventede på krydsning med det tog, jeg kom med.

Alt foregik helt efter bogen, toget fra Kiel holdt stille og ventede på, at toget fra Rendsborg var stoppet ved perron, så fik toget mod Rendsborg grønt lys og kørte. Toget mod Kiel ventede lidt,



Den ene perron på Felde station med venteskur og automat.



Krydsningen i Felde er netop gennemført.



I det fjerne ses Højbroen, mens toget kører på den lange, ovale rampe.



Godstoget, der kom i vejen nede ved banegården.

så fik det grønt lys til afgang og så afsted. Skønt at se for en toghungrende bornholmer.

Felde viste sig at være en meget meget lille station med et par hundrede meter krydsnings-/omløbsspor, peroner på hver side af sporet med hver sit lille læskur.

I hvert læskur var en billetautomat af samme type som på stationen i Rendsborg.

Der var en fin gammel stationsbygning men helt i stil med, hvad der sker i Danmark, var den solgt fra og afskærmet fra perronen med et hegn.

Ingen tvivl om at det havde været en vigtig krydsningsstation, men der var åbenbart ikke vokset en by op på stedet, for der var ret øde, og den dag, jeg var der, var der kun to passagerer foruden mig, der skulle med til Rendsborg.

Men vejret var godt og landskabet var smukt, og der var skinner osv., så de 25 minutters ventetid fløj hurtigt afsted.

Så kom toget fra Kiel og holdt ved perronen, kort efter kom toget fra Rendsborg, altså igen en krydsning helt efter bogen.

Igen en skøn tur gennem det smukke slesvig-holstenske landskab, men da vi nærmede os Rendsborg, begynd-

te vi at køre langsomt og stoppede så helt, det blev lidt stop og kø. Vi kørte langsomt og stoppede helt lige før højbroen og kanalen.

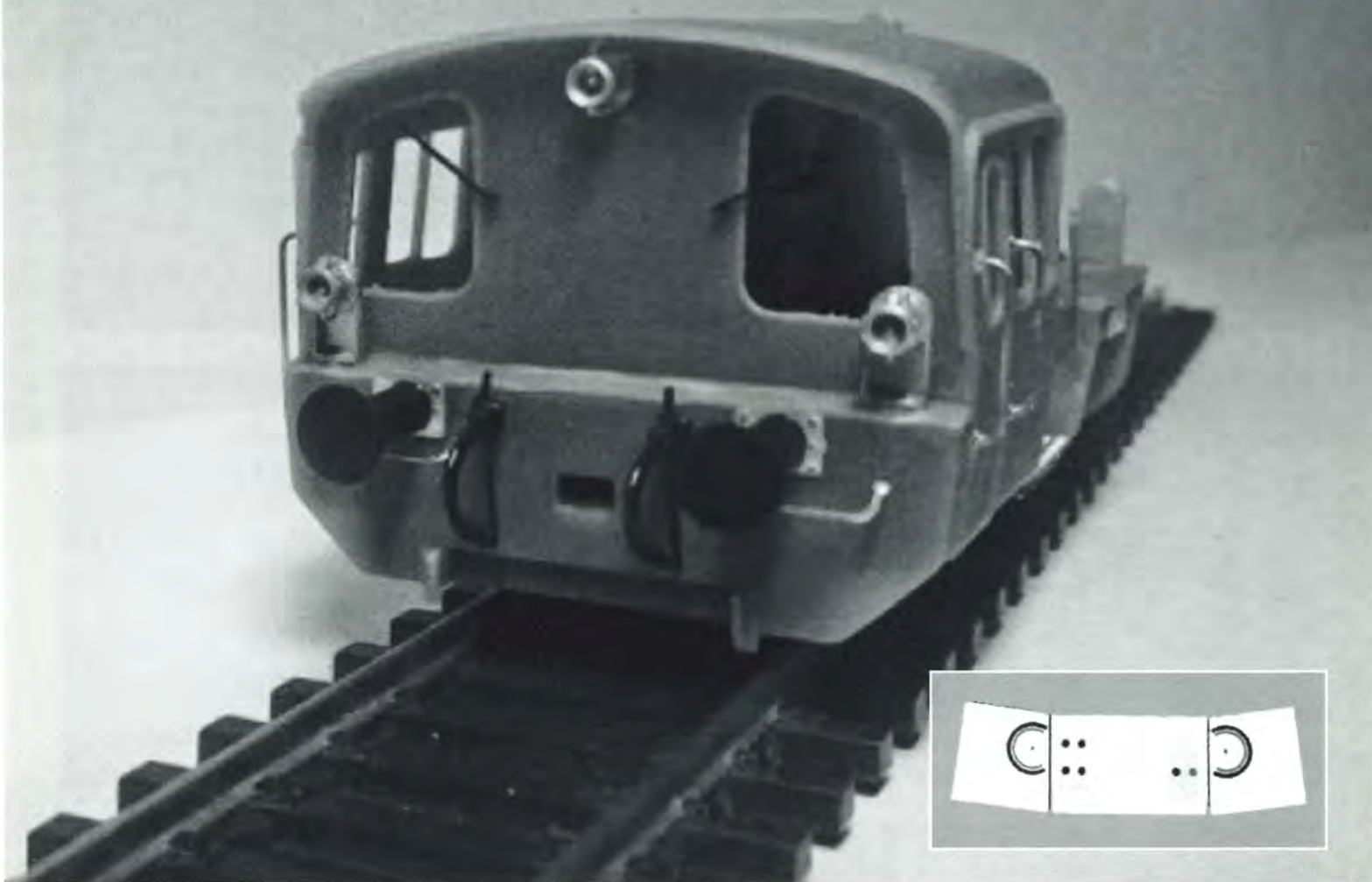
Efter ca. to minutters venten fortsatte turen, da vi kom over kanalen og nåede det sted, hvor sløjfen krydsede sig selv, så jeg årsagen til vores 'hakkende' køretur, nemlig et meget langt godstog, der sneglede sig frem igennem Rendsborg station.

Vi havde bare at vente på at få lov at køre frem efter godstoget. Men en meget fin og spændende togtur. Højbroen og sløjfen ved Rendsborg er bestemt et besøg værd, også uden svævefærgen.

Et kig ud over Rendsborg fra Højbroen.



Frichs Køf som 3D-print



Tekst og fotos Finn Bach Jensen

Jeg husker, at Mogens Nielsen, Vejle, en gang sidst i 1980'erne lavede et byggesæt i ætset messing og med en Brawa-undervogn. Et sådant byggesæt fik jeg anskaffet – men aldrig bygget.

Med al respekt for modellen så var den ikke så nem at samle. Med den nye 3D-print teknologi fik min søn og jeg ideen til at lave modellen.

Min søn er uddannet plastmager og kan bl.a. også tegne i 3D. Han har bistået med udviklingen af byggesættet.

Vores mål er at frembringe et byggesæt, som er rimelig simpelt at samle. Derfor vil alle monteringshuller også være opborede, klare til montering.

Første prototypesamling

Modellen består af fire hoveddele i plast (chassis, motorskjold, førerhus og et bunddæksel). Hermed er det forholdsvis nemt at male uden en masse afdækninger.

Desuden medfølger et ætseark med håndbøjler, håndhjul, rangertrin, Frichs-skilte etc. Ligeledes medfølger fjedrende puffere, vinduesviskere, trin, lygter, etc. Til byggesættet medfølger naturligvis også en motorenhed, som indkøbes ved en kendt, tysk producent.

Dette for at sikre at modellen får gode køreegenskaber. Når alle detaljerne er monteret, og modellen er malet, skydes motordækslet på plads i chassiset, og derefter skydes førerhuset ned over motordækslet og chassiset.

Delene er nu fikseret, således det ikke er nødvendigt at lime. Herefter kan motorenheden lægges ind i chassiset, og bundpladen monteres med to skruer, og så er du klar til at køre.

Komponenter til Frichs Køf

Byggesættet er DC-analogt. Der er plads til at montere f.eks. ESU LokPilot micro V4.0. Dekoder og litreringer medfølger ikke. Jeg afventer svar fra motorleverandøren, om den kan leveres i AC-udgave.

I øjeblikket arbejder jeg på en byggevejledning, der primært med billeder og lidt tekst viser, hvordan modellen skal samles.

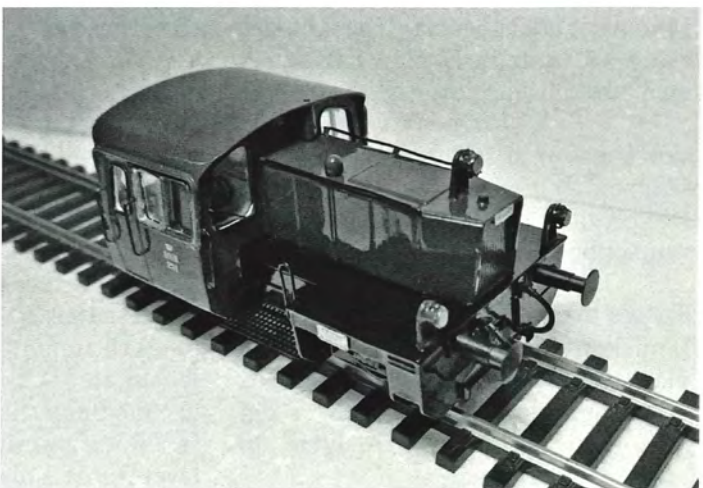
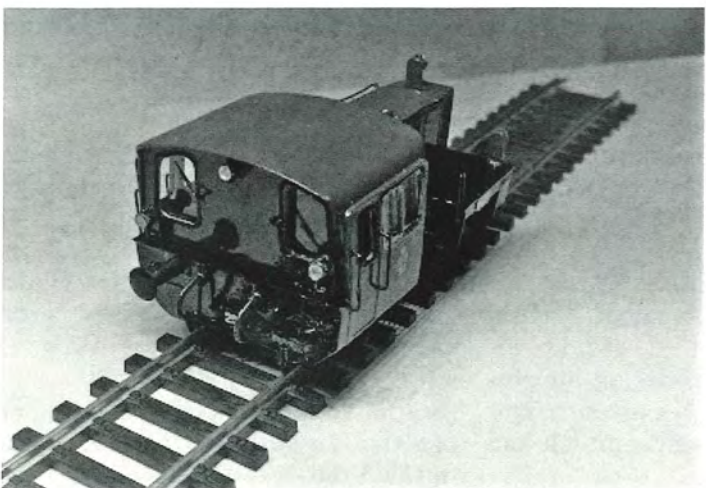
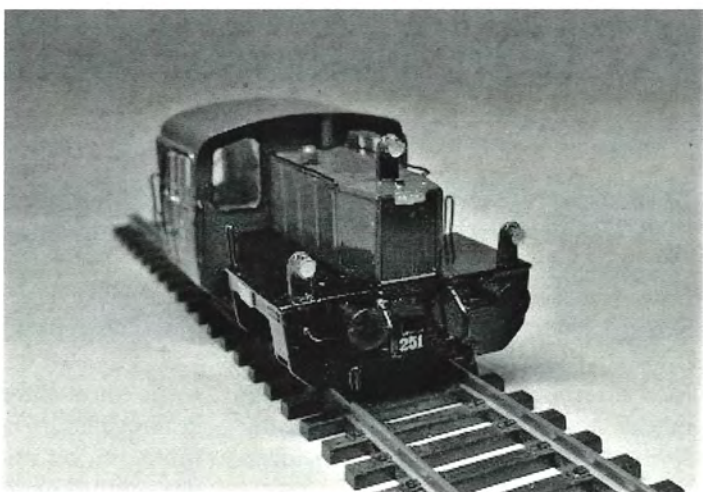
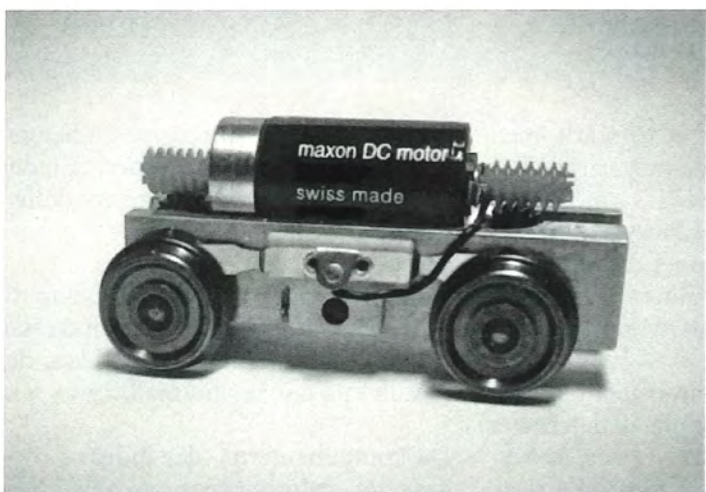
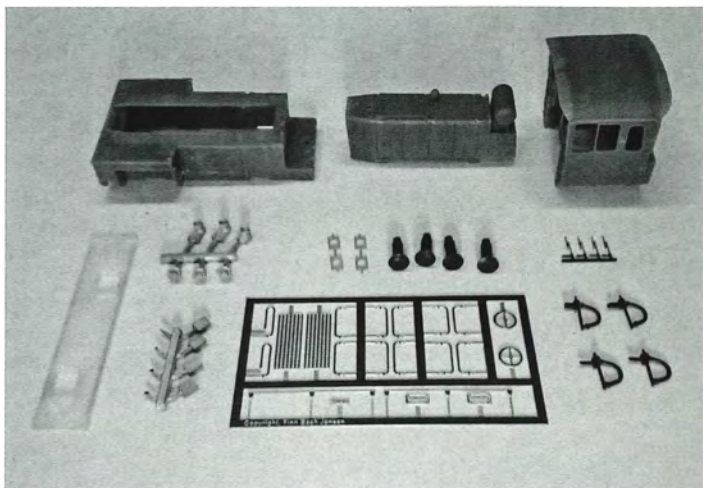
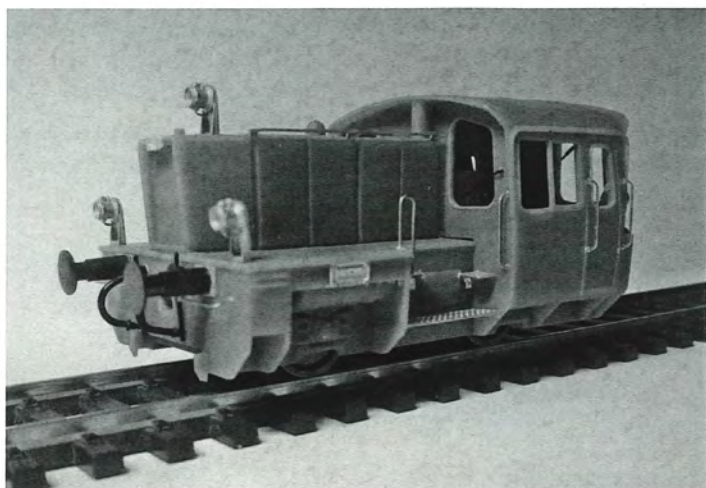
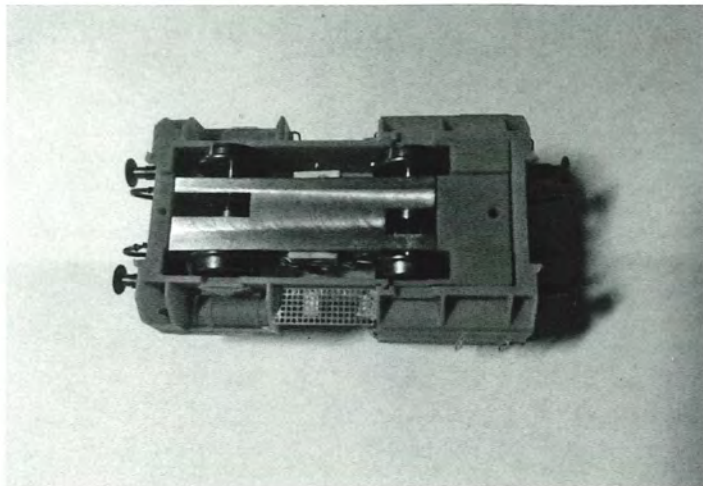
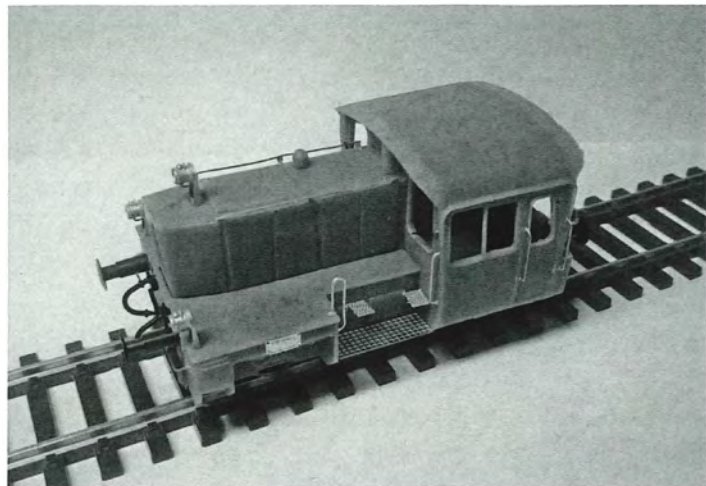
Der bliver også lavet en skabelon til udskæring af vinduer. Er der interesse for at anskaffe dette byggesæt, kan det bestilles på fbj658@hotmail.com.

Da komponenterne, der indgår i byggesættet, er forholdsvis dyre, bliver jeg nødsaget til at opkræve byggesættets pris ved bestillingen. Ordre modtages frem til og med 15. marts 2019, hvorefter indkøbene igangsættes.

Forventet leveringstid er omkring 12-16 uger. Pris for komplet byggesæt kr. 2.686,-.

I det omfang tiden tillader det, vil der blive fremstillet et mindre antal færdige modeller, der vil blive sat til salg.

Pris for en færdigmodel DC analog kr. 4.600,-. Pris for færdigmodel DC digital kr. 5.100,-.



Neptun og rengøring



Udsigt over Helgoland-depotet den 6. juli 1964. 'Neptun' holdt i reglen på de yderste opstillingsspor til højre. Foto HBDS.

Rasmus Wiuff, der har skrevet en del artikler i Spor og baner, har denne kommentar til artiklen om "Neptun":

Din artikel om "Neptun" i nr. 42 fik mig til at tænke på min tid på Helgoland. I starten af 1970'erne havde jeg sommerferiejob på Helgoland som rengøringsassistent. Det var natarbejde og derfor godt betalt.

Vi rengjorde alt fra Mo'er fra Farumbanen til DSB's nye MA-lyntog. Den værste tjans var "Neptun". Når den ankom fra en våd tur til Berlin, var kupéerne møgbeskidte og fyldt med cigaretskod, tomme flasker og andet affald. Men værst var toiletterne, hvor det rent ud sagt flød med opkast og afføring. Det var virkelig en ulækker tjans.

Så var der anderledes stil over rengøringen af de danske lyntog, DSB's hjertebørn. De blev håndpudsede med tvist på fronter og sider, og vinduerne blev pudset med pimpsten, så de blev skinnende blanke. Mester gik personligt rundt og testede vort pudsearbejde for eventuelle helligdage. Når toget om morgenen rullede ind på Hovedbanegården, strålede det i al sin glans og så hver dag ud som nyt.

En anden skodtjans var Mo'erne, dog ikke pga. selve rengøringen. Af en eller anden grund blev disse motorvogne hele tiden rangeret rundt på området, måske fordi de skulle rykke sig for vigtigere tog.

Også de fik pudset vinduer udvendigt fra en stige, og for at undgå ulykker skulle man lægge et advarselsskilt på førerplad-

sen, så lokoføreren ikke kørte, før vinduespudser og stige var fjernet. Det skete ved, at han gav et kort fløjt - og så kørte han. Så det var om at komme ned i en fart og følge efter til den nye holdeplads, hvor pudsearbejdet kunne fortsætte.

Rengøringsarbejdet på Helgoland var i princippet på akkord. Når man var færdig med sit tog, kunne man sætte sig hen i kantinen og sove, for der kom sjældent nye opgaver sidst på natten. En af mine arbejdskammerater måtte dog engang bruge hele natten på en enkelt MO, for hver gang han fik stigen op, sagde det pift, og toget kørte. Vi andre grinede, gik i kantinen og sov godt.

*Tak for et dejligt blad,
Rasmus Wiuff*

DA-postvogn fra Heljan

Af Flemming Søeborg

Det er næsten for godt til at være sandt, men Heljan meldte sidst i 2018 ud, at allerede i løbet af inddeværende år vil der komme en helt ny og uventet model på markedet, nemlig den lille postbureau- og postpakvogn litra DA.

DA-postvognen er et fremragende valg: Forbilledet hørte til de mindste

bogievogne på skinnerne. Der var et pænt antal vogne i drift (24 stk.), og de blev benyttet gennem mange år.

En anden, ikke ubetydelig fordel er, at DA-vognene efter deres tjeneste ved DSB i flere tilfælde fik en forlænget driftstid ved flere privatbaner - eller som tjenestevogne.

I vognens tid ved DSB havde de end-

videre flere forskellige litreringer - oprindeligt DM, dernæst DA, så Da, PA og slutteligt tjenestevogn.

Det giver en lang "indsættelsesperiode", hvor man sagtens kan finde anvendelse for modellen, selvom man måske ikke lige er epoke III-kører eller synes, at vinrøde vogne er det smukkeste på anlægget.

DA-vognen skal komme i andet kvartal, forlyder det fra Heljan, der endvi-

dere gør opmærksom på, at det viste billede er en prototype, og at der kan være afvigelser på seriemodellerne.

Der udsendes et bredt udsnit af forbillederne, lige fra DSB til HFHJ-, LJ- og OHJ-typer og gule tjenestevogne. Nogle af modellerne kommer kun som eksklusivmodeller for RC Kongen og Hobbykæden.

Der laves kun 150 styk. af hver variant. DA 5005 er permanent udstillet på Danmarks Jernbanemuseum med voksfigurer og bevægeapparat til at illudere en vogn under kørsel.

Vi vender selvfølgelig tilbage med en gennemgang af modellerne og historien bag vognene, når de er udsendt.



Endnu er det kun den første demo-model, og ændringer kan selvfølgelig forekomme. Foto Heljan.



Et lidt grumset billede af Mo 1859 + PA-vogn på Skive H. den 17. marts 1971. Foto Ole Linå Jørgensen.



DA 5005 er udstillet på Danmarks Jernbanemuseum med 'aktivt' postpersonale i postbureauet. Billedet er dog fra 2011, hvor opstillingen ikke var færdig. Foto FS.

Det levende hus

Tekst og fotos Niels Nørby

I jernbanens guldalder kunne man i stort set alle landets stationsbyer finde et lille hotel tæt ved banen. Som oftest tilbød disse hoteller blot nogle ret beskedne faciliteter til de rejsende, men man kunne dog i reglen blive bospist og finde logi for natten til en rimelig sum penge.

På trods af de enkle forhold blev hotellerne for mange mindre byer hen ad vejen til vigtige samlingspunkter for befolkningen, og mangt en fest og højtid er blevet afholdt i sådanne omgivelser. Ja, vi kender det nok alle fra de populære skildringer i TV-serien "Matador".

Men i takt med den stigende bilisme op igennem 1950- og 60'erne forsvandt stort set alle jernbanehotellerne, da man ikke længere formåede at tiltrække det stadigt mere krævende publikum. Og tit lå hotellerne uhensigtsmæssigt placeret i forhold til de nye trafikale hovedårer – de asfalterede veje.

Nogle få etableringer blev forsøgt reddet og omdøbt til "moteller", men som oftest ganske forgæves. Jernbanehotellernes tid lakkede hastigt mod enden, og fra midten af 1970'erne var der kun få håndfulde tilbage i hele landet.

I Svenstrup H. på mit modelbaneanlæg havde de sidste gæster også forladt

byens jernbanehotel for stedse, og man måtte nødtvungent dreje nøglen om. Vi befinder os i året 1978.

Heldigvis ville to af byens driftige sønner det anderledes, og de satte hele deres opsparing i den ellers saneringsmodne hjørnebygning, lige over for Svenstrup Banegård.

Tanken var at renovere det hele og lade hotellet genopstå i nye klæder, under et andet navn og med et nyt og moderne koncept.

Således skulle der bl.a. afholdes diskotek hver lørdag aften i den gamle festsal. Restauranten skulle indrettes med



Jernbane Hotel i Odense 1932, beliggende på hjørnet af de forsvundne gader Nørrebro og Kræmmergyden. Bygningen i baggrunden ligger den dag i dag på hjørnet af Skibhusvej og Kochsgade. Bemærk også sporvognsskinnerne og den specielle K.D.A.K.-vejviser foran hotellet. Kilde: ukendt



Opskriften på et nyt hotel

nyt inventar i tidens brune og orange modifarver, og nye drikkevarer, såsom klar cola, "Dubonnet" og underlige te-blandinger skulle tilbydes ved den gamle slidte bardisk. Naturligvis skulle værelserne også "shines up" med nye møbler, blomstret tapet og ny belysning. Lad os se nærmere på det ambitiøse projekt.

Ombygningen i gang

Udgangspunktet var et af Auhagens kendte byhuse fra Schmidtstraße-serien. Disse huse er ganske lette at samle, passende skalatro og pænt detaljeret udført.

Først blev alle facader malet med en lys gul farve og gavlene tilsvarende malet hvide. Til dette blev anvendt en 5 cm mælkelulle og billig akrylmaling fra Panduro.

Herefter fik alle vinduer monteret en ekstra sprosse, så de fremstod med "Dannebrog"-udseende.

Dog blev sprosserne helt fjernet i en del af stueetagens vinduer, hvor der skulle være restaurant og reception.

I stedet for de medfølgende tagvinduer fremstillede jeg fire kviste af dele fra rodekassen. Derved kunne hotellet leje et par ekstra værelser ud og opkræve lidt ekstra for den gode udsigt over byens tage. Og som altid blev skorstenene flyttet op i tagryggen, hvilket krævede lidt ekstra save- og malearbejde, men var med til at understøtte en bygning af dansk udseende.

Det gamle "Jernbanehotel"-skilt blev udskiftet med det nye navn, "Park Hotel". Med 5 mm reliefbogstaver fra Slaters, malet i guld på en sort baggrund, var ingen længere i tvivl om, at den gamle bygning var under kraftig forandring. Over den forgyldte indgangsdør i hjørnet blev opsat en flot, ny halvrund "baldakin".

Da nu de ydre rammer var på plads, kunne indretningen begynde. Til restaurant og reception blev der af 0.8 mm plastcard fremstillet et lille modul med tapet, møbler, planter, "kineserfigurer", og forskellige overskydende småttinger fra andre byggesæt. Ligeledes blev der lavet en stiliseret indretning til de udvalgte værelser, der skulle monteres belysning i.

En enkelt Preiser-figur blev indsat som blikfang i et af vinduerne, og sammen med lyskasser og SMD-dioder fra Viessmanns sæt nr. 6005 blev det hele limet ind bag hotellets facader mod gaden. Der var ingen grund til at montere lys i vinduerne ud mod baggården, da man alligevel ikke ville kunne se dette.

I bygningens hjørne over indgangsdøren blev der monteret en indvendig trappeskakt med to varmhvide 1.8 mm lysdioder, der blev dæmpet kraftigt ned



Jo, indrømmet, farverne er inspireret af "Hotel Postgaarden" fra Matador



Alle kvadratmetre i bygningen skal anvendes til udlejning



Nye skilte til facaderne mod gaden.



Et af hotellets nyindrettede værelser (modelfoto).



Den nye indretning i restaurant og reception.

ved hjælp af en stor modstand. Efter at alle dioder var monteret, tilslutningerne forlænget med tynde ledninger og slutte- ligt afprøvet, blev bagsiden af lyskasserne malet over med en tyk sort akrylfarve. Intet falsk lys måtte kunne slippe ud.

Det sidste udestående var nu blot elektronikken, der skulle skabe liv i bygningen. Jeg valgte her byggesættet LC-11, "Belebtes Haus" fra tyske Tams Elektronik til ca. 75 kr. Dimsen fås både færdigsamlet og som byggesæt, hvor jeg valgte det sidste. Er man bare

nogenlunde ferm med en lille lodde- kolbe, kan det hele loddessammen på en god halv times tid.

Rigtige "elektronikhajer" kan det nok lave printet for den halve pris, men her- til kræves et vist kendskab til program- mering af processorer, eks. en Arduino eller lign. Jeg synes ikke, at prisen for byggesættet er urimelig i betragtning af den øgede "Spielwert".

Printet fra Tams er så lille (ca. 25 x 30 mm), at det kan gemmes i næsten

enhver bygnings indre, hvilket tiltaler mig meget. Hver af de fem udgange kan håndtere en strøm op til 100 mA, hvilket rækker langt, og afhængigt af diodetype og disses sammenkobling kan der således tilsluttes mere end 50 lysdioder pr. modul. Den medfølgende vejledning på en CD beskriver de for- skellige muligheder udførligt.

Er man fiks på fingrene, kan et alterna- tiv være at lade et enkelt LC-11 modul styre lyset i flere huse. Disse bør dog nok ikke være placeret for tæt ved hin-



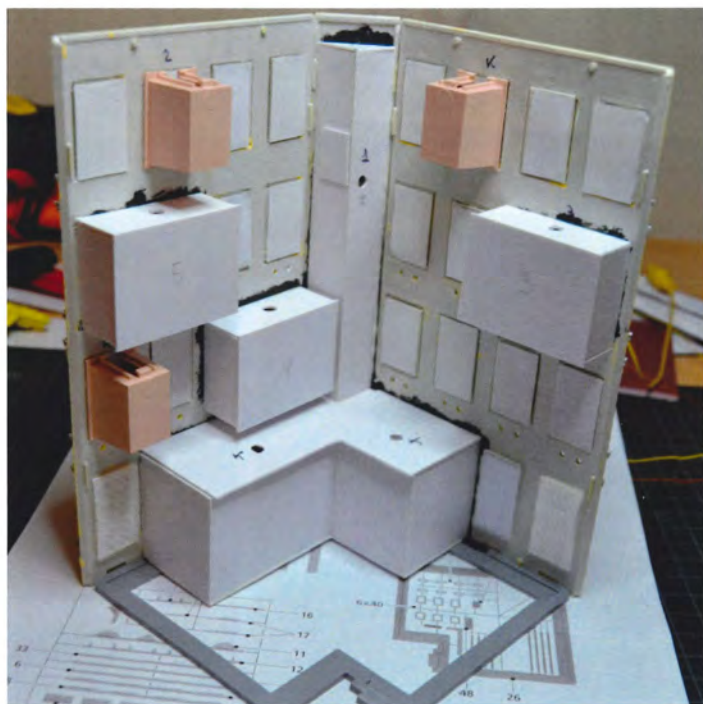
Hvis man kan male med rulle i "virkeligheden", hvorfor så ikke i model?

anden. Elektronikken skal således blot have almindelig modelbanestrøm tilsluttet, hvorefter den i uendelige loops og med passende lange skiftetider tænder og slukker belysningen i din bygning forskellige rum.

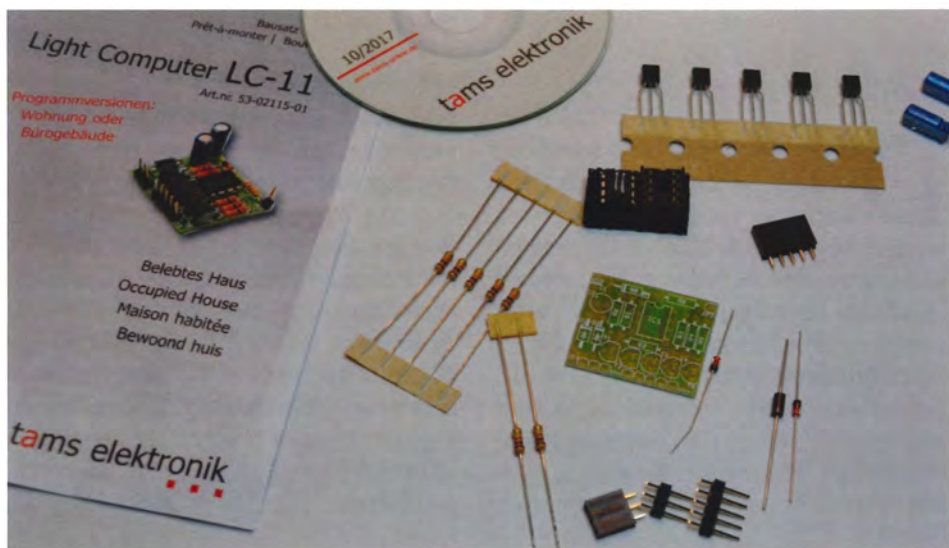
Går man skridtet videre og tilslutter strømmen til LC-11'eren via en dekoder (type k84/m84) kan man også kontrollere døgnets rytme fra stort set enhver moderne digital station.

Og slutter man yderligere en eventuel belysning af selve modelbanerummet til samme styring, kan man vel næsten ikke ønske sig mere?

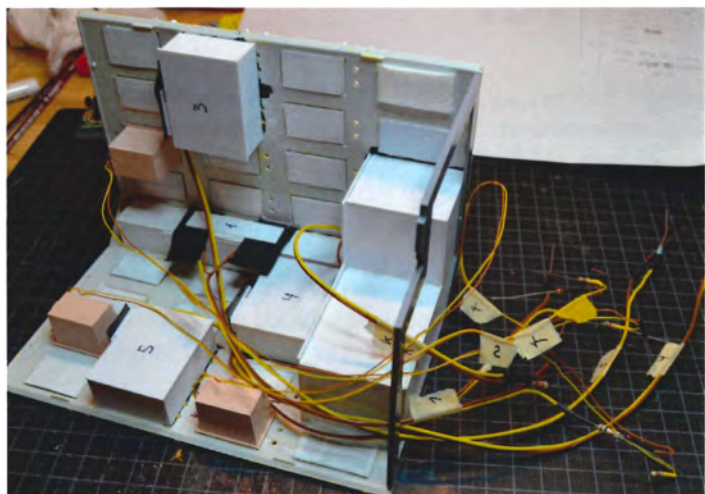
God fornøjelse!



Lyskasser.



Hjernen bag det hele.



Dagens ret: Kabelsalat.



Nyt liv i det gamle hotel!

EJ X, Y, Z - ny bog



Forsiden af EJ X, Y, Z.

Af Flemming Søeborg

Det er en særdeles original og indforstået titel, som Lars Olov Karlsson (LOK) har givet sin seneste bog - "EJ X, Y, Z" lyder som en gåde, men den betyder ganske enkelt "Enskilda Järnvägar litra X, Y, Z", altså svenske privatbanemaskiner litra X, Y og Z. En herlig titel, som lyder lovende. Bogen er i udstyr og opbygning som mange af LOKs øvrige bøger om materiellet på de svenske jernbaner, hvilket betyder, at de er meget informative,



SNJ 10 till det yttre återställt till 1950-talsläck med blå målning. Foto i Gävle 2006, LOK. Arbetet pågår ännu med att göra det bärklart. Det blir en riktig höjdpunkt när det blir klart.



Förebilden för SNJ 10 var de firkantiga Frichsloken. Detta lok levererades till Trollhede-Kalmar-Vägen Jernbane, TKVJ 1932 som M4. 1968 såldes det till Värde-Norve Nøbel Jernbane där det fik nummer D12. Loket tillhör numera Dansk Jernbane-Klub. Foto i Värde 1970, LN.

Opslag fra bogen med SNJ-lokomotivet med FRICHS-undervogn.

oplysende og grundige - og så er bogen fyldt med interessante billeder og en passende, kortfattet tekst med underfundige kommentarer hist og her.

For en dansker er det helt uhyrligt, hvor mange forskellige og mærkværdige konstruktioner, der har været på de svenske skinner. Der er alle mulige og umulige typer af lokomotiver, motorvogne, dræsiner og troljer - med herlige tilnavne som for eksempel "Korvståndet" (Pølsevognen) eller "Måneraketten". Specielt en dampvogn, der

kørte på Östra Centralbanan, er helt usandsynlig i fremtoningen - den blev ombygget, øjensynligt efter tilstedeværende søms (og materialers) princip, hvilket gav et udseende, som dengang måske ville gøre en komplet nybygger med ti tommelfingre stolt!

Bogen rummer dog også mere 'seriøse' eksempler, og af særlig interesse for danske læsere præsenteres de berømte DEVA-vogne, som jo fandtes hos HFHJ, HHGB og LJ. Også interessant i den sammenhæng er måske Stockholm-Nynäs Järnväg-lokomotivet side 179-180, der er et af de få eksempler på en udveksling den modsatte vej - fra Danmark til Sverige.

Det er nemlig en svensk variant af Frichs Firkant, idet undervognen er en licensbygget 1-C-1- undervogn fra Frichs, mens vognkassen ligner et formindsket Da-lokomotiv, bygget af Kockums i 1936. Det er heldigvis bevaret. De to NBJ-lokomotiver T 25 og T 26 er også omtalt - de havnede senere hos OHJ som nr. 46 og 45. Bogen er måske ikke en bog, man læser i ét stræk, men det er hyggelig godnatlæsning, og de 330 sider giver en særdeles god indføring i denne side af de svenske privatbaner.

Lars Olov Karlsson: EJ X, Y, Z. Sveriges Enskilda Järnvägar. 330 sider, stift bind. Stenvalls Förlag. ISBN 978-91-7266-200-1. Pris ca. DKK 225,-

Nye eventyr på skinner

Af Flemming Søeborg

Også DSB S-tog har følt behov for at udsende ny jernbanelitteratur - omend det er i den lettere genre. I vinterens løb udkom nemlig et lille tegneseriehæfte i "pixi"-bogformat med titlen "Rasmus Klump og det glemte tog".

Det er ikke tale om et genoptryk af en gammel historie, den lille tegneserie er nyttegnet af Per Sanderhage og skrevet af Henrik Rehr, men 100 % loyal over for Carla og Vilhelm Hansens oprindelige serie. I hæftet, der naturligvis er

beregnet for børn, opdager Rasmus og Pingo et gammelt jernbanespor i skoven og finder frem til en remise, hvor et lille, blåt damplokomotiv holder - glemt af alle. De to venner fyrer lokomotivet op, hvorefter de begiver sig ud på skinnerne med toget og til sidst havner på et jernbanemuseum, hvor det lille lokomotiv kan blive genforenet med andre "slægtninge", så alt ender godt - som det vel altid har gjort for Rasmus Klump.

Hæftet er uddelt gratis, og som voksen jernbaneentusiast kan man vel kun glæde sig over, at DSB S-tog har fundet

det umagen værd at investere et beløb i at udbrede jernbaneinteressen - være det sig på et nok så simpelt grundlag. Som jernbaneentusiast kan man så fundere lidt over, at jernbanemuseumsfolk - i hvert fald for tegnerne af dette hæfte - ligner et par tudsegamle originaler med langt, hvidt skæg, kasket og bare tæer! Det er dog meget langt fra virkeligheden, eller - ?

Per Sanderhage og Henrik Rehr: Rasmus Klump og det glemte tog. DSB S-tog 2018, Rasmus Klump A/S. 28 sider. Uddelt gratis.



Bagsiden af hæftet.



Sådan ser veteranjernbanefolk altså ud....

Linie 13



Forsiden af linie 13-bogen.



En opstilling ved Svanemøllen Remise med bus 305 og sporvogn 305, begge som linie 13-vogne. Foto Leif bang.

Af Flemming Søeborg

Henrik Lynder, der er en kendt forfatter til flere sporvogns- og busbøger, har nu udsendt bogen om linie 13 - en længe savnet bog i Sporvejshistorisk Selskabs mangeårige serie om de københavnske sporvognslinier.

Linie 13 havde sit ophav i Korsgade-linien, der blev oprettet som hestesporvej i 1868 mellem Tivoli og Klampenborg-banegården. Der var blot en enkelt vogn i drift på den korte linie, der dog senere på året blev forlænget til Nørrebro (Kapelvej). Året efter blev ruten forlænget til Kgs. Nytorv. Først i 1898 fik ruten navnet Korsgadelinien. I 1903 blev linien nedlagt.

I 1915 genopstod linie 13 som elektrisk sporvogn, nu med endestation i Horn-

bækgade på Ydre Nørrebro og Rådhuspladsen i den modsatte ende. Første Verdenskrig indebar indskrænkninger i driften, men i begyndelsen af 1920'erne blev ruten efter lokale beboerønsker forlænget til Ålekistevej i Vanløse. Senere blev linien også forlænget over Langebro ud til Sundby Remise på Amager, og denne ruteføring havde linie 13 stort set resten af dens levetid som sporvogn. Linie 13 fik de flotte orange/grønne skilte i 1928.

Henrik Lynder fortæller mange interessante ting om Københavns Sporveje (KS) i bogen, og han kommer blandt andet ind på, hvorfor KS ombyggede de aldrende sporvogne med større endeperroner midt i 1920'erne.

KS havde underskud på driften, og for at spare vognkilometre kunne KS ved ombygningen transportere flere ståen-

de passagerer med vognene - mellem 30-55 % flere, afhængigt af vogntype. Naturligvis havde det været bedre at anskaffe nye og større vogne, og det skete da også fra 1930, hvor bogievognene kom i drift - og med tiden også på linie 13.

Linien var en af de sekundære linier, der blev udset til at blive omdannet til buslinie i begyndelsen af 1960'erne, men linie 13 fik alligevel nogle af de nye ledvogne i drift, indtil både linie 13 og 19 blev "bus-sificeret" den 1. november 1964.

Herefter overtog nye busser kørslen, og ruten blev forlænget ud til Rødovre. Denne side af sagen bliver udførligt omtalt i bogen, men er ikke så relevant her. Mere bemærkelsesværdigt er det, at nedlæggelsen af linie 13 og 19 (og senere også linie 8) betød, at Rantzausgade-Borups Allé blev sporvognsfrie, og at kommunen derefter kunne anlægge Bispeengbuen - en motorvej i første sals højde gennem Ydre Nørrebro.

Bogen om linie 13 er endnu en glimrende bog i række af den københavnske sporvognshistorie, hvor der efterhånden ikke mangler så mange titler - men heldigvis er der mange vinkler om sporvejene at berette om endnu.

Henrik Lynder: Linie 13. 134 sider. Sporvejshistorisk Selskab 2018. ISBN 978 87 91 10 92 70. Pris kr. 235,-.

På sporet af 2018

På sporet af 2018

årbog om danske jernbaner



Årbogens forside.

Af Flemming Søeborg

Så er årbogen om det forgange års begivenheder på de danske jernbaner udkommet. Umiddelbart forekommer danske jernbaner at være ensformige og uinteressante med ganske få typer materiel, men lige som de tidligere år giver en bog et noget andet indtryk af jernbanernes verden - og den er betydeligt mere omfattende og varieret end det, man ved første øjekast ser.

Nok har der været talrige fiasci og skandaler på de danske jernbane gennem flere år, og her var 2018 ingen undtagelse, men hvis man ser bort fra disse uheldige tildragelser (og den forfærdelige ulykke mellem jul og nytår, som dog ikke er med i bogen), skete der faktisk også gode, spændende og interessante ting på banerne - selvom det ikke er det, der

fylde mest i mediebildet. En af de helt store begivenheder var præsentationen af "ODIN", replikaen af Danmarks første lokomotiv, som Jernbanemuseet i Odense afslørede den 15. september. Projektet har været 14 år undervejs, men det var i allerhøjeste grad et vellykket projekt og et gedigent tilløbsstykke. Bogen indeholder også et stort interview med Steen Ousager, leder af museet.

Endvidere fik DSB omsider politisk tilsgavn om at kunne bestille nye ellokomotiver, litra EB. Der er tale om Vectron-lokomotiver, en af de mest succesfulde typer, som er i drift ved flere selskaber. DSB har bestilt 26 styk. Endvidere har DSB bestilt nye passagervogne, så i mange år fremover vil vi stadig kunne opleve "rigtige" tog og ikke kun togsæt (og togbusser). Dertil kommer mindst 100 nye togsæt, der skal leveres fra 2023, så måske betyder det, at enden er nær for IC4 og MR-togene. Et enkelt IC3-sæt blev malet rødt i 2018 og tager sig meget flot ud nu. Om resten af bestanden også bliver rød, er endnu uafklaret.

Region Sjælland overtog trafikøberansvaret på Lille Syd, mens Region Midtjylland gjorde det samme på strækningen Skjern-Holstebro, og i Vendsyssel begyndte Nordjyske Jernbaner som det første selskab at køre på brændstof fra naturgas, så passagerer og personale fremover slipper for den giftige dieselhørm.

Århus Letbane kom omsider i drift, endda på strækningen helt til Odder, mens strækningen til Grenå endnu ikke er færdig. Det er utroligt, når man i 1901-02 kunne elektrificere næsten hele Køben-

havns sporvejsnet på 90 km på blot et par år. I Odense fortsatte letbaneprojektet, omend det foreløbig kun har haft negative indvirkninger i lokalsamfundet. De første meter skinner er dog lagt i vinter.

Heller ikke det store projekt med højhastighedsbanen København-Køge-Ringsted kan siges at være kommet godt i gang, idet det forlød, at den hypermoderne bane kun ville kunne klare to tog - i timen! I landsdelstrafikken åd ekspresbuserne mere og mere af passagerandelen over Storebælt, og DSB måtte "indkassere" et tab på fire millioner passagerer, så billedet er sandelig meget broget - og desværre ikke helt i jernbanens favør, snarere tværtimod.

Billeddelen af årbogen er betydeligt mere oplivende, for der er en masse flotte billeder fra hele landet. Det er svært at fremhæve ét for et andet, men Jonas Stibros billede af hele ni Hectorrail-lokomotiver i ét tog på broen over Kalvebodløbet er imponerende. Der er naturligvis ikke så mange andre billeder af nyt materiel, men en udvikling sker der dog. Et af de få "nye" stykker materiel herhjemme er det svenske rangerlokomotiv Z 70 740, som NJ anskaffede til rangering i Hjørring.

Årbogen giver som altid en fin og bred orientering om året gang på de danske skinner, og det vil være interessant at tage bogen ned fra hylden om nogle år og sammenligne med tilstanden til den tid.

Niklas Havresøe (red.) et al: *På sporet af 2018. Dansk Jernbane-Klub 2018. 102 sider, stift bind. ISBN 978-87-87050-91-3. Pris kr. 249,-*

Skibe fra Nordatlanten og Østersøen

Af Flemming Søeborg

Bjarni Ákesson Filholm (BÅF) har udgivet en del bøger om klassiske skibe fra de danske farvande, og her er kommet endnu en bog om de smukkeste af skibene. BÅF har selv rejst meget med skibene mellem Færøerne og Bornholm og har derfor et stærkt, personligt forhold til dem, ligesom han har arbejdet som pantrymand på M/S "Østersøen", der

sejlede mellem Allinge og Simrishamn. Hæftet er fint illustreret med fotos, malerier og andre illustrationer, og selvom emnet måske falder lidt uden for Spor og baners faste rammer, er der jo en nær forbindelse mellem jernbaner, havne og skibe - og netop på et af billederne af M/S "Østersøen" ses resterne af havnebanen i Allinge. Hæftet er oplagt til alle, der holder af danske og nordiske skibe og deres smukke formgivning.

Bjarni Ákesson Filholm: *Skibe fra Nordatlanten og Østersøen. J-bog 2018. 58 sider. ISBN 978-87-970772-0-7. Pris ca. kr.*



Nye sporskiftedrev – operation X



Udkørsel før ombygning.

Tekst og fotos Finn Frøsig

Det er surt at opleve, men efter mere end ti års fin funktion begyndte nogle af mine Hoffmann-motordrev at svigte. Drevene lå under to PECO-krydsningssporskifter i hver ende af min centrale station, dvs. indkørslen til spor 3 og 4 og til alle opstillingsspor. Mit anlæg er bygget op i to etager, og der er ca. 13 cm afstand mellem den synlige del og den underliggende opstillingsbanegård. Der kunne desværre ikke blive mere, hvis jeg skulle have en "anstændig" hældning på ramperne.

Derfor var der ikke plads til at foretage en udskiftning nedefra. Så der var kun én vej, nemlig at finde en løsning på udskiftning ovenfra, alternativt at lægge de nye drev på oversiden og forsøge at skjule dem. Efter et tjek på undersiden så der ud til at være plads til at skære hul anlægspladen uden at få problemer med andre sporskiftedrev og ledningsbundter. Og hvordan så? Hvad skulle jeg så vælge som nye drev?

Jeg faldt over nogle anmeldelser af motordrev fra tjekkiske MTB. De har været på det danske marked i nogle år, men der er siden kommet nye versioner til. Mit valg faldt på type MP 6, som fungerer på samme måde som magnetspoledrev. Det kræver blot et kort tryk til aktivering, derefter kører drevet selv i stilling.

Det har en tilslutningsenhed med to

ekstra kontaktsæt, hvorfra der kan laves polarisering af hjertestykket og desuden en positionstilbagemelding til styrepulten. I første fase valgte jeg at teste funktionen med et af de "ældre" standarddrev MP5, dvs. med strøm via en vippekontakt. Det hele virkede OK med polarisering og tilbagemelding, MP6 drevene var ikke på lager i Danmark, så der måtte en



MTB 6 sporskiftedrev med den sorte stikforbindelse til højre. Den grønne del er holderen til skiftetråden. Det måler ca. 46 mm i bredden og 43 mm i længden. Byggehøjden er ca. 19 mm. Drevet har to stk. skiftekontakter, som dels kan bruges til polarisering af hjertestykket, dels til tilbagemelding af skiftepositionen til dioden i styrepulten.

internet-bestilling til. De kom hurtigt og til en fornuftig pris. Nu handlede det bare om at komme i gang, men den lange gode sommer trak projektet i langdrag. Første skridt var at måle op

til udskæringen i anlægspladen og lave en skabelon med de nye drev indtegnet og få tilstrækkelig plads til dem. Derefter at få styr på bærelister og ledningsbundter på undersiden.

Det lykkedes heldigvis at demontere Hoffmann-drevene fra undersiden med en forkortet skrueetrækker. Derefter skulle selve krydsningssporskiftet og de tilsluttende skinnestykker befries for ballast og tages op. Ballasten blev fugtet og kunne derefter skrabes forsigtigt af, og skinnerne løsnes.

Næste skridt var selve udskæringen i anlægspladen, som består af 6 mm krydsfiner plus et støjdæmpende lag af 5 mm kork. Jeg kunne ikke bruge el-værktøj på grund af pladsen, så det blev håndarbejde. Det lykkedes mig at finde en speciel Bahco-nedstryger, hvor længden på klingens kan justeres og uden bue, som ellers ville være i vejen.

Nu var det tid til at montere de nye drev. Der var akkurat lige plads nok til fastskruining, og heldigvis kan skiftebevægelsen justeres efter monteringen (det beskrives nærmere i billedteksterne).

De nye drev fik isat ledninger, fire stk. til skiftefunktionen, tre stk. til polariseringen og tre stk. til tilbagemeldingen i pulten, ti stk. på hvert drev. Det kunne forenkles lidt via en loddeterminale på undersiden af det udskårne stykke. Så der blev kun to ledninger til AC-forsyningen og to ledninger til kørestrømmen at samle.



Første skridt var at fjerne ballast og tage sporene op. Dernæst selve udskæringen i anlægspladen. Den skæve form skyldes hensynet til ledningsbundter, bærelister og andre drev på undersiden. Udkørselssignalerne kunne forsigtigt lægges ned under arbejdet. Anlægspladen består af 6 mm krydsfiner plus 5 mm kork.

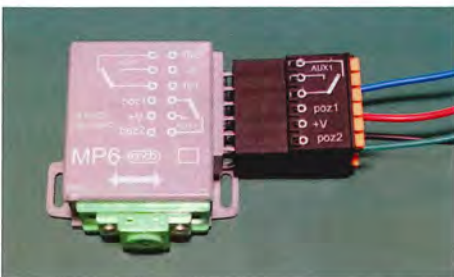


Til udskæringen brugte jeg denne Bahco nedstryger, hvor klingelængden kan justeres

De gamle Hoffman-drev var tilsluttet via en loddeliste, som kunne løsnes og trækkes frem til udskæringen, så det blev nemmere at montere ledningerne fra de nye drev.

Polariseringen krævede lidt ekstra omtanke. PECO-skiftet er født sådan, at drev nr.1 rent faktisk skal polarisere hjertestykket ved drev 2 og omvendt.

Herefter kom hele testfunktionen, inden operationen kunne afsluttes, der til selvfølgelig polariseringen og ikke



Drevet med det faste stik og det løse stik til ledninger

mindst drevenes korrekte skiftefunktion, som heldigvis er justerbar.

Nu ligger krydsningssporskiftet igen på plads, og det fungerer, som det skal. Et kort tryk på tasten i pulten aktiverer dre-



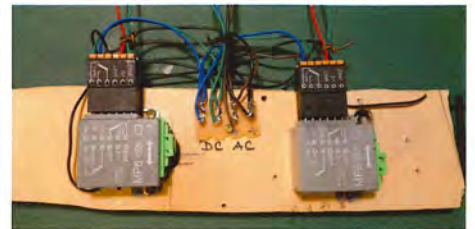
Drevet har en fin feature, så længden af skiftebevægelsen kan justeres. På billedet ses tre huller plus en styretap. Tappen kan flyttes til et af de andre huller, så skiftebevægelsen kan indstilles til 3, 6, 9 eller 12 mm. På mit PECO krydsnings-sporskifte var en 3 mm bevægelse nok.



Trådholderen kan forskydes til begge sider, så skiftebevægelsen kan finjusteres. Der medfølger som standard en 1 mm fjedertråd, men jeg har brugt en 0.8 mm tråd, som skåner drevet lidt bedre ved de lokale vilkår.

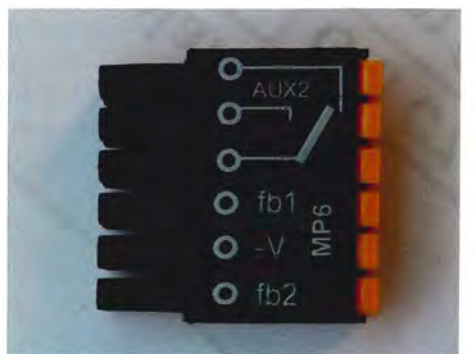
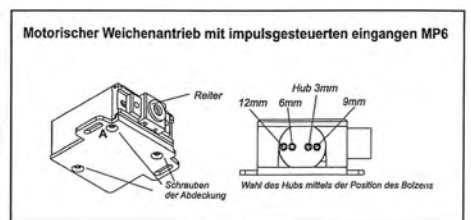
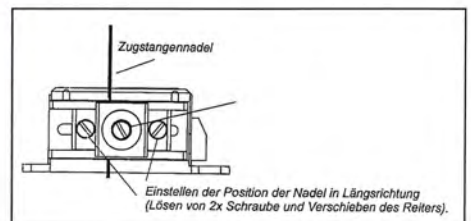
vet. Man skal dog lige vænne sig lidt til den nye lyd, der er en lidt høj motorlyd.

Den synes dog mindre nu, hvor drevene ligger under pladen, og efterhånden som drevene bliver kørt til. Medens sporene var taget op, benyttede jeg lejligheden til af forkorte den lige del af sporskiftet mellem spor 2 og spor 3, så jeg fik en blødere overgang. Næste opgave bliver den samme proces i den modsatte ende af stationen.



Her er drevene monteret på på undersiden af den udskårne anlægsplade. De fælles ledningsforbindelser (kørestrøm og styrestrøm) er monteret på en lodde-terninal mellem drevene. Polariseringen voldt mig lidt ekstra tanker. PECO skiftet er født sådan, at drev nr. 1 skal polarisere ved drev 2 og modsat.

Se evt. mere om MTB drev på www.mtb-model.com. Der findes også en version MTB 7, som er beregnet til digitale anlæg. Trains 'r Us i Buddinge forhandler MTB's drev, men lagerfører p.t. ikke type MTB 6 og MTB 7



FE som tjenestevogn

FE-vognen som grå specialvogn - en flot model.



Flotte påskrifter på en ægte træside.



I april 1988 holdt nr. 700 på Godsbanegården i Svendborg. Som det ses, havde den fået ny litreringsplade og moderne påskrifter. Foto FS.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mange ældre passager- og gods-vogne endte deres dage som tjenestevogne, mere eller mindre ombygget. Det gjaldt også FE-vognene, der blev omdannet til forskellige former for tjenestevogne. I det ydre skete det ved afblænding af et eller flere vinduer, grå bemaling og litrering i sort Johnston-skriftsnit, mens indretningen blev fjernet og ændret til passende værkstedsfaciliteter.

Vognene blev transporteret rundt i landet med ordinære godstog, men holdt ofte længe uvirksomme hen indtil næste indsats. Nogle vogne fik moderne påskrifter i "design-stil" og blev endda malet gule, hvilket ikke altid passede til det ældre materiel, mens andre bibeholdte det diskrete udseende i gråt med sorte påskrifter.

Modelmæssigt svarer hobby trades nye model af en tjenestevogn - den har nr. 256

med hjemsted Vojens - fuldstændigt til den 'normale' passagervogn litra FE, men ud over den grå farve har den delvist blændede ruder (for at undgå, at nysgerrige kigger ind?), og litreringen er naturligvis ændret tilsvarende til Johnston-typografi. Der er heller ingen indretning, for den ville blot være i vejen for håndværkerne, der skulle arbejde i vognen.

I Svendborg holdt en lignende FE-vogn (nr. 700) gennem en årrække. Den virkede som om, at den til sidst var rustet fast til skinnerne, men en skønne dag var den væk. Hvad der er blevet af den, ved jeg ikke, men man kan - hvis man har mod på det - jo konvertere en af hobby trades nye tjenestevogne til nr. 700 - men her skal så blændes et antal vinduer yderligere og laves nye påskrifter. Jeg tror, at jeg stiller mig tilfreds med den nye model, som jeg vil betegne som særdeles fornem i rækken af tjenestevogne, som firmaet har udsendt gennem årene.

hobby trade art. nr. 52071. Specialvogn nr. 256. Epoke III. Pris ca. kr. 700,-.



Endeperronen er også fint detaljeret.

Frokost i H0



Nå, gutter - så skal det gøre godt med en fyraftensbajer - eller dansk vand. Bænken er en ægte københavnerbænk i H0.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

NOCH har udsendt et sæt med siddende arbejdere, nogle af dem i færd med at spise. De er udmærkede, men de kan forbedres lidt. I hvert fald manglede der drikkevarer efter min mening, så jeg fandt nogle flasker fra Faller/Busch og anbragte dem i hænderne på de brave arbejdere. Da de nu fik stillet tørsten, var næste opgave: hvad med madpakkerne?

Jeg besluttede mig for også at smøre madpakker til dem. Selve madkasserne var nemme at lave: Af et stykke støbeark snittede jeg nogle firkanter (1 x 3 x 3 mm) til låg og bund. Alle farver kan bruges. Ældre madkasser var ofte af bukket aluminium (af mærket "DIXI"), så man kan give delene et strøg med en sølvpen. Maden - her er der helt frie tøjler.

Jeg skar nogle humpler rugbrød af et stykke brunt støbeark (ca 0,5 x 1 x 2 mm). Har man ikke det, kan man selvfølgelig bruge andet materiale og male det brunt. Pålægget består blot af et lag maling - og her er alle muligheder for at variere 'pålægget': Lysebrunt som torskerogn eller leverpostej, meleret rødbrunt som en slags kødpålæg, gult som ost, røde pletter kan være tomat eller salami, grønne pletter kan være agurkeskiver osv. Der skal ikke meget til, blot en antydning i kontrastfarve er nok. Den ene arbejder fik en halv sød at drikke til maden ("en halv sød" er eller var en halv liter sødmælk i de

klare glasflasker, der blev brugt indtil ca. 1960). Da jeg nu var i gang, ville jeg også have en rigtig, fedtet madpakke.

Her brugte jeg et lille stykke pergamentpapir (4 x 4 mm), bukkede det lidt og limede maden på. Andre stykker mad lavede jeg af et stykke rund plast (Ø ca. 1,5 mm), som blev malet gyldent med brunt indhold - det ligner så en udhulet baguette med Nutella, og af et par sukkerkugler fra Dr. Oetker opstod et par dejlige, store Discovery-æbler. Bananen fremkom ved, at et kommenfrø blev malet gult, og således kan man på kort tid fremtrylle de mest vidunderlige retter i H0! Sluttelig blev figurerne sat op til fotografering, madpapiret krøllet sammen - velbekomme!

Synes man, at det er for besværligt at lave mad i skala 1:87, er hjælpen nær, idet Preiser har udsendt et sæt med familien Krause, der spiser frokost. Sættet indeholder seks siddende figurer, stole og et bord. Figurerne er meget livagtige, og bordpladen er dækket op med tallerkner og kopper - og der er mad på tallerknerne.

Det morsomme er at prøve at regne ud, hvad det er, som Preiser-figurerne skal spise, for det er forskellige anretninger - pølser med neongrøn wasabi eller rød ketchup, kartoffelsalat, Klöpse (kødboller), hele pastinakker (?) - jo, der er noget for enhver smag! Det eneste, der mangler på bordet, er en eller to flasker, men dem finder man som nævnt i tilbehørssæt fra Faller/Busch.



Preiser-sættet med figurer og stole samt bord.

NOCH art. nr. 15276. Siddende arbejdere. Pris kr. 75,-.

Preiser art. nr. 19282 Familien Krause spiser frokost. Pris kr. 115,-.



Maden er spist, papiret krøllet sammen - så gør det godt med et æble til dessert.



Billige råmaterialer til en madpakke - støbearksrester og pergamentpapir.



Dejligt med en kop kaffe - flot detaljeret figur fra Preiser.



Den ene har madpakken i papir, den anden i en rød madkasse - men ingen af dem virker egentlig tilfredse med menuen.



Bord med diverse retter - pølser, kartoffelsalat, wasabi og meget andet.

E-vogne fra Roco



Denne vogn har korrekt nok påskrifter i DIN 1451-typografien og mahogni-brun bemaling.



Nr. 502 0 120 er revideret i 1981 - den anden med DIN-skriften har datoen 6.7.81 for revision.



Påskrifterne på den anden vogn - her i Helvetica-snit.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Kort før årets Nürnberg-messe kom de første nyheder fra Roco - lidt uventet kom et sæt med to E-vogne på skinnerne.

E-vogne er ikke nye i Rocos sortiment, de er nærmest uadskillelige med firmaet, der gennem de sidste 20-25 år har sendt utallige varianter på markedet. Normalt har der ikke været noget specielt at bemærke ved modellerne. Sættet indeholder to vogne uden bremseplatform (men med bremsesko).

Dette lader sig nemt afhjælpe med en bidetang, og så passer pengene bedre. Sættet er betegnet som epoke IV-modeller og er mørkebrune (RAL 8016), og det passer for så vidt, da den ene har overgangstypografien DIN 1451 fra årene omkring 1970.

Den anden har designpåskrifter, men begge er revideret i 1981, og det stem-

mer i hvert fald ikke for den sidste, der i dette tilfælde skulle have haft RAL 8025 blegbrun, også kaldt babybæ-farve. Bortset fra det er det nydelige vogne,

omend prisen ligger i den høje ende for et par standardvogne - endda med fejl. Roco art. nr. 76125. DSB E-vogne, epoke IV. Pris kr. 350,-.



De to nye E-vogne, klar til hverdagens slid i godstrafikken.

Mx i model

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For cirka tyve år siden udsendte Heljan modellen af Mx-lokomotivet - en særdeles, velykket og slidstærk model, måske firmaets bedste konstruktion overhovedet, så der var not at leve op til. Nu har McK-h0 udsendt en ny, tidssvarende model af Mx-lokomotivet i adskillige varianter, vanen tro i begrænsede serier.

Modellen er med metalstøbt overdelen - det er altid dejligt, når modeller fremstilles i metal. Bemalingen på den vinrøde model er velykket og halvblank. Påtrykkene er i de rigtige, varme farver og i overensstemmelse med forbillederne. De cremefarvede fartstriber er fuldstændigt rent påtrykte og uden flossede kanter.

Overdelen har de rigtige dimensioner og er forsynet med diverse detaljer - håndbøjler, vinduesviskere, fløjte, understødning på taget osv. - allesammen i fin, god kvalitet.

Gitrene på siderne samt i taget er udført i ætset metal. Fra siden ser de korrekte ud, men når man ser modellen skråt forfra, mangler den tredimensionale virkning i gitrene - de ser ganske enkelt forkerte ud fra den vinkel.

Sammenlign med billederne af de rigtige Mx-lokomotiver - her ser man tydeligt det, der ligger inde bag gitrene i form af profiler, traverser osv. Den lysegrå farve er korrekt for nyleverede/nymalede lokomotiver, men hurtigt blev gitrene



Fronten er meget flot - det bedste design på NoHAB-maskinerne nogensinde.

matgrå eller sorte, og det ville nok se lidt bedre ud - men man kan jo selv patinere dem efter behov. På siderne er køjerne måske lidt uheldigt udformet og synes at hælde lidt udad.

Der er svært at ændre på, hvis man vil det, men på forbillederne synes glasset i køjerne at ligge forsænket en anelse inde i vognkassen. Hvis man ikke kan

leve med denne minimale difference, skal man nok hellere bygge sit eget Mx-lokomotiv. Overdelen er uden de skillelinier fra støbeformene, som man ellers ser på mange andre modeller, så også her er der sket fremskridt.

Bogierne er meget veldetaljerede med f.eks. spinkle sandrør og fin, plastisk udførelse med bremseklodser i niveau

Her kommer den nye diesel-Diva som en selvfølge rullende ind i billedet.



med hjulenes køreflader. Akselboksene har "SKF" og "DSB" fremhævet. Pufferne er fjedrende, og på "skørtet" er der attrap-bremse-slange. Der er vedlagt mange løsdeler, herunder ekstra skorter og fine modelkoblinger.

Lygtehusene - en detalje, der har stået storm om på andre NoHAB-modeller - er her, så vidt det kan bedømmes, i orden, og indtrykket af McK's Mx er overbevisende med små anmærkninger. På taget slutter gitrene ikke fuldstændigt tæt til tagrundingen, men også det hører til de mindste anmærkninger.

Mx-maskinen er som næsten alle andre modeller udstyret med centerstillet motor med kardanled og træk på seks aksler. Der er ingen hæfteringe på hjulene, hvilket heller ikke skulle være nødvendigt, da "lillebroder" vejer hele 560 gram.

Den analoge model har lysskifte for/bag (tre hvide/to røde), mens man i digitaldrift har adskilligt flere muligheder - intet lys, lys i toplanterne, trelys foran, to vandrette lys for/bag, røde slutlanterner. Der mangler dog mulighed for særtog (to lanterner skråt over hinanden) samt for kørsel på venstre spor på dobbeltrettet bane (to hvide på skrå samt én rød).

Endvidere er der lys i førerrum samt i maskinrum (kan separat ind- og udkobles). Førerrummene er i øvrigt overdådigt indrettede med diverse pulte, aggregater, to sæder med armlæn, så det er en sand fryd at se på. Med den nye udgave af Mx-lokomotivet har McK skabt en tidssvarende model, der lever op til forventningerne.

McK art. nr. 2801. DSB Mx 1006.
DCC-version, epoke III. Pris ca. kr. 2.300,-



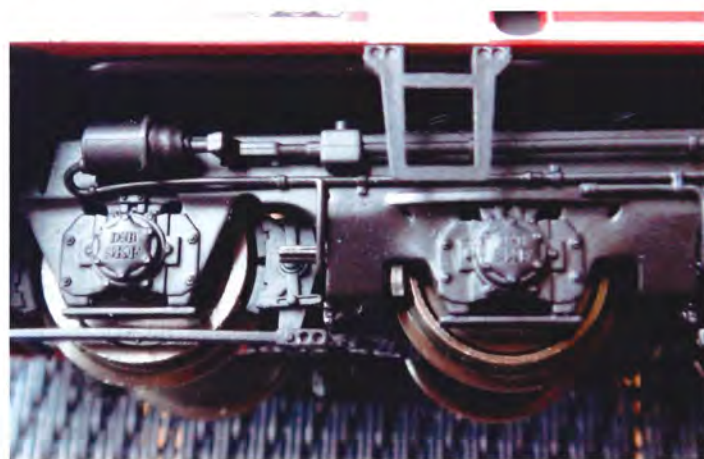
Meget flotte påskrifter i flerfarvet tryk og korrekt farve.



Set fra denne vinkel - med motorrumsbelysning tændt - kan man godt se, at køjerne sidder for langt ude.



En flot effekt med lys i motorrum og det ene førerrum her i tusmørket.



Bogierne har heller ikke noget at skamme sig over. Bemærk DSB og SKF på akselboksene.



Tagkanten har en underlig bule cirka midtpå - den kan presses på plads, men ikke helt. Taggitrene gaber også en smule på det ellers perfekte lokomotiv.

Mx - den evige lillebroder



Mx 1027 + My 1100 kunne sagtens ses sammenkoblet som her med eksprestog mellem Vejle og Brejning 1968. Foto AK-OMJK.



Mx 1003 med numre i DIN 1451-skriftnit på København H. ca. 1970. Foto Nils Bloch.



Jernbanemuseet har denne model i 1-10 udstillet. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

Da My-diesellokomotiverne havde bevist deres værd, ønskede DSB en mindre og lettere lokomotivtype, der også kunne bruges på sidebaner med lavere akseltryk, og resultatet blev Mx-lokomotiverne fra 1960, der blev bestilt i et antal af 45 stk. (1001-45). Vægtbesparelsen blev blandt andet opnået ved at anvende en 12-cylindret motor, der var mindre vandkedel og brændoliebeholder samt nye, lettere bogier, ligesom lokomotivet var lidt kortere end My.

Mx var i det ydre bygget over samme læst som storebroderen, men der var dog en del forskelle, blandt andet med hensyn til sidegitrene og tagudrustningen. På de to første eksemplarer var der fire køjer (som på My), mens sidegitrene blot var to-delte (der var ingen gitre midtpå). For at opnå bedre afkøling fik serieleverancen af Mx-lokomotiverne dog større gitre i den ene ende, hvilket umiddelbart gjorde lokomotiverne nemmere at genkende - men for den almindelige rejsende var det nok uden betydning.

De to første eksemplarer (nr. 1001, 1002) blev leveret i september-november 1960 og blev intensivt afprøvet - og levede helt op til forventningerne. Mx 1001-20 og 1021-45 havde med deres 1425/1445 HK svagere trækraft end My, men det betød ikke, at de var helt uefne. Mx blev i første omgang benyttet på Sjælland til il- og eksprestog på Nord- og Kystbanen, men også til godstog og i eksprestog til f.eks. Korsør.

De nye lokomotiver blev også benyttet til at trække internationale tog som "Englænderen". Med tiden kom de blandt andet til at trække de store brunkulstog i Midtjylland, og også på Den Skæve Bane kørte de godstog. Det almindelige indtryk fra den tid er dog ofte en Mx med én eller to brune vogne - et typisk, jydsk sidebanetog. De blev også brugt i den københavnske nærtrafik, for eksempel på Frederikssundbanen, og selv som trækraft for det fornemste tog, TEE-toget "Merkur" 1974-78, fandt de anvendelse.

Litra Mx kom til at køre nærmest alle slags tog og var en tro tjener gennem en

årrække. Af mere spektakulære tjenester kan nævnes indsættelsen på DanLink-ruten, hvor de sammen med Mz IV trak de lange stammer af internationale godstog til Københavns Frihavn via Højbanen gennem Ydre Nørrebro. Mx og Mz IV blev valgt, fordi de var de mest lydsvage (= mindst støjende) af diesellokomotiverne. De måtte ofte køre i forspand. Også de senere brunkulstog fra Esbjerg til Herning med de blå Midtkraft-vogne kørte Mx - her var det med et lokomotiv i hver ende af hensyn til rebroussementet i Skjern, i øvrigt et helt unikt tog her i landet.

Faldende godsmængder og alder betød, at lokomotiverne hen mod 1990'erne blev udrangeret fra DSB. Det betød dog på ingen måde enden for disse lidt upågtede lokomotiver, for mange af dem blev solgt til de daværende, resterende privatbaner, hvor HFHJ, OHJ, ØSJS, LJ, VLTJ og SB navnligt tog for sig af retterne; maskinerne fik ved ejerskiftet i reglen nye bemalinger, og mange af dem kører den dag i dag - knapt 60 år efter deres debut - hos diverse operatører. Godt klaret! Jernbanemuseet har nr. 1001 bevaret i vinrød bemaling.



Mx 1034 med typisk sidebanetog, bestående af Av- og CAE-vogn i Esbjerg, forår 1971. Foto Nils Bloch



På dette pragtfulde billede af Mx 1017 med godstog i Hellerup juni 1961 ser man, hvordan køjerne ligger inde bag vognkassen. Foto Holger B.D. Sørensen.



Det kortlivede TEE-tog 'Merkur' blev ofte trukket af Mx som her, hvor Mx 1009 trækker de to TEE-vogne af sted ved Sydhavn. Foto K.E. Jørgensen.



En anden, typisk opgave for Mx - nr. 1034 med blandettog cirka 1968 i Thisted. Foto Frank Stenvall.



Mx 1018 rangerer med svensk SOVVAGN. Dybbølsbro, 1. juni 1963. Foto Frank Stenvall.

Ekstra detaljering



Flot udførelse af førerpladsen.



Hr. Frederiksen har taget plads i førerrummet efter amputationen.



Også i mørke kan man se hr. Frederiksen på førerpladsen.

De store frontruder og det velindrettede førerrum med god belysning betød dog også, at jeg besluttede, at der måtte anbringes en lokomotivfører derinde.

Indretningen skrues nemt ud, og så drejer det sig bare om at finde en passende figur.

På grund af den manglende frihøjde ned

til gulvet skal personen amputeres fra livet og nedefter - en hollandsk lokomotivfører fra Artitec måtte undergå denne operation, der også indebar smallere hofte, men han vinker stadig fornøjet fra sin plads i førerrummet, så det har nok ikke været så alvorligt alligevel.

I hvert fald pynter det med liv i førerrummet, især når det er så velindrettet sm her, og der ovenikøbet er belysning.



Se, jeg kan køre uden hænder - hr. Frederiksen hilser glad på et modkørende tog.

Rettelse



Hvad har et billede fra Åbenrå 1970 med lysstofrør at gøre? jo, se til højre lige foran stationsbygningen. Foto Nils Bloch.



DSB E-maskine med udflugtstog ved perron med korte lysstofrør. Øvrige data om billedet mangler. Foto Nils Bloch.



My 1153 med ultralille tog i Hvidovre 1969. På perronen ses flere kortarmede lysstofrør. Foto Olaf Hermansen.

Af Flemming Søeborg

Jeg var måske lige hurtig nok til at udnævne Dekas' modeller af perronlygtepæle som årets bedste modeller; det er de stadig, men det var ment som årets bedste tilbehør. Rettelsen går også på, at jeg mente, at Dekas-lygten med lysstofrør havde for kort lygtehus. Siden har jeg opdaget,

at lysstofrørsudgaverne fandtes både i lange som i korte udgaver, så derfor en undskyldning til Dekas: Lygterne var rigtige nok - jeg havde blot ikke fundet de rette billeder af dem.

Her er nogle stykker. De fandtes såvel ved DSB som ved flere privatbaner, f.eks. LNJ. Taler vi om jernbanemodeller, stiller sagen sig noget ander-

ledes: Hen mod årets slutning kom tre modeller, som hver især kan karakteriseres som årets bedste, danske modeller - DWA Hobbys M1-motorvogn, McK's Mx og Felix Team HV/ETJ-damplokomotiv, som på hver deres vis må kandidere til posten - hver især udtryk for det helt exceptionelle inden for dansk modelbygning. Se også artiklerne om dem.

Amphicar - en herlig bil



Amphicar 770

Amphicar - et moderne vidunder.



Nydelig og flot indretning.



De to skruer på undervognen. Bemærk også de meget fine kofangerhorn.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Om denne nyhed skulle omtales under biler eller både, kan man fundere lidt over, for der der tale om en bil, der kan sejle, altså et amfibiekøretøj. Idéen er ikke ny, den type køretøjer har været anvendt af militæret længe, men da Amphicar kom på markedet i civile versioner i 1960'erne, var der tale om en verdenssensation. Bilen var udformet som en moderne, lidt højbenet sportsvogn, blandt andet fordi de to skibsskruer bagest skulle kunne gå fri af bump og hindringer på vejen. Luftindtagene til Triumph-motoren var anbragt på hæklappen, og på den forreste hjelm var anbragt et tågehorn - nødvendigt ved sejlsads på søer og andre farvande. Bilen

var ikke den store succes - den var ret dyr, og var vel egentlig kun anvendelig som en eksklusiv fritidsfornøjelse. Den kørte ikke godt på vejene, og den sejlede heller ikke særlig godt, men den vakte berettiget opsigt. BoS har nu udsendt en fin model i H0 af denne charmerende sportsvogn. Modellen er af resin, og de få detaljer er fremragende - rattet er meget spinkelt, vindspejlet lige så fint med rød ramme, og der er antydning af instrumenter og bilradio på førerpladsen, der er indvendige dørhåndtag m.v. Under vognen anes de to skibsskruer - de er desværre sorte ligesom undervognen og derfor ret usynlige. I virkeligheden var de lysegrå eller messingfarvede. BoS-modellen er en fin reproduktion af forbilledet, og ud over den postkasserøde version er den

udsendt i lyseblå farve - samt i tysk politi-udgave fra Berlin.

BoS art. nr. 87510 Amphicar 770.
Pris kr. 175,-.



En samtidig, amerikansk reklame for 'the Amphicar'.

Ny Falck-ambulance



En Fiat 238-ambulance fra Falck er her blevet påkørt af en politibil på en af udfaldsveje i Århus. Slg. Tommy Jørgensen.

Af Flemming Søeborg

En af de få, rigtigt danske nyheder blandt modelbilerne er Brekinas udgave af en Fiat 238-ambulance fra Falck. Fiat 238 var ikke så almindelig, men Falck benyttede den dog, og Brekinas model gengiver en vogn fra 1970'erne - sort

med hvidt tag, to blå blinklys på taget og det gamle Falck-bomærke på siden samt på bagruderne.

Modellen er nydelig nok, men den lever dog ikke helt op til Brekinas normale kvalitetskrav - dels er den hvide farve på taget lidt 'ulden' i afgrænsningen, og dels er vin-



Ambulancen set bagfra.



Den nye Fiat 238 som Falck-ambulance fra Brekina.

duesviskerne lidt forsatte i forhold til hinanden på forrude/front. Det ses dog ikke, når modellen er placeret inde på anlægget, og det er dejligt, at Brekina har fundet et relativt sjældent forbillede at fremstille.

Brekina art. nr. 34409 Fiat 238 Falck-ambulance, epoke IV. Pris kr. 140,-

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

UDKOMMER 14. MARTS 2019

NYT SÆRHÆFTE

108 sider · over 200 illustrationer · limbundet



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Kan bestilles på: bestilling@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk · www.frisporet.dk