

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 44 · april 2019

DKK 125,-



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

 Find os på facebook @SporOgBaner

Lidt om lygteføring

BK 17.04.2019 - 12.06.2019
DKK 125,- Euro 16,75

ISSN-2245-4099



BK returuge 24



Metroens Cityring



Ny husserie fra hobby trade



Ølvogne fra Mck

NYHED: Flotte krus fra Danmarks Jernbanemuseum

Motiv med ODIN, H 40, MY 1101 og Traktor 57

Leveres i flot gaveæske. Tåler opvaskemaskine.

Illustrationer ved Jørgen Lindevall, Steffen Dresler og Claus Frost

Sælges i museets butik og via www.jernbanemuseet.dk

Pr. stk.

99 kr.



Danmarks Jernbanemuseum



Faxe Ladeplads.



På rejse med Faxe Jernbanes tog 1910. Forrest smalsporet lokomotiv, efterfulgt af smalsporet mellemvogn og forskellige FJ-vogne. Bemærk den udvendige billettering. Billede udlånt af Nils Bloch

Hvem ville for få år siden havde drømt om den mangfoldighed og ikke mindst den højnelse i kvalitet, som vi ser i disse år på modelbanemateriellet? Der er sket en kolossal udvikling inden for alle grene af branchen - og udviklingen ser ikke ud til at stoppe.

Inden for kort tid har vi således fået den fornemme ML-motorvogn i træ, Mx-lokomotivet i ny og fremragende udgave, de 'langbenede' ølvogne, fine detaljer til modelbanen og nu kommer den nye serie stationsbyhuse fra hobby trade, som sætter nye standarder - det er en luksus-tilværelse, vi nyder. I horisonten venter endnu flere, længe ønskede modeller.

Men ikke nok med det - nu sker der også godt på sporvognsområdet: Messe Handel I/S - nok bedre kendt som EpokeModeller - udsender omsider modellen af en københavnsk sporvogn i flere nummer- og linievarianter. Det har været et projekt med mange hindringer, men nu er sporvognen altså på vej.

Meget passende, for i disse år sker der en masse netop på sporvogns- eller letbaneområdet - nye baner i Århus og Odense, muligvis også i København, nye bøger om sporvogne - ja, der sker meget. Vi skal heller ikke glemme, at under jorden sker der også meget - således kan Københavns nye metrolinje, Cityringen, åbne efter mange års kvaler

og gener. Læs også den spændende beretning om arbejdet dybt under jorden fra vor udfarende medarbejder Finn Frøsig.

Når dette læses, er forårets store DMJU-messe forbi. Her er det især glædeligt at notere sig, at interessen for denne form for udstillinger kun med modeltog ser ud til at vokse, og det har uden tvivl haft stor betydning, at messen i år blev afholdt i Tåstrup, der for det første lå tættere på København (og tæt ved station og motorvej), og for det andet tilbød langt bedre udstillingsfaciliteter end i Køge, hvor opsplitningen i flere, afsides haller samt en boblehal gjorde det besværligt at se hele messen.

Gode og dårlige tidender

Der er mange jubilæer i år - det er der vel nok hvert år, men i år er det måske mest nedlæggelserne, der står i kø: I april 1969 forsvandt linie 6 som sporvogn i København, og dermed mistede Østerbro den sidste sporvognslinie. På samme tid blev Østre Gasværk nedlagt, og dermed forsvandt den lille, men særdeles aktive kulbane mellem havnen og værket.

Flere andre jernbaner blev nedlagt i 1969, bl.a. AHB, AHJ, ANSJ, FFJ, RHJ, TFJ, det vil sige hele det omfattende net i Aalborgs opland. 2019 er endvidere 100-året for en af Danmarks værste jernbaneulykker, Vigerslev-ulykken, så der er umiddelbart ikke så meget at fe-

ste for i år. S-togene kan dog fejre 85 år, og måske skal man heller ikke glemme, at det i år er 150-års jubilæet for åbningen af den transamerikanske jernbane - en af de største bedrifter i jernbanens historie.

Jeg vil håbe, at dette nummer vil glæde jer alle, og jeg er altid åben og lydhør over for ønsker og emner til artikler. Samtidig vil jeg opfordre alle, der har noget på hjerte, til at komme frem med det - har du selv en modeljernbane, du gerne vil vise for andre, så ring eller skriv - jeg kommer gerne "på hjemmebesøg" for at lave en reportage. Anlægget behøver hverken at være stort eller færdigbygget - måske tværtimod, da det også er interessant at se, hvordan det er opbygget.

Og med det vil jeg ønske jer alle et godt og aktivt forår i modeljernbanens tegn!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

ABONNÉR PÅ:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 45 udkommer:
13. juni 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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 44, 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. 1.350. Løssalgspris 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 forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af
redaktionen.

Indholdsfortegnelse

Leder	s. 3
Per bygger Slagelse i skala N	s. 5-7
Bag de grønne plankeværker	s. 8-13
Langbenede til de langhalsede	s. 14-15
En rød Desiro til banen	s. 16-18
Østre Gasværk - for 50 år siden	s. 19-22
Stationsbyhuse fra hobby trade	s. 23-25
Lidt om lygteføring	s. 26-27
McK's langbenede ølvogne	s. 28-31
Ølvogne og tilladelser	s. 31
TRITON-container	s. 32
Omstigning til Paradis	s. 33
Esso/D.D.P.A.-vogn fra Brawa	s. 34
Auhagens perronkiosker	s. 35
Gamle sporvogne får nyt liv	s. 36
Øllet blev hans skæbne	s. 36-38
Middelhavstræer i HØ	s. 39
Østerbros sporvogne	s. 39
Hurtigste forsinkelse nogensinde	s. 40
lille verden, STOR DRØM	s. 40
Stor pakke med små mennesker	s. 40-41
Sværgodstransport på jernbane	s. 41-42
Så du giraffen?	s. 43-44
L'auto, voilà!	s. 45
Eamos-t fra PKP	s. 46
Købmand til sommerlandet	s. 46-47
Rettelser	s. 48
Taxa-sæt fra Brekina	s. 49-50
Småt nyt	s. 50
Fra neden	s. 51
Sporstoppere - eller stopbomme	s. 51-55
Emmine - en eminent ener	s. 56-57
Flere Scania'er	s. 58
Tydelige spor i gadebilledet	s. 58
Matra fra Makette	s. 59

FORSIDEFOTOS:

Billede top:

Mv 1127 og Mx 1027 afgår med IC-tog fra Ålborg den 1. oktober 1984 med korrekt
lys i de tre lanterner. Foto Leif Ørmdorf.

Billede bund, t.v.:

Metroens nye Cityring er åbnet. Foto Metroselskabet

Billede bund, midt:

hobby trades nye stationsbyhuse tegner godt. Foto SoB

Billede bund, t.h.:

McK's nye ølvogne er på vej ud - her ses den flotte Tuborg-vogn. Foto Vagn Holstein

DANMARKS STØRSTE **SAMLERTRÆF** FOR

GAMMELT LEGETØJ

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

FREDERIKSBERGHALLEN

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

SØNDAGE i 2019: 12. MAJ,

1. SEPTEMBER, 1. DECEMBER

kl. 11.00 - 15.00 **GRATIS ADGANG**

3 x årligt, forår, efterår, og jul.

Info tlf. 4028 4057

Per bygger Slagelse i skala N



Per Nielsen ved den imponerende model af Slagelse Banegård, som han er ved at bygge i skala N.

Tekst og fotos Martin Wilde

Per Nielsen fra Horsens er i gang med at bygge en komplet model af Slagelse Banegård i skala N. Banegården blev vist frem til udstillingen Tog Amok i Vejle i 2018.

Egentlig kommer han fra Slagelse, men for mere end ti år siden flyttede han til Horsens, og her har han boet siden. Så Per Nielsen stod i lidt af et dilemma, da han ville til at bygge en større station i moduler i skala N. Skulle det være hans ungdoms banegård, Slagelse, eller banegården i den by, han nu bor i, Horsens? Løsningen på spørgsmålet blev Slagelse.

- Jeg havde overvejet Horsens, men den ligger i en kurve. Og den er større. Slagelse er lettere at overskue og at nå ind over, når der køres modulkørsel i klubregi med en skinnehøjde 130 cm over gulvet. Så er Horsens for bred til at nå ind over, fortæller Per Nielsen.

Der var altså af helt lavpraktiske årsager, valget faldt på Slagelse. Per bygger den vestsjællandske banegård, som den så ud i 1958. Dengang havde stationen stadig begge sine remiser i behold,

der kørte damptog på alle fire statsbanestrækninger ud af byen, Vestbanen København-Korsør og sidebanerne til Næstved og Kalundborg, og skulle Per Nielsen få lyst til at se et privatbanetog på sin station, så havde Høng-Tølløse Jernbane også dengang og lige siden gennemkørende skinnebusser og andre privatbanetog fra Høng de 14 kilometer ad statsbanen til Slagelse.

Lagt sporene op

Det er halvandet år siden, Per Nielsen begyndte at bygge sin model af Slagelse Banegård. Foreløbig er han færdig med modulkasserne, og alle sporene er lagt.

Han har kopieret en sporplan, så den passer i skala N, printet den ud og lagt den på modulkassernes overside. Dermed har han den komplette sporplan i 1:160, så han kan se, hvor skinner og sporskifter skal ligge. Desuden kan han se på sporplanen, hvor der er perroner, vandkraner, bygninger og mange andre ting.

Han får altså en sporplanmæssig helt korrekt model af stationen. Og så alligevel ikke. Per Nielsen har valgt industri-sidesporene til byens nordlige industriområde fra. Begge spor krydsede

Ndr. Stationsvej. Det ene endte lige på den anden side af vejen, mens det andet var strakte sig flere kilometer mod nord og endte ude ved det, der i dag er Selandia Center for Erhvervsrettet Uddannelse, på hjørnet af Valbyvej og Dalsvinget.

Skiner og sporskifter er lagt ud oven på sporplanen, så de ligger korrekt i forhold til den virkelige station. Igen en lavpraktisk og enkel måde at bygge en korrekt model af en station.

Det gør det også nemmere at finde ud af, om et sporskifte skal og kan flyttes, hvis det ligger lige over en samling mellem to moduler.

Eller at tilpasse modulkassernes individuelle længde, så de passer med samlinger, hvor der ikke ligger sporskifter, hvor der også skal være plads til drev under pladen.

Fiffigt lys

Hele stationen er beregnet til digital drift, og den styres af elektronik fra den svenske producent Möllehems Gårdsproduktion.

- Når det først er sat op, så er det ganske

simpelt at bruge, forklarer Per Nielsen. Stationen er også forsynet med små lamper på strategiske steder.

- De lyser, hvis der er kortslutning. Vi har en i klubben, som er døv. Derfor har vi udviklet dem, så kan han se det, hvis der er kortslutning, forklarer Per.

Foreløbig er stationens tekniske del færdig. Nu skal Per Nielsen til at bygge huse. Først og fremmest den statelige stationsbygning, det lange godspakhus, kommandoposten på perron 2 og de to remiser.

Der er stadig meget arbejde, før stationen er færdig, men Per Nielsen er godt på vej.



Det kommende remiseområde på modellen af Slagelse Banegård med både nyere og ældre lokomotiver.



Harry og Solveig var naturligvis også til stede i Slagelse.



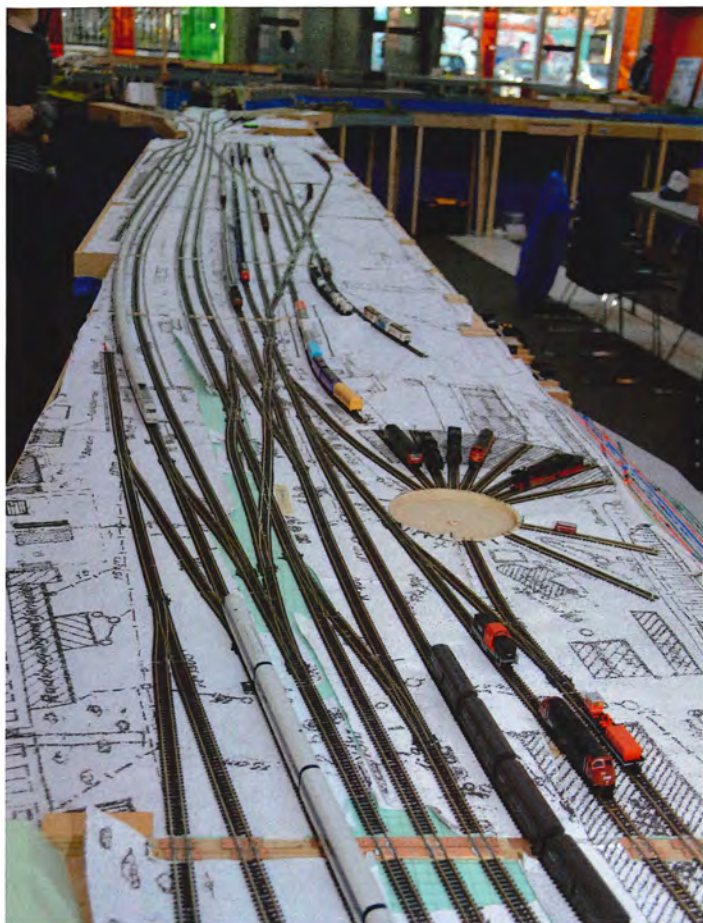
Den vestlige ende af modellen af Slagelse Banegård.



Et MA-lyntog som Sølvpil har gennemkørsel i Slagelse fra Korsør mod København.

Slagelse banegård set fra vest. Ved perronen ses bl.a. en CRM-vogn, og på forpladsen et udvalg af tidstypiske rutebiler, den 13. maj 1963. Foto Holger B.D. Sørensen





Per Nielsens model af Slagelse Banegård set fra øst, altså indkørslen fra Sorø.



Den vestlige udkørsel af Slagelse i skala N. I midten dobbeltsporet mod Korsør, til højre enkeltsporet mod Høng og Værlev og Kalundborg og til venstre dels et udtrækksspor fra pakhuset, dels strækningsspor mod Dalmose og Næstved



Remiseområdet i Slagelse cirka 1970 med vandtårn, drejeskive, remise, lille vandkran m.v. Damplokomotivet er C 708 på en udflugt med jernbaneentusiaster. Foto Nils Bloch.

Bag de grønne plankeværker...



Et af de grønne plankeværker.
Foto Finn Frøsig.

Af Finn Frøsig



Næsten ligegyldigt hvor man har bevæget sig hen i København de seneste år, er man før eller senere stødt på en massiv mur af grønne plankeværker. Her – godt skjult – har Metroselskabet været i gang med byens ny Metro Cityring, der med ca. 6 måneders forsinkelse skal åbne i sommeren 2019.

Cityringen blev vedtaget i 2007, og anlægsarbejdet blev indledt i 2009. Hele strækningen løber under jorden, og der

er boret 2 x 15,5 km tunnel og anlagt 17 nye stationer. Den nye linje - M3 - vil have omstigningsmuligheder til både S-tog, regional- og fjern tog og den eksisterende Metro ved flere knudepunkter. Enhver, der har rejst med den nuværende Metro, kender den høje rejsehastighed, og der er ingen tvivl om, at den nye linje vil bidrage til en markant forbedring af den kollektive trafik i København/Frederiksberg-området.

Cityringen får også en linje M4 med forbindelse til den nye bydel i Københavns Nordhavn, som forventes at få et indbyggertal på ca. 40.000. Denne linje

er anlagt sideløbende med selve Cityringen og forventes åbnet i starten af 2020. Afgreningen til Nordhavn er placeret i tunnelskaktens på Østerbro. Linjen bliver senere forlænget fra Hovedbanegården gennem Københavns Sydhavn, hvor der ligeledes er et omfattende byggeri i gang på de tidligere industriarealer. Sydhavnslinjen får fem stationer og skal ende ved Ny Ellebjerg Station. Anlægsarbejdet er påbegyndt i efteråret 2018, og den nye del forventes færdig i 2024.

Cityringen forventes at få et dagligt passagertal på ca. 250.000, når hele strækningen er udbygget.



Cityringen snor sig gennem byen. Stationerne ligger tæt på trafikale knudepunkter og giver gode omstigningsmuligheder til anden kollektiv trafik. Illustration Metroselskabet

STATIONER PÅ METRO CITYRINGEN

København H

Omstigning til S-tog, IC- og Regionaltog

Rådhuspladsen

Gammel Strand

Kongens Nytorv

Omstigning til Metro M1 og M2

Marmorkirken

Østerport Station

Omstigning til S-tog, IC- og Regionaltog

Trianglen

Poul Henningsens Plads

Vibenshus Runddel

Skjolds Plads

Nørrebro Station

Omstigning til S-tog

Nørrebros Runddel

Nuucks Plads

Aksel Møllers Have

Frederiksberg

Omstigning til Metro M1 og M2

Frederiksberg Allé

Enghave Plads



Tunnelskakten i Sortedamssøen. En del af søen er inddæmmet. I den brede ende mødes fire tunneller fra Nørrebro og Nordhavn. Foto Metroselskabet.



Sekantboremaskine, normalt to stk. på hver plads. Foto Metroselskabet.

Byggeprocessen

Det kræver et særdeles stort og langvarigt forarbejde at gennemføre et så stort byggeprojekt midt i storbyen København. Dels med den overordnede linjeføring, dernæst de praktiske muligheder for at placere stationerne i bybilledet og ikke mindst de store arbejdspladser omkring dem. Overalt har der været omlægning af forsyningsledninger til el, vand, fjernvarme og kloakledninger.

Der skulle etableres store tunnelskakter til serviceringen af tunnelboremaskinerne. Her samlede man boremaskinerne, og fra skakterne bragte små forsyningsstog de utallige tunnelforingsringe frem til maskinerne og fragtede den udborede jord og kalk tilbage, hvorfra den blev kørt væk på lastbiler. Tunnelskakterne var placeret ved

Otto Busses Vej, i Nørrebroparken og i Sortedamssøen på Østerbro. Her måtte man lave en dæmning og tørlægge en del af søen for at skaffe plads i det tæt bebyggede område. Denne skakt er ekstra stor, fordi den også rummer sammenfletningen af sporene på Cityringen og strækningen til Nordhavn.

Anlægget af de underjordiske stationer og tunnelskakter begynder med støbningen af en rå skaktmur. En såkaldt sekantboremaskine borer efter et bestemt mønster en række lodrette huller med en diameter på ca. 1 m ned til den planlagte dybde på ca. 30 m, derefter placeres et armeringsnet, og hullet udstøbes med beton.

Til sidst står der en række sammenstøbte pæle, som danner rammen om det rå stationsrum. Sekantmetoden be-

tyder, at pælene låser hinanden. Herefter støbes en delvis topplade til at holde væggene på plads. Nu kan udgravningen indledes, og der etableres løbende en indvendig afstivning. Det rå rum afsluttes med støbningen af skaktbunden og perron. Herefter går man over til støbning af de enkelte etager, rum til teknikken og hovedtrappe, nødtrappe og elevatorskakter. Teknikken er placeret i begge stationsrummets sider og har en bredde svarende til sporarealet.

Derfor syner det færdige stationsrum ikke af så meget, som stationsskakten reelt fylder. Dertil kommer selvfølgelig indretningen af publikumsområderne med perrondøre, rulletrapper, elevatorer, nødtrapper, belysning m.m. Til sidst anlægges den overjordiske stationsplads med belægning, skilte, træer.



Sekantbor Ø 1 m. Der bores ned til ca. 30 m. Foto Metroselskabet.



Skabelon til sekantboring. Bemærk, hvordan pælene låser hinanden. Foto Metroselskabet.



Borehoved. Bag dette følger en hale på ca. 130 m med bl.a. pilotkabine, transportør til udboret materiale, maskine til isætning af tunnelforing m.v. Foto Metroselskabet.



Tunnelskakten i Sortedamssøen. Yderst tunnelrørene mod Nordhavn, røret t.v. kommer fra Nordhavn og er boret under de to rør i midten mod Nørrebro. Foto Metroselskabet.

Tunnelboringen er udført af fire tunnelboremaskiner, som har arbejdet parvis. De første borer startede ved kontrol- og vedligeholdelsescentret ved Otto Busses Vej frem til Sønder Boulevard og metrostation "København H". Under Sønder Boulevard er udfletningen mellem kontrolcentret plus den kommende Sydhavns-metro og strækningen mod Enghave Plads og Frederiksberg placeret.

Fra Nørrebroparken, hvor den gamle Nørrebro Station lå, startede to maskiner boringen i retning mod Frederiksberg og Vesterbro frem til Søndre Boulevard.

Her blev de taget op og flyttet til Sortedamssøen, hvor de borede strækningen under det gamle København via Kongens Nytorv til København H. De to maskiner, som borede fra Otto Busses Vej til København H., blev derfra flyttet til Nørrebroparken og borede strækningen under Nørrebro og Østerbro til Sortedamssøen. Fra Nordhavn borede én maskine de to rør til Sortedamssøen, hvor Cityringen og Nordhavnslinien flettes sammen.

De nye stationer

At projektet har været fyldt med udfordringer er indlysende. Ved Marmorkirken tæt på Amalienborg Slot måtte tunnellerne af hensyn til kirken og den omgivende bebyggelse bores, så tunnelrørene ligger i to etager over hinanden. Dermed bliver det også en lidt anderledes station.

Ved Kongens Nytorv krydser Cityringen den eksisterende metro. Tunneller-

ne krydser over den eksisterende metro, derfor ligger den nye station tæt på overfladen. Derfra er der boret under kælderetagen i stormagasinet Magasin du Nord. Der var kun nogle få meter op til kældergulvet. Tilsvarende ligger Gammel Strand Station delvis under kanalen omkring Christiansborg Slot.

Frederiksberg Allé Station får sin helt egen udformning. Stationsnedgangen bliver integreret i stueetagen af en helt ny bolig- og erhvervsjendom på hjørnet af Frederiksberg Allé og Platanvej. De nye stationer vil få et nyt design, som farvemæssigt har relation til lokalområdet. F.eks. vil stationsrummet på Frederiksberg Allé få en vægbe-

klædning i grønne farver for at skabe samspil med de mange træer på Frederiksberg Allé. Enghave Plads få en vægbeklædning med gul-brune kakler, som relaterer til bygningsfacaderne i lokalområdet. På stationer med omstigning til S-tog bliver vægbeklædningen rød for at signalere overgangen til S-togsnettet.

Mit besøg på Nørrebro Station

I efteråret 2016 fik jeg en sjælden mulighed for at besøge byggepladsen ved Nørrebro Station. Vi var en gruppe på 10 personer, som efter en briefing og iklædning af sikkerhedsvest, hjelm og sikkerhedsfodtøj blev guidet gennem byggepladsen og helt ned i bunden af



Sortedamssøen, skaktens top er lukket, og pladsen er ved at blive rømmet, så vandet igen kan flyde frit. Foto Metroselskabet.



Skitse af Marmorkirken Station. Perronerne ligger over hinanden, den nederste i 40 m dybde. Illustration Metroselskabet.



Frederiksberg Alle Station får nedgang i stueetagen af en nybygget ejendom med boliger og butikker. Foto Finn Frøsig.

stationsskakten. Undervejs så vi forberedelserne til teknikrummene og en detalje, som man normalt ikke tænker over, nemlig et trykdigningskammer over hvert spor. Metrotogene skubber jo en mur af luft foran sig, som skal væk, inden toget standser, så man undgår sus, når perrondørene åbnes.

Nede i bunden af skakten fornemmer man virkelig den rå stations kæmpestore rum uden rulletrapper og andet

inventar. Ligeledes kunne vi opleve de små forsyningsstog højlydt rulle på smalspor gennem skakten med betonringe til tunnelforingen og tomme vogne til det udborede materiale. Så mærker man for alvor hvor gigantisk et projekt, der er tale om.

Cityringens kontrol- og vedligeholdelsescenter er placeret i Sydhavn på Otto Busses Vej, hvor den gamle containerterminal lå. Herfra styres den førerlø-



Den grønne vægbeklædning, som skal harmonere med træerne på Frederiksberg Allé. Illustration Metroselskabet.



På Rådhuspladsen opstår en lille hund på det område, hvor den gamle, sorte trafikbygning stod. Foto Metroselskabet.

se drift og vedligeholdelsen af togsætene. Cityringen og den kommende Nordhavns/Sydhavnsmetro er et helt selvstændigt metro-system, som ikke har forbindelse med den eksisterende Metro. Siden den første metro blev besluttet for mere end 20 år siden, har der været en markant teknologisk udvikling, og der er samlet erfaringer fra andre metro-systemer.

Cityringen får CBTC (Communication-Based-Train-Control) som styresystem (som også er under udrulning på S-banen). Det vil betyde tættere afstand mellem togene, og man forventer mindre vedligeholdelse i sporet, da meget af teknikken er flyttet ind i selve toget.

Til Cityringen har Ansaldo-Breda leveret 39 togsæt, igen tre-vognstog, som har plads til ca. 300 passagerer. Det er 5. generation af togtypen, og indretningen er på nogle punkter ændret i forhold til de nuværende metrotog. Blandt andet er der færre sæder, fordi rejsetiden er forholdsvis kort, nye informationstavler, og den mulige hastighed sat op til 90 km/t.

Testkørsel på Cityringen

I november 2018 startede testkørslen på hele Cityringen, hvor man tester metrotogene i begge tunneler. Når Cityringen åbner, har den gennemgået en lang række tests – både på selve stationerne og i tunnellerne. Man tester alt fra accelerationer til bremselængder og kontrollerer, at samspillet mellem tog og stationer fungerer, som det skal.



Elevatorskakten på Nuuks Plads. De nye stationer bliver født med to elevatorer. Vægbeklædningen er afstemt med bygningsfacaderne i lokalområdet. Foto Metroselskabet.



På vej ind på den snævre byggeplads. T.v. den overdækkede hovedtrappe, til højre Nørrebro S-banestation. Foto Finn Frøsig.

Derudover testes dørsystemer, informationssystemer, ventilationsanlæg samt komfortforhold, så togene kører jævnt og stabilt på skinnerne.

Togene testes også, hvor man presser systemet og lader togene køre med langt større last, end de normalt ville gøre, bl.a. måles togets evne til at accelerere og bremse ved fuld last. Det gør man ved at fylde ca. 40 tons sandsække á 25 kilo i toget. 40 tons svarer til, at der er 450 passagerer i et tog. Der bliver selvfølgelig også testet situationer, der ligner virkeligheden så meget som muligt, så man har et billede af, hvordan systemet vil fungere til hverdag.

Det omfattende testkørselsarbejde fordeles sig på alle 39 tog, 10 delsystemer,

17 stationer, tre skakte og over 30 kilometer spor. Alt skal fungere, før den endelige sikkerhedsgodkendelse til Cityringens åbning kan gives.

Cityringen forventes åbnet i juli 2019. De grønne plankeværker er væk fra byens smukke pladser, og der er helt nye muligheder for at komme hurtigt rundt i København.

Udgravning af stationer og tunneller har omfattet ca. 3,1 millioner tons jord, som er anvendt til opfyldning af et stort areal i Nordhavn. Her er etableret en ny krydstogtsterminal, og der vil efterhånden opstå yderligere et nyt bolig- og erhvervsområde. Der er skitseret en forlængelse af Nordhavnslinien til dette område.



Arbejdstog brummer igennem stationen fra skakten i Nørrebro S-banestation. Forrest et læs tunnelforingsringe, bagest tomme vogne til udboret materiale. Foto Finn Frøsig.



Trykudligningskammeret lige over sporene. Foto Finn Frøsig.



Hvor der tidligere var forretninger under Højbanen, bliver der nu lavet gennemgang. Det er uvist, om der etableres rulletrapper og elevatorer her. Foto Finn Frøsig.



Et kig ned i stationsrummet. Foto Finn Frøsig.



Nede i bunden af skakten. Ventilation via slangerne i baggrunden. Sproget var en blanding af engelsk, italiensk, spansk m.m. Foto Finn Frøsig.



Kontrol- og vedligeholdelsescenter på Otto Busses Vej, hvor der tidligere var containerterminal. Herfra styres driften af Cityringen, der forventes ca. 300 ansatte til de mange funktioner. Vognhallerne har topmoderne indretning til pleje af togene. Foto Metroselskabet.

De nye metrotog på opstillingsarealet. Der køres intensiv testkørsel på hele strækningen. Foto Finn Frøsig.

Udgravningen af stationerne i det gamle København har afsløret et utal af arkæologiske fund, som helt sikkert tilfører ny viden om Københavns historie, bl.a. at byen er noget ældre, end man hidtil har troet. Sandsynligvis kommer noget af det frem på Københavns Nye Bymuseum, som åbner i nye omgivelser i sommeren 2019.

Fakta om den nuværende metro

Den eksisterende Metro i København blev tænkt i 1992 i forbindelse med be-

byggelsen på Amager Fælled. Oprindeligt som letbane, men i 1996 blev kontrakten på byggeriet af et metrosystem indgået.

Den første etape mellem Nørreport Station og Vestamager, henholdsvis Lergravsparken blev åbnet i 2002.

Derefter kom i 2003 etappen fra Nørreport til Vanløse Station, og sidst forlængelsen til Kastrup Lufthavn, som blev åbnet i 2007.

Anlægget omfatter 22 stationer, heraf ni underjordiske. Strækningen på ca. 21 km, heraf ca. 2 x 9 km tunnelstrækning. Kontrol- og vedligeholdelsescentret er placeret på Amager Fælled, hvor man servicerer de 34 tre-vognstogsæt, som er bygget af Ansaldo-Breda.

I 2017 var der mere end 60 millioner passagerer med metroen. I myldretiden kører togene med ca. 1½ minuts interval. Driftsstabiliteten er senest opgjort til ca. 99%.

Nordhavn vokser med nyt, stort areal. Jord og kalk fra metrobyggeriet er deponeret her. Der er indtil videre bl.a. bygget tre krydstogtterminaler. Helt til venstre ses det smalle Kronløb ind til Nordhavn, og uden for billedet ligger Trekronerfortet, der tidligere markerede indsejlingen til Københavns havn. Foto fra maj 2018, By og Havn, Ole Malling



Langbenede til de langhalsede



En meget flot restaureret Tuborg-vogn findes hos ØSIK i Køge. Her ses den i forbindelse med DMJU-udstillingen den 3. april 2011. Foto Flemming Søeborg.



Prøvebemalingen på Tuborg-vogn ZB 99 629 er speciel i sort-hvid, men i farver er den endnu mere mærkværdig. Foto HBDS.



I april 1958 havde Carlsberg-vognene fået deres permanente udseende med grønt navnetræk, humleblad og frisen nederst på vognkassen. Foto HBDS.

Af Flemming Søeborg

Mange af Carlsbergs og Tuborgs ølvogne var efter Anden Verdenskrig ret forældede, så mellem 1946-54 anskaffede de to bryggerier større serier af "langbenede" ølvogne, bygget af Scandia A/S. Tilnavnet "de langbenede" kom af, at akselafstanden var ret stor (6 m), da undervognene var af samme konstruktion som IAL-vognene fra 1940.

Carlsbergs vogne blev dekoreret med det slyngede navnetræk i rødt, mens Tuborgs vogne fik påført en blokskrift i rødt.

Carlsbergs vogne fik litra ZA og numrene 99 301-322 og 455-494, mens Tuborgs vogne fik litra ZB 99 616-649. Endvidere anskaffede De Danske Spritfabrikker D.D.S.F. en enkelt vogn, ZB 99 705, der blev gråmalet med tynd, rød staffering hele vognkassen rundt.

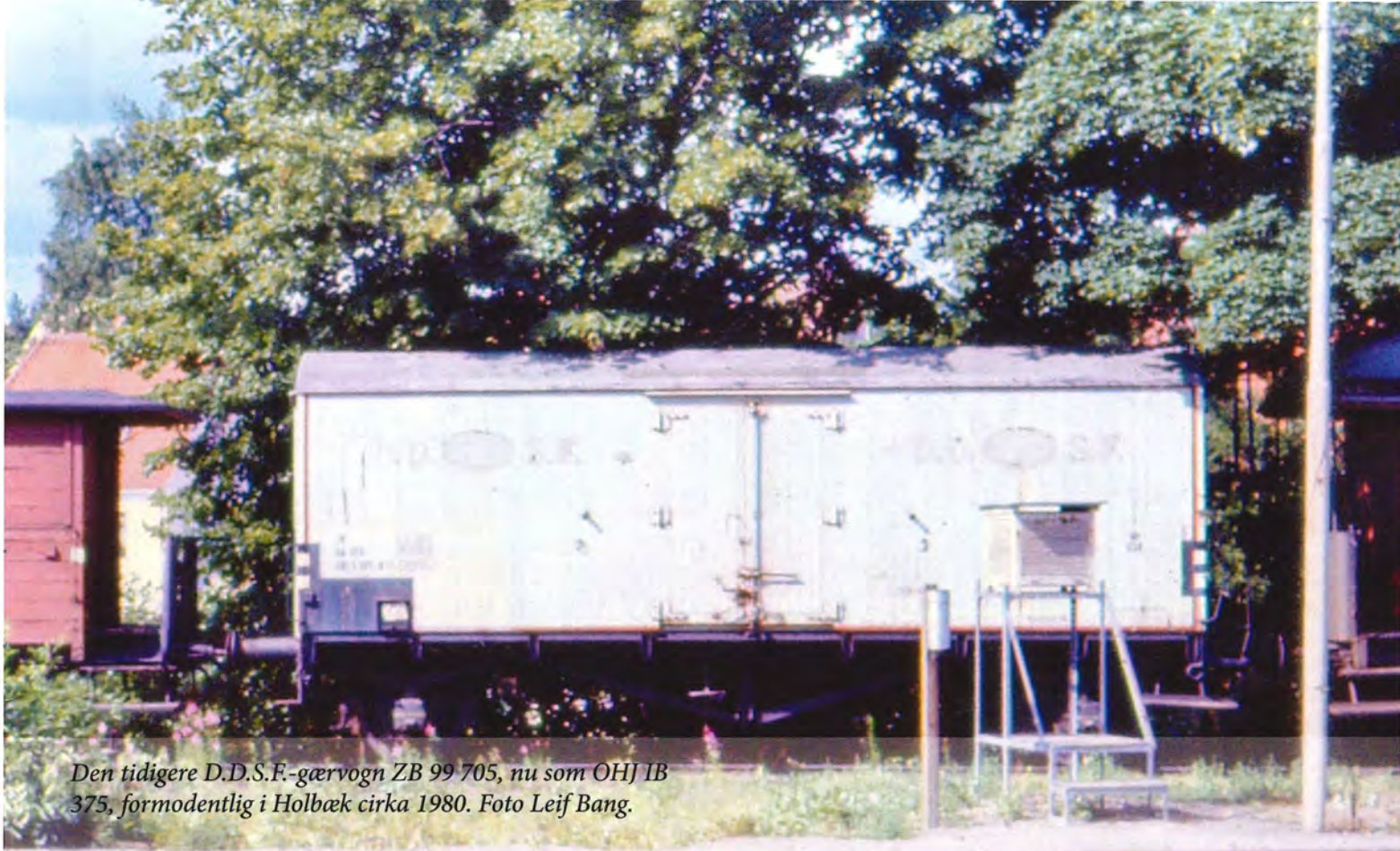
Vognen skulle blandt andet transportere gær, og den var prydet med påsatte messingbogstaver og store, ovale emaljeskilte med Malteserkorset.

Carlsbergs vogne blev i løbet af 1950'erne ommalet, hvor de fik det nye, grønne skrifttræk med humleblad og frisen "Helst en HOF" nederst på vogn-

kassen - en HOF var (og er), hvis nogle skulle have glemt det, en almindelig pilsner fra Carlsberg. En af Tuborgs vogne fik i 1958 en prøvebemaling, kreeret af grev Sigvard Bernadotte.

Det var ret spraglet med hvid grundfarve, mørkegrønt bånd forneden og store, røde bogstaver i blokskrift. Endvidere fik flere af vognene påmonteret Tuborg-paraplyen (i glasfiber), så de var nogle af de mest farveprægtige, private godsvogne - faktisk et ret vovet design.

Det var dog ikke helt vellykket, så resten af vognene blev efterhånden



Den tidligere D.D.S.F.-gærvogn ZB 99 705, nu som OHJ IB 375, formodentlig i Holbæk cirka 1980. Foto Leif Bang.



Hestetrasket Carlsberg-ølvogn i Lille Kongensgade i København med reklame for påskebryg - og støtte til FN cirka 1950. Arkiv KS.



Også en slags 'langbenet' Tuborg-vogn, men her i form af en gummihjulsbaseret lastvogn af typen Volvo Snabbe. Foto Carlsbergs Arkiv.

ommalet til det i dag mere kendte og helstøbte design, hvor det grønne felt i stedet forblev hvidt, mens resten af vognsiden var rød med "TUBORG" i store, hvide bogstaver. Litrering og påskrifter var i hvidt hhv. sort, afhængigt af placeringen.

De "langbenede" ølvogne med deres iøjnefaldende påskrifter var kærkomne indslag i stammerne af brune og ofte snavsede godsvogne, og de kunne ses i de daglige godstog tværs gennem landet.

Mellem 1977-85 blev disse vogne gradvist udrangeret, men de forsvandt dog

ikke helt: Dels blev mange vognkasser genanvendt som skure og lagre, dels blev enkelte af vognene bevaret af jernbaneklubber. D.D.S.F.-vognen blev omlitreret til 20 86 081 5 905-8 i 1967 og samme år overtaget af OHJ.

Her fik den fik litra og nummer IB 375, men blev vist ikke anvendt ret meget. Den blev ophugget i 1983.

I øvrigt refererer overskriften med "de langhalsede" til, at under Besættelsen var det forbudt at brygge luksus- og eksportøl på grund af råvaremangel.

Luksusøl havde (og har) sølv- eller

guldpapir om flaskehalsen og kaldes af mange for "de langhalsede" (muligvis også, fordi flaskerne dengang havde bredere skuldre og længere halse).

Først i 1950 blev der givet tilladelse til at brygge stærke øl igen (så som porter og påskebryg), men de var temmeligt dyre, da en del af overskuddet skulle gå til de nyoprettede hjælpefonde under FN.

Senere på året (i december) blev det atter tilladt at brygge stærke øl på helt normal basis, og så blev guldøl, eksportøl og de andre, kendte øltyper den succes, de stadigvæk er.

En rød Desiro til banen



*Desiro under indøvelse med ME, men endnu uden DSB-symboler og num-
mer. Danmarks Jernbanemuseum, Odense den 7. februar 2001. Foto FS.*



*MQ 4953 ses her ved den nedskårne perron 1 i Svendborg
om formiddagen den 17. juni 2002 kl. 11. Kort tid efter for-
svandt pakhuset, og stationen ændrede karakter. Foto FS.*



*MQ 4971 på Hjallesø station den 26. juni 2001. Bygningen
blev året efter jævnet med jorden. Her skal den kommende
Lethbane i Odense have endestation. Foto FS.*

Tekst og fotos Flemming Søbørg

I 2001-02 lejede DSB tre røde Desiro-togsæt og indsatte dem i drift på Svendborg-banen (litra MQ, nr. 4951-53/4971-73). Bortset fra installering af dansk sikkerhedssystem, montering af kaffeautomat, nye påskrifter, piktogrammer m.v. var togsættene næsten uændrede i forhold til DB AG's type 642, da DSB i første omgang skulle vurdere, om togsættene var egnede til erstatning af MR-togene.

Det betød blandt andet, at passagerap-
teringen ikke blev ændret – således blev
den tyske 1. classes afdeling med glas-
døre bibeholdt og skiltet som 2. classes
stillezone, hvilket var meget behageligt

– i resten af togsættene var der nemlig
storrum med et ret højt støjniveau fra
såvel passagerer som toget selv.

Desværre blev de tyske siddepladsmo-
duler også bibeholdt, hvilket gjorde det
ret ubekvem at køre med togene – De-
siro'erne er nemlig meget smallere end
almindelige tog, og det kan mærkes på
sædebredden.

Afstanden mellem sæderækkerne var
også mindre på de tyske tog, undtaget
netop i 1. classes afdelingen, hvorfor
det altid gjaldt om at komme derop
(man skal op ad et par trin for at kom-
me ind i de forreste afdelinger af toget).

Der var meget stor afstand mellem per-

ronkanterne og Desiro'erne – alene på
Svendborg banegård ca. 30 cm! Derfor
blev hele perron 1 på Svendborg ba-
negård, der var meget høj, skåret ned,
således at nederste del af perronen sva-
rede til indstigningshøjden i Desiro'en
– men til gengæld betød det nogle far-
lige trin på selve perronen.

Ombygningen varede det meste af
sommeren 2001, hvor en beton-save-
maskine arbejdede i perronkanten ly-
stigt næsten dag og nat.

På det tidspunkt boede jeg vis-à-vis
Svendborg banegård og kørte dagligt
med togene til Odense. Der var ikke
de store problemer med dem, og DSB
besluttede da også efter afprøvningen



MQ 4951 holder på Højby station, der netop er blevet revet ned året efter 150-års jubilæet, juni 2002. Foto FS.



Desiro med ukendt nummer passerer markvejsoverkørsel ved Rudme den 16. juni 2002. Foto FS.



Det kunne være et sted på Sydfyn i årene 2001-02, men er blot Pikos nye udgave af BR 642 'Desiro' i den spæde forårssol.

at anskaffe 12 sæt til Svendborg-banen. De blev leveret fra sommeren 2002 og frem, men nu i den triste grå/blå bemaling. De nye togsæt fik dog nogle ændringer, blandt andet dansk ATC.

Andre ændringer var montering af kamera ved dørene med henblik på, at enmandsbetjening kunne indføres (med stikprøvekontrol af billetterne).

Der blev, så vidt jeg husker, ikke monteret sandkasser på togsættene, så mere end én gang har jeg oplevet, at Desiro'en havde svært ved at sætte i gang fra Svendborg vest mod Odense, når skinnerne var dækket af våde nedfaldsblade eller isslag. Toget rystede og hoppede på stedet, inden hjulene endelig fik

fat i skinnerne. Stigningen er ret kraftig hele vejen fra Svendborg op mod Kirkeby-skoven.

I øvrigt fik de nye Desiro'er monteret udskydelige trin, hvilket gav nogle gener i driften, for sne, is, grus og andet hindrede trinenes bevægelser. Lokomotivføreren måtte så ud og sparke på trinene, inden toget kunne køre videre.

Med tiden kom Desiro'erne til at fungere mere tilfredsstillende, og endnu en serie på otte stykker blev bestilt til Grenå-banen. Såvel Hornbækbanen (HHGB) som Nordjyske Jernbaner (NJJ) anskaffede også Desiro-togsæt i 2001 hhv. 2005 – HHGB's ene sæt Dm 101/201 var rødt, mens NJJ's var blå

og ganske flotte. HHGB's sæt er siden solgt til NJJ.

En studie i rødt

Piko udsendte for en del år siden en DSB-udgave af Desiro'en i H0 i den grå/blå bemaling. Nu har Piko atter udsendt nogle udgaver af togsættet, herunder en neutral DB-udgave, som – næsten uforandret – kan indsættes som 'dansk' togsæt.

Der er dog nogle afvigelser fra de tre, som kørte på Svendborgbanen – for eksempel skal man fjerne DB-kiksene forrest og i stedet montere de vingeskudte, halve DSB-vingehjul. Som det fremgår af billederne, kunne de tre tyske togsæt ind imellem vise rent tyske



Desiroen på vej gennem forårslandskabet.



Lokomotivføreren har godt udsyn fra sin plads. Fronten er i øvrigt meget flot udført.



Fine påtryk med piktogrammer etc, men altså her i tysk udgave.

"destinationer" på skiltene ("Probe-fahrt"), så det kan man vel se gennem fingre med – på Pikos model står der "Neukirchen". Kører man digitalt, kan man jo undlade at tænde belysningen, hvorved skiltene heller ikke ses så tydeligt. I øvrigt er der ikke belyste destinationsskilte i analog drift.

Ombygning til digitaldrift sker i øvrigt legende let: I den ene halvdel af toget er der en luge i vognbunden, der kan løftes ud. Her sidder printpladen, hvor man fjerner det ottebenede blindstik og monterer dekoderstikket i stedet. Dekoderen gemmes så i det, der er toiletrummet, og så er man færdig til at

køre med Desiro'en. Togsættet trækker på den ene af de forreste bogier og tager strøm op fra de andre. Det betyder, at man skal indberegne dette ved isolerede strækninger. Kørslen er udmærket med en let summende motorlyd, der godt kan gøre det ud for almindelig, "nedskaleret" driftslyd (hvis man kan tale om det?), men man skal være opmærksom på, at Desiro'en kræver min. 520 mm radius.

Der er overhovedet ingen problemer med strømoftagelse på grund af den lange akselafstand. Togsættets dele hænger godt sammen, så man kan reelt løfte op i den ene del, uden at den

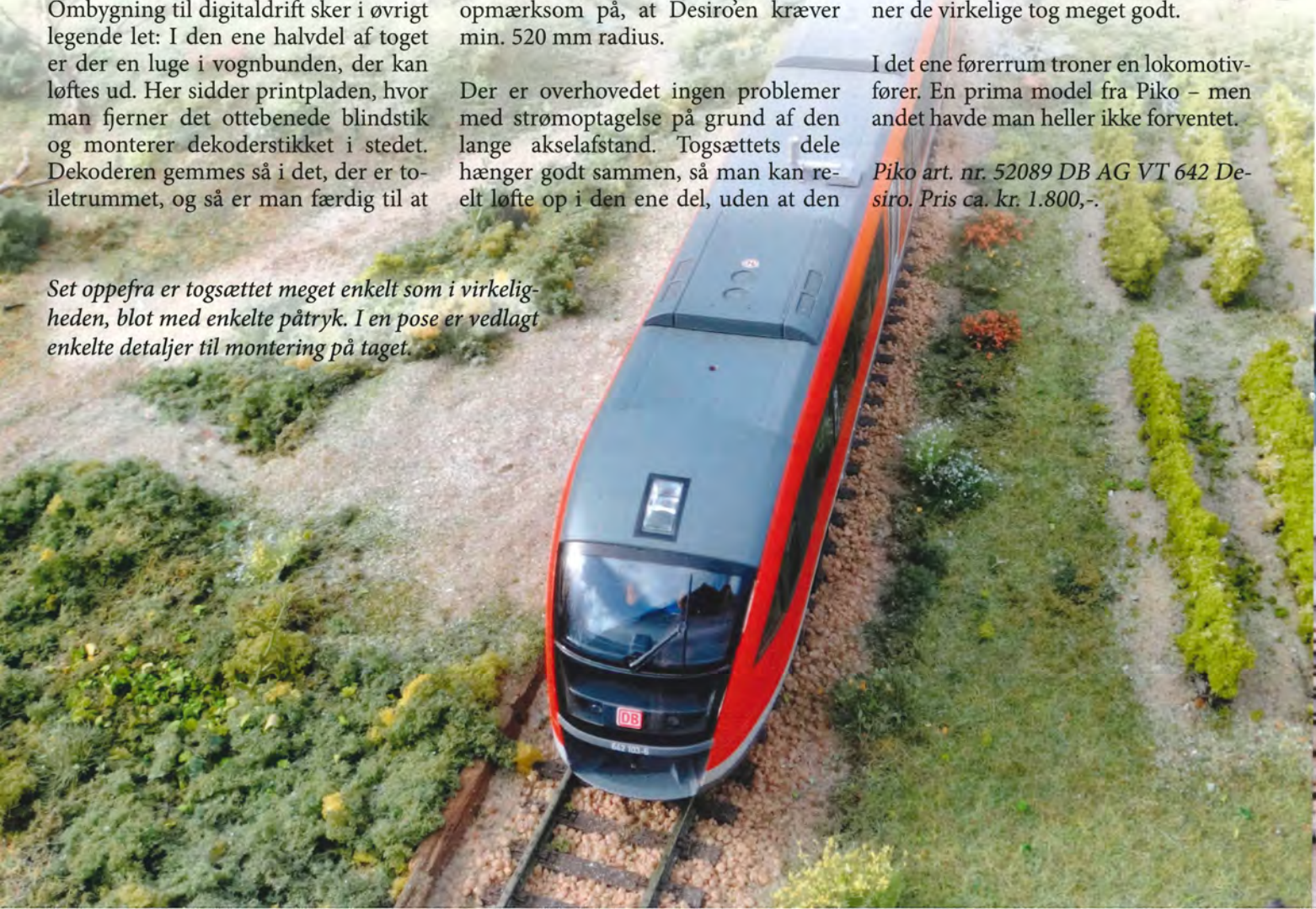
anden falder af. Detaljeringen er i top med fine, præcise påtryk, klare vinduer og smuk finish i øvrigt.

Der er vedlagt enkelte småting til videre detaljering samt stiv kobling til flere togsæt. Frontlanterne har varmt, hvidgult lys, mens passagerrummene har et koldt, blåhvidt lys – men det ligner de virkelige tog meget godt.

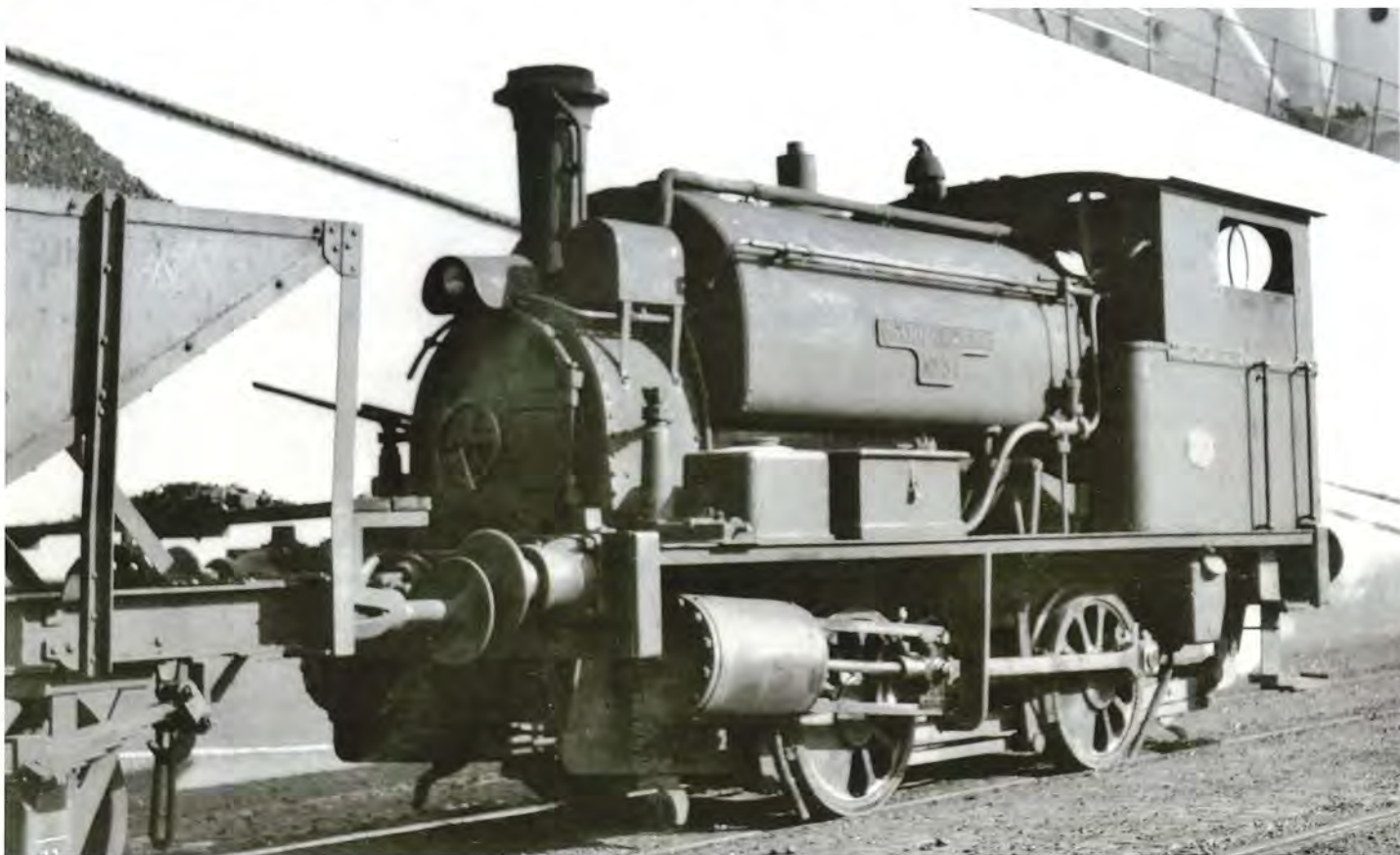
I det ene førerrum troner en lokomotivfører. En prima model fra Piko – men andet havde man heller ikke forventet.

Piko art. nr. 52089 DB AG VT 642 Desiro. Pris ca. kr. 1.800,-.

Set oppefra er togsættet meget enkelt som i virkeligheden, blot med enkelte påtryk. I en pose er vedlagt enkelte detaljer til montering på taget.



Østre Gasværk - for 50 år siden



Østre Gasværk nr. 3 ved kajen i Nordhavn, fotograferet i 1955 af Ole Winther Laursen. Bemærk saddeltanken og den specielle navneplade. Slg. HGC.

Af Flemming Søeborg

Det er i år 50 år siden, at Østre Gasværk på Østerbro i København lukkede. I dag er gasværker - i det omfang de stadig findes - omdannet til fordelingscentraler for naturgas, der kommer mere eller mindre fiks og færdig op af jorden/havbunden og ledes gennem et omfattende, underjordisk net af rørledninger rundt i landet. Sådan var det ikke med den klassiske bygas.

Gasværkerne blev anlagt rundt om i landet i forbindelse med den industrielle revolution i midten af 1800-tallet. Såvel større som mindre byer fik gasværker. De lå i reglen nær havnen eller jernbanen, således at kullene nemt kunne transporteres til værkerne.

Gassen - som først blev udnyttet til belysning, senere til husholdning (madlavning, opvarmning) blev produceret ved forbrænding af stenkul i retorter. Gassen blev herefter rensat og opsamlet i store beholdere (gasometre) og

herfra sendt via rørledninger rundt i hele byen og ind i snart sagt enhver lejlighed. Her var der målere, der registrerede forbruget, og det fungerede fint gennem cirka hundrede år.

Bygassen brændte med en smuk, blå flamme i tusinder af komfurer, og enhver, der har lært at lave mad på et gaskomfur, ønsker sig tilbage til det - blusset kunne reguleres umiddelbart i modsætning til senere tiders elkomfurer, induktions- og keramiske komfurer, som muligvis er mere energieffektive, men som også kan være mere upraktiske i den daglige brug med lang opvarmningstid og lang eftervarme.

Blandt restprodukterne ved gasudvinningen var faste koks, der blev benyttet til fyring i de tusinder og atter tusinder af kakkellovne, der stod for opvarmningen i vore hjem.

Koksene blev leveret i hektoliter i jutesække, båret ned i kældrene af kulmanden for siden at blive båret op i lejlighederne og fyret op med. Og bagefter

skulle al asken omhyggeligt fjernes igen - det gav meget arbejde at få varmen dengang!

Gassens vej til os

Nå, det var et sidespring, det var ikke "den lille husmoder", vi skulle have gang i, men gassen - eller dens vej til os. I København var der tre store gasværker, Østre Gasværk (ØG), Sundby Gasværk (SG) og Valby Gasværk (VG).

ØG og VG havde egne kulbaner til transport af kullene fra havnen og op til værkerne, mens SG havde et sidespor fra Øresundsvej station på Amagerbanen.

Endvidere havde Frederiksberg eget gasværk, og i Hellerup lå Strandvejsgasværket i Tuborg Havn. Her var der en smalsporet højbane fra kulkranen på havnen hen til gasværket med automatisk styrede, små to-vogns tog.

Selve området ved kulkranerne i Nordhavn i Københavns Frihavn var i den grad indbegrebet af industriområde:



Her ses Godsforbindelsesbanens spor til venstre og nogle af signalerne ved Århusgade-overskæringen den 27. maj 1963. Foto HBDS.



Det lille kultog krydser Gittervej og skal herefter krydse flere spor. Bemærk sporskiftestanderen. Bag lokomotivet lå en vogndrejeskive. Foto Per Bech Pedersen, arkiv JSN.

Der var dels kulkranerne og havneanlæggene, dels virvaret af spor og skinner, som gjorde det helt eventyrligt at færdes dér, selvom man naturligvis skulle holde sig på afstand af tog og maskiner. Som følge af de komplicerede forhold med krydsende spor for DSB, ØG og Københavns Frihavns Aktieselskab, KFA, vejoverskæringer og kraftig trafik med tog, biler, fodgængere var der flere armsignaler og manuelle bomme.

Desuden var der stadig bittesmå vogndrejeskiver langs kajkanterne - de kunne lige rumme en lille Q-vogn. Midt i det hele var der også en kiosk, hvorfra man kunne nyde sceneriet - og oven over det hele kørte de elektriske tog på S-banen, damptogene på Nord- og Kystbanen og diverse materieltransporter oppe på banedæmningen.

Kullene til gasværket blev hejst op fra damperne af store kulkraner i Nord-

bassinet lige nedenfor Nordhavn station. Her lå damperne med kul fra Polen, Baltikum og andre steder, og ØG's små damplokomotiver afhentede kullene i syvvognstammer bestående af rødbrune vogne med bundtømning. Fra havnen gik det i iltert tempo over Gittervej og Århusgade med de manuelle bomme og under Nord- og Kystbanen, hvor sporet til Lersøen blev krydset. Lige herefter lå overskæringen ved Vordingborggade, og her var der endnu et ledvogterhus med manuelle bomme.

Jeg yndede at stå og vente på tog her - når den tykke ledvogter kom ud af sit "kolonihavehus" (der var køkkenhave bagved) og gav sig til at dreje bommene ned, kom der snart tog. Oftest var det et af de små kultog, som jeg helst ville se, men det kunne også være en kedelig Mo-stamme med materiel til eller fra København L. Lokomotiverne med kullene fra havnen skulle nu lægge alle kræfter i den næste prøvelse - de skulle

skubbe den fyldte vognstamme op ad den ret stejle og krumme kulbanebro. Stigningen var 1:33, altså betydeligt mere end på almindelige jernbaner.

Det så altid imponerende ud, når de små lokomotiver stampede sig op ad jernkonstruktionen og nåede helt op.

Ud for tragtene til retorterne blev vogn efter vogn tømt for kul, og så gik det nedad igen - hen efter næste læs kul - og her kunne man fristes til at citere den gamle vrøvlesætning på lommelatin, "Lecti lesculitorum, femivertrum", men det undlader jeg...

Lokomotiverne var kulsorte og møgbeskidte, så jeg blev meget forundret, da jeg mange år senere genså en af "Skildpadderne", ØG nr. 1, shinet op og nymalet efter alle kunstens regler med guld og stafferinger, for sådan så de jo ikke ud i driften. Det var ikke mit lokomotiv, tænkte jeg, men på den an-



Til venstre ses sporene fra Lersøen, mens det diagonalt krydsende spor i midten er gasværkssporet. Til højre drejer sporet til Svanemølleværket fra den 27. maj 1963. Foto HBDS.



Samme dato så overskæringen ved Vordingborggade sådan ud - pænt og ryddeligt. Foto Holger B.D. Sørensen.



Kultoget skal have fart på nu - se stigningen til kulbroen i baggrunden. Foto Per Bech Pedersen, arkiv JSN.



Kultog på den imponerende kulbro. Stigningen var 1:33. Foto Svend Jørgensen, slg. Leif Ørndorf.

den side var jeg glad for, at denne og en anden af maskinerne trods alt var bevaret.

De var af den hertillands yderst sjældne saddeltanktype og bygget af Hudswell Clarke i England i 1899. I øvrigt overtog ØG et af lokomotiverne fra Valby Gasværk, VG 2, der mere lignede en Hs-maskine end de tre engelske lokomotiver. På gasværket lå remisen, der var en rødmalet træbygning, og endvidere var der enkelte andre spor. I 1926 anskaffede ØG en benzindrevet Dieppe-rangertraktor, "Jensen", som i øvrigt stadig findes - den er udstillet på Jernbanemuseet i Odense.

Sidste mand lukker og slukker

Østre Gasværk lukkede i foråret 1969. Gassen kom derefter fra Sundby Gasværk, for Valby Gasværk var allerede nedlagt i helt bogstavelig forstand i 1964 ved en kæmpeeksplosion, som vi hørte helt ude på Østerbro.

Bummm, sagde det den lørdag formiddag, og lidt senere hørte vi hos den lokale skomager i Pressens Radioavis klokken tolv, hvad der var sket.

Ulykken blev sammenlignet med sprængningen af en lille atombombe, heldigvis blot med ganske få ofre, men med omfattende materielle skader.

Ganske hurtigt forfaldt hele området ved ØG efter nedlæggelsen, ruder blev smadret, alt løsøre fjernet, og snart efter begyndte demonteringen af hele værket. Nu skulle der bygges på den attraktive grund ved havnen.

En af mine venner og jeg begav os en aften op ad den spændende og hidtil utilgængelige kulbro. Det var nær endt fatalt, for i halvmørket havde min ven ikke bemærket, at der jo var åbne tragte mellem skinnerne ned til retorterne - og han faldt over en svelle eller andet og var nær røget ned i retorten.

Nå, han slap med skrækken og en sortstribet sweater, men vi gik aldrig mere på tur i forladte industribygninger - som der ellers var en del af.

Men ak - nu var miljøbevidsthed ved at komme på banen, og det viste sig, at hele området var massivt forurenet af tjære, ammoniakvand og andre restprodukter fra gasproduktionen. Jorden var uegnet til menneskeboliger. Der blev ingen bukser af det skind!

I stedet blev der anlagt boldbaner, og de ligger der den dag i dag. Kun de to portnerboliger samt Martin Nyrops murede gasbeholder i Nyborggade er bevaret til i dag - samt tre lokomotiver og en enkelt kulvogn (nr. 7) - denne findes ved Maribo-Bandholm Jernbane.

Der er den pikante tilføjelse til billederne fra lokaliteterne, at det var netop i dette nabolag - i den bløde kurve i Kalkbrænderihavnsgade - at Kong



Samme overskæring som før, men nu med tomt kultog på vej til havnen. Her stod jeg ofte og ventede på kultoget. Foto Per Bech Pedersen, arkiv JSN.



Viadukten og overskæringen ved Vordingborggade den 6. maj 1963. Cementvognen til venstre kunne fås i model fra Vilmer. Foto HBDS.



ØG 2 ved Middelfartgade lige udenfor gasværket den 12. oktober 1968. Foto K.E. Jørgensen.



På sporene oven over Frihavnen skete der også meget - her f.eks. et materielløb med tre E-maskiner til Helgoland med E 977 bagest, den 20. juli 1963. Foto HBDS.

Frederik IX kørte galt i sin Rolls Royce i april 1970, efter sigende fordi han ville kigge efter et tog oppe på banedæmningen. Ja, tog får skyld for meget!

Alt dette er nu historie – ØG er for længst nedlagt, sporene pillet op, kuldampene smeltet om til konserverdåser, lokomotiver og vogne er væk, ledvogterne og deres små huse ligeså, de mange spor på havnen er fjernet, kun enkelte steder aner man, at der har kørt tog, og selvom der stadig er bomme og overskæringer på Lersøbanen, kører der stort set aldrig tog længere her – blot enkelte rangerbevægelser med materiel i forbindelse med sporarbejder.

Hver gang, jeg passerer stedet med S-toget mellem Nordhavn og Svane møllen, griber jeg mig selv i at se de små futtog dampe op ad den spænden-

de og filigrane kulbro med deres sorte last af kul, der gav lys og varme i vore lejligheder.

Dét var en bedrift, og den fik heldigvis flere efterspil i form af kunstneriske udtryk: Udover at lægge navn til en ørehænger af en popmelodi af Kim Larsen bidrog gasværket også til den københavnske teaterscene med teatret "Østre Gasværk" indrettet i Nyrops gasbeholder, der stadig er bevaret.

Endvidere har de dygtige modelbyggere på Danmarks Tekniske Museum bygget en model af gasværket, hvor den flotte kulbro kan ses på nærmeste hold.

Man kan derudover læse hele historien om de københavnske gasværker i bogen "Kultog til gasværket" af Bent Jacobsen, banebøger, fra 1991.



Kort over Københavns Frihavn fra 1896. Kulbanen begyndte fra 'North Basin' øverst på kortet, men var endnu ikke anlagt i 1896. Slg. FS.



ØG kulvogn nr. 7 på Museumsbanen i Maribo den 25. august 1994. Foto FS.



ØG Nr. 1 strampudset på København H. juni 1997 i anledning af jernbanens 150-års jubilæum. Foto FS.

Stationsbyhuse fra hobby trade



Gårdmiljø i stationsbyen - her blot en prøveopstilling. Der kan laves åbning i plankeværket til døren i gavlen til højre.



Et kig ind gennem baghaven med udhuset og stakittet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Kan man videreudvikle emnet stationsbyhuse? Ja, det kan man – det har hobby trade/hmb vist med deres epokegørende nye serie af danske stationsbyhuse i H0. Idealismen og skabersindet fejler bestemt ikke noget hos det sejlivede firma i Fredericia, der med deres seneste serier af superdetaljerede modeller af kørende materiel har vist vejen frem for hobbybranchen. Byggesættene er udviklet som et modulsystem, hvor modelbyggeren får ikke blot et hus, men hele byggegrunden inkl. fortov, have samt træ, hæk, græs, stakit – samt et muret skur eller udhus.

Hver enkelt modul er nøje afstemt, således at huse inkl. grunde passer sammen, hvorved man meget hurtigt kan skabe sig en stationsbygade med

afvekslende bygninger i én og to etager. Facaderne er enten pudsede eller i blank mur, vinduerne er dannebrogsglaser eller med flere sprosser, og bredde og højde på de enkelte huse passer godt til almindelige, relativt anonyme danske småhuse. Her svarer de i dimensioner f.eks. til Trip-Traps eftertragtede, danske småbyhuse.

Karsten Pedersen fra hobby trade fortæller, at der med tiden skal laves hele 32 forskellige huse, herunder et komplet stationsmiljø med tilhørende bygninger, og at alle huse skal være i sortimentet permanent; således behøver man ikke at købe sig fattig ved at skulle anskaffe dem alle på én gang, men man kan successive anskaffe sig bygningerne, som man får brug for dem. Hvis man ikke limer grundpladerne fast, kan man frit modellere sin by om efter smag og behag – og der skal ikke man-

ge huse til, førend man får indtrykket af en almindelig dansk sidegade i en mindre (eller større) by.

Og hvilke bygninger er der tale om? De første er et par ganske jævne én-etages huse – det ene blot med sadeltag, det andet med frontispice, men med pudset og meget hærget facade. Flot lavet, ligesom murstenene, der er individuelt tildannede (med laser-teknik). Tagene er enten dækket med tagsten eller skiferplader i korrekt, dansk forløb. Dørene er et studium værd med flot virkning i tre dimensioner.

Dertil kommer en to-etages hjørnejendom med købmand – en bygningsstype, som findes overalt i landet – man kan næsten høre sætningen ”Spring lige hen til købmanden på hjørnet efter et halvt pund kaffe!” Bygningen skal også komme som posthus og som



To af de jævne byhuse uden prunk eller stuk på facaden.



Et kig ned ad hovedgaden i Ejby med lignende stationsbyhuse, fortov og kantsten marts 2019.



Detalje af pudset byhus med flot gadedør.



Købmanden 'henne om hjørnet' og slagteren - et par typiske bygninger, som man kan finde over hele landet.

Jernbanehotel. Hjørnebygningen vil kunne udbygges med en eller flere sidefløje mere, således at hotellet kan blive rigtigt stort og flot. Hertil passer den lille garage/værkstedsbygning med plankeværk og port, og der medfølger desuden trin/slidske, hvormed der er nem forbindelse fra hjørnebygningen til gårdspladsen.

På bagsiden af den hvide, toetages bygning med slagter kommer der brosten i gården, og fortovene har typisk, dansk flise- og brostensbånd (den såkaldte københavner-belægning). Endvidere er hobby trade ved at udvikle brostensplader til gadebelægningen, så der er virkelig tale om et komplet system.

Moderne materialevalg

Hvad er husene så lavet af? Det er hverken plastic eller karton, det er la-

serboard, hvilket giver den enestående, realistiske overflade. Indvendigt består de af en stabil kerne af mure og vægge, lavet af MDF-plade (det er grundpladen også lavet af): MDF er kendetegnet ved at være "dødt" træ, der hverken suger fugt, bøjer eller giver sig.

På denne indvendige struktur limes facadedelene, mens vinduesrammerne er fremstillet således, at de ikke skal limes sammen – de er selvklebende, hvorved man undgår limklatter på glasset.

Delene kan faktisk monteres uden lim, da pasformen er perfekt, ifølge Karsten. Man kan også fæstne dem med cyanolim og derefter lime med UHU eller Hasolut – en dispersionsklæber. Ydervæggene skal derefter limes fast, og her skal man undgå almindelig, hvid lim, der får væggene til at bule udad.

Prøvebygning

Jeg har prøvebygget det lille, pudsede grå hus. Selvom det er et ret enkelt hus, er der et meget stort antal dele med, men følger man byggevejledningen slavisk, går det. Jeg begyndte med udhuset.

Det er vigtigt, at de indre vægge samles og trykkes helt sammen, ellers kan der opstå grimme spalter i hjørnerne. De spinkle bindingsværksdele (til udhuset) knækker nemt, så vær forsigtig ved samlingen.

Desværre blev en af stolperne til taget lidt skæv, men da det jo er et ældre baghus, må vi antage, at dørstolpen er ramt af råd - eller måske en påkørsel engang!

Monteringen af forhuset foregår på samme måde: stabil kerne med vinduer, loft, tag og facader etc. Isætningen



En del af husene set oppefra. Det bageste hjørnehus har dog ikke fået monteret tegltaget endnu.



Det ligner et håndværkertilbud, men er blot byhuset uden facaderne monteret.



Tagrygningen bukket over en stållineal.



Selv skorstenen er konstrueret, så den er meget stabil, ligesom resten af huset.

af vinduer og døre var noget besværlig, men det gik dog - og pasformen er glimrende ved alle dele.

Jeg vil dog foreslå, at facadedelene monteres, inden taget sættes fast, da det ellers er svært at få presset facaden på plads, men det viser omvendt, at delene passer fint sammen og sidder i spænd.

Inden man lægger loft på bygningen, skal man afgøre, om der skal være indretning og skillerum i stueetagen, eller om man vil afdække vinduerne med gardinmaske - og evt. også indbygge lys (LED-lamper af hensyn til varmeudviklingen).

Jeg valgte den nemme løsning med gardiner og lavede hul til evt. senere belysning med nogle af vinduerne blændet af med sort karton, så der ikke vil være lys i alle vinduer på én gang.

Man skal dog selv anskaffe gardiner - det nemmeste er at bruge hvide papirlommetørklæder, men ellers har man nok rester fra andre byggesæt liggende. Man kan også nemt finde passende gardin-billeder i reklamer, blade osv.

Det er et relativt nemt byggesæt med et par udfordringer, så man skal holde tungen lige i munden og koncentrere sig undervejs - det er ikke noget med at nynne *"Slingre ned ad Vestergade"*, for så går det galt undervejs.

Specielt vinduerne, dørene og de pokers tynde dørkarme voldte mig mange problemer, og derfor er resultatet nogle steder ikke så godt - og så skal man passe gevaldigt på med limklatter, for lynhurtigt får man alle fingre smurt ind i lim, når man bakser med delene. Desværre er væggene kommet til at

bule lidt ud i hjørnerne, hvor jeg ikke har fået dem samlet helt perfekt, så her må jeg montere nedløbsrør for at skjule spalterne. Der er hverken nedløbsrør eller tagrender med i sættet, men dem kan man bl.a. finde hos Auhagen eller andre tilbehørsfirmaer.

Til gengæld er der græsplæne, hæk, et træ og fint havestakit med i sættet, og det betyder, at når samlingen er færdig, har man et komplet hus-og-have-miljø, der er utroligt charmerende.

Butikshusene vil indeholde skilte og reklamer (fra Skilteskoven). Det er virkelig årets gode nyhed til danske modelbyggere - tillykke til hobby trade med endnu et godt initiativ!

hobby trade/hmb 87123 Byhus med skifertag og kvist. Pris kr. 399,-.



'Den grå Avis' trives i alle slags miljøer - og måske især her i sidegaden. Bilen er en tidstypisk Lloyd Alexander - en af de dengang populære småbiler.



Husejeren har sit at se til med den skæve tagstolpe - mon det er nok med en hammer til reparationen.

Lidt om lygteføring



Mx 1122 med kun den ene frontlanterne tændt under indkørsel til Roskilde banegård, 1970. Foto Nils Bloch.



Her er det Mx 1110, der ligeledes blot har den ene frontlanterne tændt under passagen af Dybbølsbro 1971. I baggrunden skimtes det gamle S-togs-værksted. Foto Nils Bloch.



En Mz med ukendt nummer i blandingsdesign med tre frontlanterner tændt, Roskilde 28. maj 1985. Foto Nils Bloch.



Mx 1524 med en Bn-stamme er ankommet til Næstved. Her ses også tydeligt det i dag gældende triangellys. Foto Leif Ørndorf.

Af Flemming Søeborg

I omtalen af Mx-modellen i nr. 43 nævnes de forskellige muligheder for lanterneerne.

Selvom de fleste moderne modeller har en del muligheder for varieret lygteføring i digitaldrift, halter det stadigvæk noget efter, idet flere lygteførimuligheder slet ikke findes på industri-modellerne.

Her er lidt tekst om lygteføring, specielt i epoke III (1944-1975).

Oplysningerne er ikke komplette men viser dem, der har størst relevans for modelbanemateriellet. Lygteføring i dagslys: Normalt intet lys.

Den enkelte lokomotivfører kunne dog vælge at tænde den ene lanterne i usigtbart vejr.

I mørke: Én lanterne tændt - i reglen den nederste til højre i kørselsretningen. Den øverste kan dog også tændes i stedet.

Særtog i mørke: To lanterner skråt over hinanden (nederste til højre/øverste).

Kørsel på venstre spor på dobbeltrettet bane: To lanterner med hvid lys skråt over hinanden, rødt lys i den nederste, højre lanterne (i kørselsretningen); tidligere brugte man rødt lys over hvidt.

Rangering: To vandrette, hvide lanterner for og bag, nedblændede.

Slutsignaler: I mørke to blinkende, røde lanterner.

Særlige regler gjaldt for arbejdstog. I 1944 skulle disse føre brandgult lys over hvidt lys på lokomotivet.

Først fra 1975 indføres triangellys (lys døgnet rundt). I nyere tid har museumsmateriel atter fået tilladelse til at føre lanterner som særtog.

Der var dog undtagelser fra det nye reglement fra 1975, for styrevogstogene på Sjælland havde på et tidspunkt sidst i 1970'erne tilladelse til at nøjes med én frontlanterne (den øverste) tændt; på de to nederste lanterner var der permanent anbragt røde skiver, således at lokomotivfø-

ren ikke behøvede at flytte dem manuelt ved retningsskift.

Omkring 1983 fik Mx og My monteret to ekstra slutlanterner, hvilket ændrede lokomotivernes udseende en del, men som samtidig normaliserede forholdene mht. lanterneføringen.

Det ville være rart, om modeltogsproducenterne tog mere hensyn til de specielle forhold vedr lygteføring

på danske lokomotiver, især muligheden for at køre med en enkelt frontlanterne tændt og muligheden for at signalere særtog.

Mulighederne findes på nogle, men ikke på alle industrimodeller.

Værst er det, når der kun er tænk/sluk-muligheden - somme tider endda koblet sammen med interiørbelysningen (MO-vognene f.eks.).

Lanterneføringen ved venstresporskørsel er nok ikke så udbredt eller nødvendig, men den kunne være sjov at have med på et lokomotiv - og så sent som i epoke V har jeg set den i anvendelse på et IC3 på venstresporskørsel ved Hvidovre.

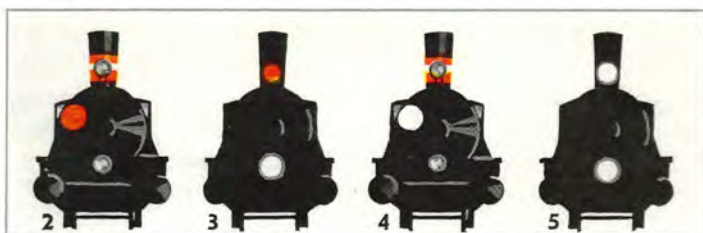
Med vore dages print- og digitalteknik skulle det ikke være svært at tilføje de specielle, danske kendingssignaler på modellerne.



MR 4006 i front for tre MR-sæt ved perron i Hobro cirka 1985. Foto Leif Ørndorf.



DSB Mx 1017 med lille, rødt Bn-tog og blot den ene frontlanterne tændt. Bemærk de røde skiver for de andre lanterner. Køge juni 1983. Foto Leif Ørndorf.



Signal- og lygteføring bagest på tog anno 1934. Slg. FS.

Lygteføring i epoke II som illustreret i det gamle Rich's-billedhæfte 'Ud i vort skønne Land' fra 1934. Slg. FS.

2	} Kendings-Signal for Tog	{	• • Rød Skive - Dag
3			der paa dobbeltsporet Bane
	kører paa venstre Spor		
4	} Kendings-Signal for Ar-	{	• • Hvid Skive - Dag
5			bejds- og Hjælpetog

1	} Særtog vil komme i samme Retning	{	Hvid Skive bag paa sidste Vogn - Dag
2			Hvidt Lys bag paa sidste Vogn - Nat
3	} Særtog vil komme i modsat Retning	{	To hvide Skiver bag paa sidste Vogn - Dag
4			To hvide Lys bag paa sidste Vogn - Nat

Tekst til lygteføringen.

Tekst til slutsignalerne.



MH 321 kører med et godstog fra Hasselager på venstre spor og har derfor én rød og to hvide frontlanterner tændt den 18. marts 1985 - et sjældent syn i dag. Foto Leif Ørndorf.



S 736 med særtogslanterner på Snekkersten station den 5. november 2017 i anledning af 75-året for den første, vellykkede sabotage mod DSB. Foto Christian Hansen, FdMJK.

McK's langbenede ølvogne



En aparte vogn - Tuborg-vognen i forsøgsbemaling.

Af Flemming Søeborg

Der har været mange modeller af danske ølvogne gennem årene - i H0 alene fra omkring 15 producenter, tæller man det hele med. Pioneren var Long, dernæst fulgte Pocher, RivaRossi, Märklin, Fleischmann, Liliput, Piko, Lima, Jouef, Roco, Electrotren, Heljan, hobby trade og nu senest McK - men der skal nok have været nogle, jeg har overset.

Hvis vi filtrerer hovedparten væk og koncentrerer os om "de langbenede", er det vel kun Long, Heljan og McK, der kan komme på tale - Pochers model mangler undervognsarmeringen, så den tæller ikke rigtig med.

Spørgsmålet er så, om der er eller var behov for endnu en model af en øl-

vogn? Longs model var fin for dens tid, men er i dag håbløst forældet og sælges for en billig penge på markeder. Heljans udgaver var nydelige, men de medfølgende detaljer var for grove - og så var der ikke forboret huller til de medfølgende håndbøjler. Tuborg-paraplyen sad også for langt fremme, men generelt var det flotte vogne (de første serier af Carlsberg-vognene havde dog ikke så perfekte påtryk, idet farven ikke nåede ned i rillerne).

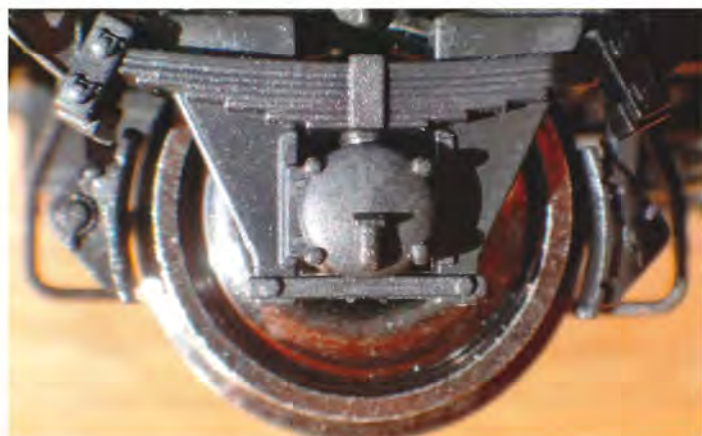
McK's model

Så blev det McK's tur, og hvordan er det så forløbet? Godt, overordnet set. Jeg har set på modellerne af den spraglede Tuborg-vogn ZB 99 629 og D.D.S.F.-vognen ZB 99 705, og der er begge i fremragende kvalitet, overordnet set. Det er tydeligt, at der er sket et kvantespring fremad på det danske marked gennem

de seneste ti-femten år. Nu er det ikke nok, at modellen ligner forbilledet, den skal helst fremstå som en stærkt formindsket, nøjagtig udgave af forbilledet, såvel i udseende som i materialevalg, godstykkelse, proportioner m.v. Det er lykkedes for McK, bortset fra pufferne. De er for korte, de skulle rage længere frem end bremseplatformene, men ligger i niveau med dem. Se også Vagn Holsteins uddybende kommentar og forslag til forbedring.

Udførelsen af vognsider, undervogn, platforme, paraply m.v. er dog i orden. De mange håndbøjler - også under pufferne - er fremstillet i tynd tråd, og stigerne er fine og spinkle.

Det vigtigste for mange er måske nok, om udseendet - farve, påtryk - stemmer med forbilledet, og det gør det



Fine aksellejer, fjedre m.v.



Veldetaljeret undervogn på alle modellerne. Bemærk også de profilerede hjulskiver.



Gavlen er lige så spraglet, men fascinerende flot.



Den anden gavl er mere neutral, men har til gengæld den fine paraply.



Nærbillede af litreringsfeltet og de afstumpede pufferne.

også på begge modeller. Tuborg-vognen med det i dag aparte design er særdeles flot udført med præcise påtryk, skarp afgrensning i farverne og pudsig, små detaljer så som en sort krone over den hvide litrering - men sådan så forbilledet ud.

På den ene gavl er der påtrykt en Grøn Tuborg-etiket - præcis som på den rigtige vogn, mens der over bremseplatformen er monteret et TUBORG-skilt (påtrykt, i virkeligheden var det påsatte bogstaver).

D.D.S.F.-vognen er helt grå med en tynd, mørkerød staffering hele vognkassen rundt. Også her er der tale om perfekt påtryk.

De øvrige påskrifter stemmer også, og McK har ikke nøjedes med at påtrykke

firmanavnet og emaljeskiltet - bogstaverne D.D.S.F. er lavet i relief og påført guldfarve (måske lidt svagt i trykket), mens Malteserkorset er fremstillet som hvælvet, påsat emaljeskilt - særdeles flot!

Her kan det i øvrigt undre, at der kun er fremstillet 200 stykker af denne attraktive vogn - jeg er sikker på, at mange sidder frustrerede tilbage over ikke at have nået at få fat i denne vogn.

Undervognene på begge modeller har fuld bremseudrustning, bremse-sko i niveau med hjulringene, bremseomstillerhåndtag i de rigtige farver m.v. Carlsberg-vognen og den rød/hvide Tuborg-vogn har jeg kun set afbildet, men også her ser det ud til, at de ganske svarer til forbilledet. Her vil det pynte med lidt grå farve på holderne til paraplyen, men det er en petitesse, de

fleste nok kan leve med - værre er det som sagt med pufferne.

I et kommende nummer vil jeg også se på et udvalg af de andre øl- og gærvogne i model - der er noget at samle på.

Og så kan jeg da lige minde om, at ikke kun Carlsberg havde egen "station" (ved Enghave), Tuborg fik i begyndelsen af 1960'erne anlagt en godsbangård i Hellerup, så har man plads på anlægget, er her en idé til et nybyggeri.

Sidste øltog kørte herfra den 17. juni 1981, så denne godsbangård fik ikke nogen lang levetid - tyve år.

McK H0.art. nr. 3403 D.D.S.F.-vogn ZB 99 705. Pris kr. 350,-.

McK H0 art. nr. 3412 Tuborgvogn ZB 99 629. Pris kr. 350,-.



Carlsberg-vognen rammer også forbilledet ret præcist. Foto Vagn Holstein.



Tuborg-vognen - vel nok en af de mest attraktive vogne på modeljernbanerne i det hele taget (og nok den mest danske). Foto Vagn Holstein.



Selv på gavlen er den røde staffing gennemført.



Gærvognens clou er ubetinget guldbogstaverne og Malteserkorset - flottere er det aldrig lavet i model.



Der er ikke meget plads at give af, når de to ender med bremseplatforme kobles sammen. Pufferne skulle dog være længere, end de er på modellerne. Foto Vagn Holstein.



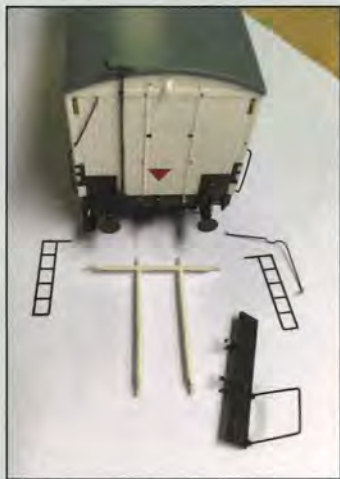
Inspiration til nyanlæg på modeljernbanen. Bygning af den nye godsbanegård for Tuborg, Hellerup 8. juni 1961. Foto HBDS.



Gærvognen er meget flot og vil vække opsigt i ethvert godstog



Platformene på de to hvide vogne i baggrunden vil være tæt på hinanden, når vognene kobles sammen, men pufferne vil stadig rage længere ud. Hellerup, maj 1957. Foto HBDS.



A: Delene på gavlen er demonteret



B: Gavljernene og tværbjælken demonteret – sammenlign med foto D



C: Her ses, hvordan den skrå flade på gavljernene er for langt neden for tværbjælken



D: Gavlen på en 'rigtig' Carlsberg-vogn

Vagn Holstein har disse bemærkninger om vognene:

Gavljernene rager for langt ud, fordi de er forkert konstrueret. Det var synligt allerede på modellen, men efter at gavljernene med stort besvær var afmonteret, blev det helt tydeligt, hvad der var galt.

Ærgerligt, når man har ofret tid og kræfter på at lave påsatte gavljern, platformen kommer til at sidde mindst 1 mm for langt fremme. De skal være lavet rigtigt: Læg mærke til, at den skrå

flade fra tagkanten ned til tværbjælken fortsætter et lille stykke neden for tværbjælken, det er fejlen! De lodrette jern skal gå ind under tværbjælken. I øvrigt er tværbjælkenes vange blevet skrå udad, så den følger retningen på de skrå afskæringer på de lodrette jern, det er også forkert, men er i småtingsafdelingen.

Det er svært at forklare i ord, men summa sumarum så rykker platformen ca. 1 mm for langt ud på grund af denne

fejl. Når der så oven i købet monteres puffere, der er for korte, ender vi med denne misere!

Der er ærgerligt, når man har valgt at lave gavljernene som en løs del. De eneste løsninger på problemet, jeg kan se, er 1) ny korrekt støbning af gavljern, og 2) byg nye gavljern af messingprofiler. McK bruger desværre ikke tilstrækkeligt med tid på fejlretning, jeg synes vi har set noget lignende før fra en anden dansk fabrik!

Ølvogne og tilladelser

Af Flemming Søeborg

De fleste producenter af modeltog laver modeller af ølvogne – sådan har det været gennem mange år, og det har været meget populært. Imidlertid var det tæt på at være historie med danske ølvogne for nogle år siden. Årsagen var et nyt EU-direktiv, der skulle forhindre reklamer for øl på legetøj. Der er sikkert mange, der er blevet alkoholikere af at køre rundt med farvestrålende ølvogne på det hjemlige anlæg!

På et tidspunkt kontaktede jeg Carlsberg for at få tilladelse og dokumentationsmateriale til at fremstille et par ølbiler – nogle husker måske de to modeller, begge på udgaver af Tempo Matador. I første omgang fik jeg

det nedslående svar, at Carlsberg ikke kunne tillade modeller med ølreklamer på – under henvisning til den nye lov eller forordning.

Hos Carlsberg var man dog ikke tilfreds med afgørelsen, og bryggeriets jurister blev sat på opgaven. Efter et par måneder fik jeg brev fra bryggeriet om, at det alligevel kunne tillades at lave modeller med bryggeriets navnetræk på – for modellerne blev anset for at være en slags "souvenirmodeller" til voksne (og altså ikke børnelegetøj!).

Det var jo en dejlig besked: Modeltog er dels ikke almindeligt legetøj, dels en "seriøs" hobby, specielt for voksne, kan man udlede af afgørelsen. Der var dog én betingelse ved tilladelsen: Hvert eneste projekt skal godkendes af bryg-

geriets advokater, inden produktionen begynder, og selv en så lille ændring som et ciffer skal godkendes som et nyt projekt – men det er en lille pris at betale for, at det alligevel blev tilladt at fremstille ølvogne.



De to ølbiler, som satte gang i undersøgelsen – to varianter af Tempo Matador. Begge modeller er for længst udsolgt.

TRITON-container



Fra venstre mod højre øverst LIMA, Märklin, så Roco og Faller.



TRITON-containeren fra Faller har flot detaljering og påtryk.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

TRITON er et meget stort containerselskab, og firmaets røde containere var førhen meget synlige i transportbilledet. I dag ser man dem kun ret sjældent. Designet på containerne er ellers iøjnefaldende og samtidig diskret - firmanavnet står nemlig lodret i den ene ende af containerne. Hos en mekaniker i Odense står der stadig en halvrusten TRITON-container, som bruges som eksternt lager.

Faller udsendte i vinter en model af en TRITON 20'-container. 20' er en standardenhed, 1 TEU (= twenty feet equivalent unit). Den er holdt i den traditionelle, brunrøde farve. Låsetøjene og håndgrebene på gavlen er uhyre fine - så fine, at jeg først troede, at der var tale om påmonterede, separate detaljer. De fine graveringer er dog blot tampontrykt, hvilket man ikke ser ved første øjekast - så overbevisende er de lavet.

En anden ting, der overraskede mig, var kompatibiliteten med f.eks. Rocos

containere. Gennem tiden har der været afgørende forskelle fra producent til producent, hvorved containermodellerne ikke passede sammen - som de jo ellers gør i virkeligheden. Her nærmest suger Fallers og Rocos containere sig til hinanden, så det kunne ikke være bedre. Eneste minus ved containeren er dens pris - det forekommer af være ret meget at skulle betale for en enkelt container, hvor man reelt nok har brug for adskillige til et moderne anlæg.

Modeludvikling

Et par ord mere om containere i model. Reelt set er der jo blot tale om kulørte plasticæsker med mere eller mindre vellignende påtryk, men uden egentlig funktionalitet. Jeg har sammenlignet fire generationer af containere.

De første, jeg købte, var anbragt på Märklins nye containervogn "HAPAG-LLOYD" i 1969. Dengang var jeg imponeret af den moderne og firskårne vogn med de flotte, sølvfarvede containere. Indhakkene på siden er til gaffeltrucks. Senere udkom Limas

DSB-container fra 1970'erne, og de to typer passede mærkeligt nok ikke sammen på nogen leder - lidt af en skuffelse. Märklins containere var både for høje og for korte - og havde helt andre fastholdetappe, selvom detaljegraden var høj og påtrykkene relativt flotte.

Limas containere var ret beset noget "discount-agtig" med ret grove graveringer og forsimplet påtryk - typisk for mange Lima-produkter. Hverken Märklins eller Limas containere havde fastholdetappe med henblik på stabling.

I 1980'erne og 90'erne var Roco banerførende på containerområdet, og nu kunne containerne stables - og hægtes sammen, fordi der var pins og tilhørende huller. Den skik har Faller nu fulgt, og den nye TRITON-container passer perfekt sammen med Rocos ældre typer - men har så lige dét ekstra mht. påtrykkene, der gør det til en attraktiv model-container.

Faller art. nr. 289639. TRITON-container, epoke IV-VI. Pris kr. 75,-.



TRITON-container i Odense, december 2018. Foto SoB.



TRITON-container under transport i Århus 2018. Foto Erland Egefors.

Omstigning til Paradis



En af vognene fra serien 315-339 som linie 15 på Trianglen, april 1961. Læg mærke til, at bivognen er lavere end motorvognen. Bygningen med kuplen er ventesalen 'Bien'. Foto Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

For omkring fire år siden tilkendegav Nordic ScaleModels I/S (NSM), at firmaet ville fremstille en københavnsk sporvogn i H0, og vi kunne dengang fremvise den første prototype til dette projekt.

Pga. alvorlig sygdom hos den ene interessent i firmaet er NSM trådt i frivillig likvidation i slutningen af 2018, og i den forbindelse har Messe Handel I/S overtaget hele restlageret og de annoncerede projekter - herunder sporvognsprojektet. Men nu er sporvognen på vej - og måske allerede på sporene, når dette nummer udkommer.

Det er stadigvæk en model af serien 315-339 fra 1912, altså en nyere vogntype end de helt gamle af Hovedtypen, men overfladisk set minder de to typer om hinanden. Vogntypen kaldes en "Kloakvogn", da sporvejene blev lagt ind under et direktorat i Magistratens tekniske 4. afdeling, Vej- og Kloakafdelingen. Senere fik sporvejene egen borgmester.

Modellerne kommer i køreklar stand med multiprotokol-dekoder indbygget og lys i kørselsretningen og passageraf-

delingen. Dette muliggør analog kørsel samt kørsel med de fire mest gængse digitalsystemer.

Linie-lanternerne bliver af hensyn til prisen ikke med udstyret med lys, men der er den mulighed, at en dreven modelbygger kan installere LED-lys i lanterneerne. Man skal dog være ferm på fingrene for at få det til at lykkes. Til en trøst kan det oplyses, at lanterneerne kun var tændte efter mørkets frembrud.

Modellerne leveres til fem forskellige linier med separate vognnumre, nemlig linie 5 (315), 6 (329), 8 (334), 14 (327) og 15 (331). Prisen vil ligge omkring 2.800 kroner for en motorvogn.

Firmaet beder dem, der har forudbestilt hos NSM, venligst at genbestille, da Messe Handel I/S ikke har bestillingslisterne og derfor ikke kan kontakte disse kunder, som selvfølgelig har prioritet. Da specifikationerne nu er ændret, er man naturligvis heller ikke bundet af den tidligere bestilling.

Den oprindeligt planlagte tilhørende bivogn er desværre foreløbigt skrinlagt, da besværlighederne med at komme så langt med motorvognen har været langt større end forventet.

Det ville ellers være meget velkomment, da der i høj grad mangler bivogne - de (umotoriserede) modeller fra Editions Atlas har nemlig heller ingen bivogne, så der eksisterer et marked for dem.

I øvrigt er EpokeModeller nu et registreret varemærke, som markedsføres af Messe Handel I/S, som ejes af Kirsten og Per Møller Nielsen. Firmaet drives nu kun som fritidsbeskæftigelse.

Per oplyser, at der snarest muligt vil blive lavet en ny hjemmeside med et aktuelt varekatalog.



Sporvognen fra EpokeModeller, dog endnu kun som prøvemodel. Foto Messe Handel I-S.

Esso/D.D.P.A.-vogn fra Brawa



Den nye Esso-vogn fra Brawa med flotte påtryk.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa har i vinter udsendt en ny model af en klassisk Esso/D.D.P.A.-vogn med sølvgrå tank, de velkendte Esso-ovaler, bremsepladform og øvrig udrustning, en meget nydelig og smuk model. Tankvognen er fra epoke III, og den bærer litra og nummer ZE 502 282 med revisionsdato den 28.03.55, den rigtige typografi, påskrifts- og hjemstedsplader in situ. Så skulle alt være i orden.

Det er det som sådan også – og så alligevel ikke: For når man slår vognnummeret op på www.jernbanen.dk, er der tale om en helt anden vogn med andre dimensioner, selvom det godt nok er en Esso-vogn.

Forbilledet var 8,8 m langt, havde en akselafstand på 4,0 m, et tankrumfang på 13.600 l og en taravægt på 13,6 tons. I model skulle den så være 101 mm lang, og have en akselafstand på 45 mm.

Længden passer, men akselafstanden gør det ikke – den er ca. 51 mm, hvilket svarer til 4,5 m i virkeligheden – og de 4,5 m er da også påført på vangen af modellen. Imidlertid er de andre målangivelser også forkerte – i hvert fald for nr. 502 282: På modellen an-

gives den at have et rumfang på 22 m³ (22.000 l), en taravægt på 12.180 kg (12,18 tons)

Vognen er fra serien 502 272-285, men nr. 272 afviger ved at have nittet tank. Om andre af vognene i serien havde det, fremgår desværre ikke af vognlisten eller de få billeder, som jeg har kunnet finde.

Så selvom Brawa givetvis har brugt en del energi og ressourcer på at lave en flot model, er det kun delvist lykkedes: Modellen er smuk, men den er lavet på forkert grundmodel – eller også har den forkerte påskrifter på en ellers udmærket standard-tankvogn.

Brawa art. nr. 48856 Esso/D.D.P.A.-tankvogn ZE 502 282. Pris ca. kr. 250,-.



Litrering- og påtrykspladen samt Esso-ovalen på tanken.



Også hjemstavnspladen er flot udført. Vognen havde dog hjemsted i Kolding i 1961.

Auhagens perronkiosker



Der er mange dele i æsken med byggesættet – ikke kun de to kiosker, men også meget tilbehør, alt sammen i meget god kvalitet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Auhagen er lige som Piko trofast med hensyn til at udsende nyheder – og er tillige et af de få firmaer, der til stadighed udvikler nye husmodeller af plastic. Blandt de seneste nyheder er sættet med to perronkiosker i H0, bygget af blanke, gule mursten (nærmest kakler eller fliser) med brunt bindingsværk.

Bygningerne er måske nok specielt tyske (prøjsiske) og dermed ikke umiddelbart anvendelige på danske anlæg, men de besidder en interessant arkitektur – og vi skal jo ikke glemme, at rigtigt mange kører med tysk, schweizisk eller østrigsk materiel på deres modeljernbane.

Bygningerne er meget specielle med runde hjørner – en byggestil, som ofte

sås på ældre banegårde. De to bygninger er næsten ens, men er alligevel forskellige. Den ene er en almindelig bygning for stationspersonalet ("panikboks", som en af de tilsvarende bygninger på Kbh. H. hedder), mens den anden er en lille kiosk. Gavlene er derfor forskellige.

Samlingen af de to bygninger volder ingen problemer – delene passer perfekt sammen. Blot skal man være varsom med limen – kommer der lim på bindingsværket (påtryk på felterne), forsvinder farven. Kiosken er åben i den ene gavl, og gardinmasken er lavet således, at man får et kig ind i kiosken, så man bør placere en figur i færd med ekspedition derinde. Desuden har jeg anbragt nogle tiloversblevne flasker fra Fallers nye butik på disken – rejser gør én tørstig, siger man.



En del af indholdet i sættet – der er flere løsdele end de her viste.



En 'Hampelmann' stod stadig på Odense banegård i september 1997. Bemærk de forskellige typografier. Foto FS.

Omtalen kunne standse her, men sættet indeholder en bunke andre detaljer i form af diverse perronudstyr. Det er alt lige fra bænke, plakattavler, blomsterkummer, personvægt, brevkasse over drikkevandspost til telefonbokse og skraldespande. Desuden er der en togviserstander, disse mekaniske anordninger, hvor man med håndgreb kunne skilte med hvilket tog, der afgik næst.

Disse standere hed på tysk "Hampelmann" (Sprællemænd), hvilket er et herligt og passende udtryk især for ældre tiders togvisere med mange håndtag og skilte. En af de sidste herhjemme stod indtil cirka år 2000 på Odense Banegård og viste dog kun regionaltog til Svendborg og Fredericia.

Auhagen art. nr. 11452 To perronkiosker. Pris ca. kr. 200,-.



Kiosken med 'indretning' og fin mustensstruktur.

Gamle sporvogne får nyt liv

Af Flemming Søeborg

Jesper Reinfeldt (JR), der er en kendt mand i jernbane- og sporvognskredse, har igennem nogle år sammen med et par kolleger arbejdet på at restaurere sporvogne for SHS på Bornholm.

Et meget stort projekt - ellere rettere to projekter - har været at restaurere de to gamle sporvogne fra København, nemlig motorvogn 567 og bivogn 226 fra hhv. 1907 og 1901. Nr. 567 stod en årrække på Ålholm Slot, mens nr. 226 stod i et par generationer i en have på Amager, men begge blev reddet fra "undergangen" og for nogle år siden fragtet til Bornholm.

JR skildrer med humor, lune og med masser af gode billeder arbejdet med de to sporvogne, der i flere tilfælde nærmere lignede en nybygning af mange dele. Som ved alle restaureringsarbejder af denne slags søger man at bibe-

holde så meget af det originale materiale, og det er da også lykkedes her uden at gå på kompromis med sikkerheden. Sporvognene skal jo også kunne bruges i trafikken!

Bogen er fyldt med interessante og spændende billeder af hele processen, herunder også mange gamle billeder af disse og lignende vogne i København, og man kan på den måde også sige, at det er en fin håndbog i, hvordan man restaurerer gammelt materiel - det behøver jo ikke kun at være sporvogne, der skal restaureres.

Et morsomt billede viser transporten af den restaurerede motorvogn på torvet i Østermarie på Bornholm. Det er ikke noget, der sker hver dag. En fornøjelig og oplivende bog - kan anbefales på det varmeste!

Jesper Reinfeldt: *Gamle sporvogne får nyt liv*. Sporvejshistorisk Selskab 2018.

Gamle sporvogne får nyt liv



Historien om en gammel motorvogn nr. 567



og bivogn 226 - fra sporvogn til havehus og omvendt

SPORVEJSHISTORISK SELSKAB

Den nye bog om de gamle sporvogne.

126 sider, limbundet A4-format. Pris ca. kr. 150,-.

Øllet blev hans skæbne

Tekst og fotos Bjarne Abel

Mange af os, der har interessen for modeltog, er på den ene eller anden måde blevet interesseret i at samle på nogle helt specifikke ting. Det kan være lokomotiver, specielle vogne, eller tog fra nogle udvalgte lande. Ja, mulighederne er utallige. Ofte er det tilfældigheder, der afgør, at man pludselig er blevet samler.

Selv er jeg i besiddelse af et samlergen, der af og til må reguleres. Jeg gik på jagt efter lokomotiver og vogne fra stort set hele Europa samt USA. Det siger sig selv, at når det pludseligt begynder at ligne en samlermani, så vil det være uhyre pladskrævende at samle på tog på denne måde.

Alene når vi ser på den store variation af tog, der har kørt i Danmark, hvordan er det så ikke med hvert af de øvrige lande?

Jeg fandt ofte interessante emner på QXL-netauktion og bød så på dem. Nogle gange lavede man et godt køb,

og andre gange blev man revet med af en stemning og sad så og bød hinanden op, for "ham den anden skal fan-

deme ikke have dette tog". Når sådan en handel var kommet i hus, kunne det godt være et spørgsmål, om der var no-



En del af hyldearrangementet i stuen.



Tankvogn fra Spaten Bräu.



Gammel Fleischmann Carlsberg-vogn i blik, formentlig fra omkring 1960.

get sparet, men det hører med og er en del af dette at være samler. Visse ting vil man bare have for enhver pris.

I mit tilfælde havde jeg kasser stående med alverdens tog, hvoraf langt størstedelen var indkøbt brugt via QXL, og der stod tog for et tocifret tusindkronebeløb, så jeg besluttede, at nu måtte dette høre op.

Jeg ville aldrig få mulighed for at køre med alt dette, og jeg har ikke plads til at kunne have det stående fremme alt sammen, selvom jeg har en meget forstående kone, der rent faktisk har givet mig lov til at have tog-hylder på den ene væg i en af vore stuer.

Jeg ville fremover kun have tog, der relaterer sig til Danmark. Altså danske lokomotiver og vogne samt nogle af de udenlandske vogne, man har set på danske spor.

Alene at samle alle de danske lokomotiver, industrien kan byde på, kan skam blive en vældig dyr fornøjelse. Specielt i dag, hvor alt skal være digitalt. Et lokomotiv kan sagtens ligge omkring 3.000,- kroner. Lange personvogne ligner typisk i en prisklasse omkring 500 kroner, og godsvognene springer lidt mere i priserne alt efter hvilke størrel-

ser og typer, der er tale om. Jeg solgte alle mine europæiske og amerikanske tog via QXL-auktionerne over en periode på et års tid. Nogle af mine ting var rene rariteter, og de blev jo solgt øjeblikkeligt.

Andre ting var mere uinteressante for det store publikum, og her tog det lidt længere tid at sælge, og eventuelt blev tingene også solgt med tab, men det er jo købers marked, og togene er aldrig blevet anskaffet med et videresalg for øje. Jeg ville nu fremover nøjes med det danske... troede jeg.

Ølvogne har altid haft min interesse. Som barn så jeg de lange rækker af Carlsberg-vogne holde på sporene langs med Ingerslevsgade i København, og traktor nr. 6 rangerede med dem.

Min første Carlsberg-vogn blev en Long-model, og den blev anskaffet, da jeg var vel omkring 17-18 år, og det var altså omkring 1965. Senere kom flere til, og så småt begyndte der at tegne sig en mindre samling af netop ølvogne.

Når jeg var i hobbybutikker, rodede jeg i deres brugt-kasser, og var der en billig ølvogn, så købte jeg den. Nu var enhver tvivl fejlet af bordet, jeg var blevet en samler af ølvogne. Jeg begyndte så lidt

mere målrettet at kigge efter ølvogne på QXL på nettet, og der blev indkøbt adskillige.

I skrivende stund har jeg omkring 130 bryggerivogne fra det meste af Europa. Jeg er klar over, at samlingen ville kunne bestå af mindst dobbelt så mange, da der er smidt utallige modeller af disse farvestrålende vogne på markedet.

Ølvogne kan være godsvogne med reklamer på siderne, men det kan også være forholdsvis ordinære tankvogne, vogne lastet med containere, eller vogne for transport af bulkmasse. Når man begynder at samle, bliver man aldrig færdig.

I begyndelsen skiftede jeg hjul og eventuelt også koblinger men blev klar over, at disse vogne ville hos mig kun komme til at stå på hylder eller blive fremvist på min hjemmeside, så om de er forsynet med den ene eller anden slags koblinger og hjul, betyder ikke noget.

Min glæde ved de enkelte vogne er stor, og jeg har gjort mig til en vane, når jeg har fået en vogn fra et bryggeri, jeg ikke har i samlingen, så slår jeg bryggeriet op på nettet og læser deres historie. Bryggerier har ofte en lang tradition og kan datere sig tilbage til tider med hestevogne og historiske jernbaner.



Bulktankvogn fra Herforder Pils.



Bærevogn lastet med containere fra Fürstenberg Bryggeriet.



Illustrerer vist ganske godt, hvordan jeg samlede på alt, hvad der kunne køre på skinner uanset oprindelsesland.



Billede fra Station HOF under Carlsbergs tappehal i midten af 1950'erne med en række af ølvogne. Foto Carlsbergs Arkiv



Gammel, østtysk ølbil fra Sachsen.



Ølbil lastet med paller fra Bryggeriet Wicküler.



Øltankvogn fra Franken Bryggeriet.

Derudover er det i dag sådan, at en lang række bryggerier ejes af andre større bryggerigrupper. Carlsberg har faktisk en del bryggerier i Tyskland, og via samlerinteressen bliver man altså klogere på en masse andre interessante ting.

Det er vanskeligt at vide om, de pågældende bryggerier virkelig har haft egne jernbanevogne, eller om det blot er en form for reklame. Eksempelvis findes der flere forskellige vogne fra Faxe Bryggeri, og de har som bekendt aldrig haft egne jernbanevogne. Specielt Märklin laver mange reklamemodeller og altid på de samme typer godsvogne. Der bliver smidt en del vogne ud på markedet, som aldrig har eksisteret i virkeligheden.

Det værste ved at være samler er, at man gerne vil have alt. Nærmest ved et tilfælde kom jeg til at se, at der var udbudt en samling lastbiler i størrelse H0, hvoraf der var en del tyske bryggeribiler. Jeg købte denne samling for en slik, og så havde jeg pludseligt mere end 20 lastbiler med tyske bryggerireklamer på.

Nu begyndte jeg så også at gå lidt målrettet efter disse, og det er gået op for mig, at selv de allermindste microbryggerier i Tyskland hjemtager reklame-modeller med deres navn på. I dag har jeg en samling lastbiler nogenlunde i

samme antal som jernbanevognene, nemlig omkring 130.

Jeg er sådan lidt on og off på min interesse, således at jeg i perioder kaster mig over samlermanien og leder efter modeller, jeg ikke har. Enhver, der samler på et eller andet, kender denne spænding, der er ved at lede efter nogle ting, man ikke har. Når man er samler, får man ofte købt ting hjem, som man så opdager, at man faktisk har i forvejen. Det er jo umuligt at huske på, hvad man har når samlingen bliver for stor.

Nu blev øllet min skæbne..... men jeg kunne også have samlet på tankvogne fra de forskellige olieselskaber eller private godsvogne fra firmaer, der anvendte jernbanen til deres transporter, og jeg er ganske sikker på, at mange samler på netop disse typer vogne. Prisniveauet ligger altid højere på ting, som kan katalogiseres direkte til samlere.

Det er ganske morsomt at have en sådan interesse liggende oveni den lidt mere almene modelbaneinteresse, og jeg kan kun anbefale den.

Jeg har valgt at lave et hyldesystem i vores ene stue, hvorpå jeg kan have dele af "modelbanen" udstillet ligesom i vitrineskabe. Fra tid til anden skifter jeg min udstilling, og mine ølvogne har været udstillet i to perioder.

Red. anm. "Øllet blev hans skæbne" er den danske titel på filmen "The fatal glass of beer" med humoristen W.C. Fields i hovedrollen fra 1933 om, hvordan et enkelt glas øl ødelagde en ungs liv og skæbne.

Det er i denne film, at Fields med drævende stemme udtaler de bevingede ord "It ain't a fit night out for man or beast", alt imens han får kastet kunstig sne i hovedet.



Bogiegodsvogn fra Kronenbourg Bryggeriet i Frankrig, som for øvrigt ejes af Carlsberg.

Middelhavstræer i H0



Middelhavsskov fra Heki - oliventræer og andre, sydlandske vækster.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det har hidtil været svært at finde egnede træer m.v. til mere sydlandsk prægede modeljernbaneanlæg, men tiderne ændrer sig.

På Nürnberg-messen viste Heki f.eks. et diorama med lavendelmarker, og nu har firmaet udsendt et sortiment af

træer fra Middelhavsområdet.

Der er 11 træer i sættet, og det er bl.a. oliventræer, cypresser og pinjer – træerne er i forskellige højder og drøjder (8-17 cm) og selvfølgelig med forskellig "foliage" (løv-typer), lige fra oliventræernes flotte, grågrønne farver

til mellemgrøn og mørkegrøn på de andre sorter.

Hvis man ikke har et middelhavs-anlæg, kan træerne alligevel bruges, for de er meget dekorative og kan bruges som prydtæer i en park på et "almindeligt" anlæg.

Heki art. nr. 1774. Middelhavstræer, 11 stk. Pris kr. 300,-.



De høje pinjer har en respektabel højde - bemærk de to siamesiske H0-tvillinger nede ved roden.

Østerbros sporvogne

Af William Sabinsky

Titlen på denne bog er "Sporvognene på Østerbro 1865-1969". Det kan lyde mærkeligt, for det er ikke noget rundt jubilæum, men der er god ræson i det. Det er i år 50 år siden, at den sidste sporvogn forlod bydelen. Forfatteren Flemming Søeborg (FS) er vokset op med sporvognene i denne københavnske bydel og har derfor et nærmest passioneret forhold til dem.

Bogens omslag viser en linie 14 på Østerbrogade samt nogle hoppende eller dansende lineskilte fra de klassiske Østerbro-linier, og jeg formoder, at forfatteren netop har ønsket det sådan - det let flagrende og muntre indtryk, som forsiden giver. Teksten er i hvert fald underholdende og informativ nok.

FS ridser først historien om de københavnske hestesporveje op, hvorefter han bevæger sig ind på det egentlige emne, sporvognene på Østerbro. Det drejer sig om de elektriske sporvogne, der kom i drift fra 1901 og frem, og FS følger hver enkelt af de otte linier på deres færd gennem bydelen - ikke kro-

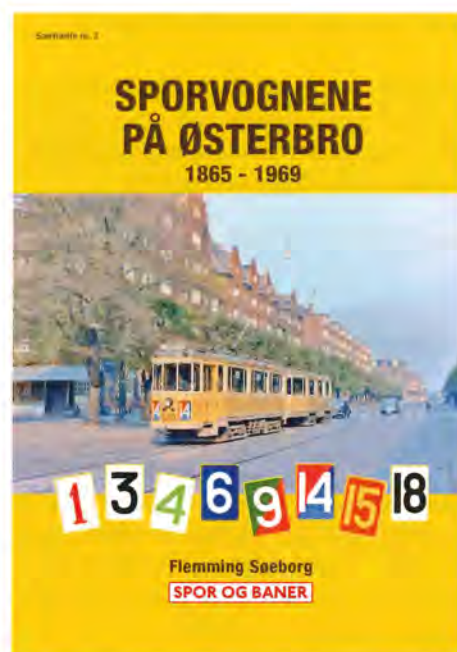
nologisk, men geografisk. Det betyder, at man lige skal indstille sig på nogle gevaldige spring i tid, for det ene øjeblik er vi i 1910, det næste i 1964 og så i 1930'erne, men det bringer afveksling, og - for en gammel københavnerv som jeg selv - dejlige minder, også om ting og fænomener, jeg intet kendte til.

Det er en rigtig "hygge-læsnings"-bog, og mere end én gang undervejs har jeg taget mig i at drømme mig tilbage til de gamle sporvogne, der havde en særlig grad af hygge og ro over sig.

Gennemgangen af Østerbro-linierne rundes af med kapitler om remiserne i bydelen, nogle af de benyttede vogntyper, infrastrukturen, kavalkaderne og andet bemærkelsesværdigt lige til den bitre ende i 1969, hvor linie 6 som den sidste sporvogn forlod Østerbro.

Hovedparten af billederne er nye for denne anmelder, og de giver ikke kun et indblik i sporvognstrafikken, men også i lokalhistoriske forhold på Østerbro. Blot kunne jeg have ønsket mig, at mange af billederne havde været dobbelt så store, men - man kan åbenbart ikke få alt!

Flemming Søeborg: Sporvognene på Østerbro 1865-1969. Udgivet af Spor og baner 2019. 108 sider, limbundet, A4-format. Over 200 fotos, kort og tegninger. Pris kr. 198,-.



Forsiden på den nye Sporvognsbog.

Hurtigste forsinkelse nogensinde

Banedanmark nåede knap at udarbejde sin samlede plan for elektrificering af de danske jernbaner, før hele projektet blev forsinket med fire år. Ifølge eksperter er der tale om den hurtigste forsinkelse nogensinde.

"Vi plejer at skulle vente i årevis på, at så store anlægsarbejder bliver forsinket, men Banedanmark har virkelig været tidligt ude her. Det lover godt for de kommende forsinkelser, siger trafikforsker Jørn Højmark fra Sydkystens Universitet." *At Tænke Sig, Politiken 1. marts 2019.*



En typisk forsinkelsessituation. Slg. SoB.

lille verden, STOR DRØM:



De to brødre Frederik og Gerrit Braun er kendt som grundlæggerne af Miniatur Wunderland i Hamborg (MiLuWa) – verdens største modeljernbane-anlæg og en af Tysklands største seværdigheder. De har skrevet en bog om vejen til etableringen af dette

fantastiske anlæg. Her kommer de ind på en masse af de spørgsmål, som man uvægerligt støder på ved en modelomsætning af reelle forbilleder. Et problem er f.eks. modelhastigheden:

En jumbojet har en starthastighed på 300 km/t, og det vil i model i følge bogen svare til 3 km/t – men et fly ville ikke kunne lette eller flyve med den hastighed. Derfor er der ikke flyvende modeller på anlægget – man ser blot de startende fly. Ligeledes var det et stort problem at få styret skibene rigtigt. Disse og en mængde andre temaer berører de to brødre underholdende og eftertænksomt i bogen. Teksten er på tysk, men er nem at forstå.

Frederik und Gerrit Braun: *Kleine Welt, grosser Traum*. Atlantik Verlag, Hamborg. 240 sider, illustreret. Pris ca. kr. 150,-.

Stor pakke med små mennesker

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det hollandske firma Digikeijs er måske mest kendt for elektronik (dekodere), men firmaet har også en anden "specialitet", figurer.

Digikeijs har udsendt en økonomi-pakke med 1.000 figurer, siddende og stående, velegnede til placering i passager-vogne, på gader og perroner m.v.

Figurerne er meget simple og meget ens, da det er de samme grundtyper, der går igen og igen, for det meste i de samme farver. Der er tale om afstøbninger for hvem ved hvilken gang af de velkendte figurer fra Preiser og NOCH, som man har kendt i årevis.

Hvor mange forskellige figurer, der er i sættet, har jeg opgivet at tælle, men jeg har identificeret ca. 35 forskellige figurer – der kan dog godt være flere varianter blandt de 1.000.

Forholdstallet er i øvrigt 2:1 for kvinder hhv. mænd i de håndfulde figurer,

jeg har optalt, så her er ligeberettigelsen da slået igennem.

Som befolkning i kupéer osv. er figurerne udmærkede – når bare man ikke ser dem for tæt på. 20-25 passagerer fordelt i en vogn giver hurtigt indtrykket af en godt fyldt vogn. Bemalingen lader dog ind imellem meget at ønske – f.eks. kan en figur med grøn jakke eller skjorte også have grønt hoved, så man må altså bevæbne sig med en fin pensel og hudfarve.

Figurerne er i øvrigt støbt i et gulligt materiale, så de ufarvede legemsdele skal alligevel have et strøg af en hudfarve. Brune, grå, olivengrønne, beige og dunkelblå nuancer vil gøre en del for udseendet af beklædningen, især hvis de skal bruges på et lidt ældre anlæg (epoke III).

Men imponerende er pakningen – og man kan fundere over, hvad de mennesker, der har arbejdet med at bemale figurerne, mon har fået ud af det, lønmæssigt. Det kan ikke være mange øre

pr. figur, der koster knapt 60 øre stykket, selvom det er foregået som samlebandsarbejde.

Digikeijs art. nr. DR60105-H0. 1.000 blandede figurer. Pris ca. kr. 575,-.



Pakken med de tusinde figurer fylder ikke meget (105 x 150 mm).



Et par 'skønheder' fra de tusinde figurers land.

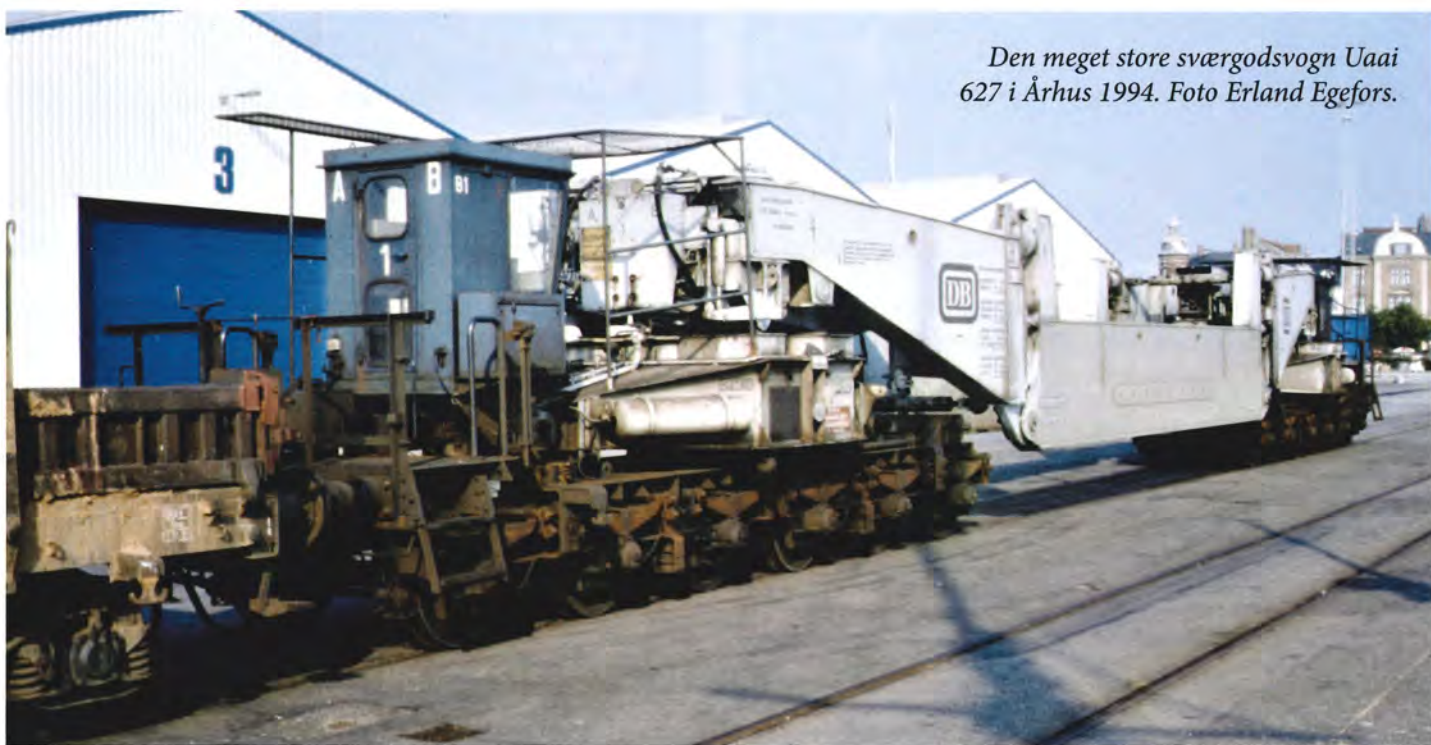


Underlige frisurer og monoton herrebeklædning - her skal laves lidt 'make up'-arbejde.



Et udvalg af et par håndfulde - rød farve ser ud til at være det populæreste i H0-dametøj.

Sværgodstransport på jernbane



Den meget store sværgodsvogn Uaai 627 i Århus 1994. Foto Erland Egefors.

Tekst og fotos Erland Egefors.

For transport af meget tungt og omfangsrigt gods har jernbanerne udviklet specielle godsvogntyper, eksempelvis for transport af maskindele, transformatorer og generelt store emner.

Den 1. august 1994 så jeg på Pier II, Århus Havn, den hidtil største godsvogn, jeg har set. DB Uaai 821 bestående af tre moduler, i hver ende en undervogn med to bogier med hver tre aksler, en drejeskive og et førerhus samt i midten en lastbro opbygget af to 1.550 mm høje sidevanger. Af bogen "SBB

Güterwagen/Wagon de marchandises CFF", Bern 1989, fremgår det, at lastbroen kan afmonteres godsvognen for videre transport med blokvogne:

"Mit umsetzbare Ladebrücke Schiene-Strasse". Det kan eksempelvis være en transformator, der transporteres på sværgodsvognen til nærmeste sidespor og det sidste stykke til elværket. Eller en nacelle til en vindmølle.

Forbundsbanerne i Schweiz fik vogntypen i 1964, den vejer tårlig 90 ton og kan belastes med maksimalt 150 ton. Maksimalhastighed uden last 90 km/t. Den er totalt 31,5 meter lang, lastbroen

kan transportere maskindele, der er 9 meter lange og 3,19 meter brede. Tegningen i SBB-bogen er i skala 1:160.

Når sværgodsvognen kører, skal der være en mand i hvert førerhus. Derfor var der med særtoget en "LÜ Begleitwagen", en ombygget rejsegodsvogn, DB 51 8099-43 015-0.

Vognen er indrettet med sovekupé, opholdsrum, tekøkken, værksted og tilmed plads til cykler.

Foruden sværgodsvognen og den grønne ledsagevogn på Pier II holdt der på sporene mellem lystbådehavnen og

Sverigesgade en række godsvogne for sværgodstransport. Om det var gods, der skulle afhentes på Århus Havn eller transporteres videre med skib, har jeg intet kendskab til.

Men Århus Havn har ofte organiseret transport af tungt gods eller omfangsrigt gods, der med et stort fragtskib er ankommet til havnen og omladet til flodbåde for videre transport af floder og kanaler.

Havnen har "kataloger" over diverse indenlands vandvejes slusestørrelser, frihøjde under broer og så videre.

I 1956 fik SBB en udgave af litra Uaai med flere bogier og større lastbro. Med seks bogier kan længden være op til 43,64 meter, og der kan transporteres op til 10 meter lange og 3,4 meter brede emner.

For omfangsrigt gods, der ikke er tungt, findes lange vogne med forsænket lad og "svanehalse" ved bogierne.

Århus Havn er ikke alene Danmarks største containerhavn, den er også den største havn for eksport af vindmøller og dele til disse, hvilket betyder meget trafik med lange blokvogne, tilmed ofte

om eftermiddagen i myldretiden, fordi lastbilerne kører store afstande og har hastighedsbegrænsning.

Med godstog kan et parti vindmøller transporteres på én gang.

I dag er Pier II for enden af Nørreport ombygget, kranerne er flyttet til Sydhavnen, og Bestseller har bygget en "kontorsilo".

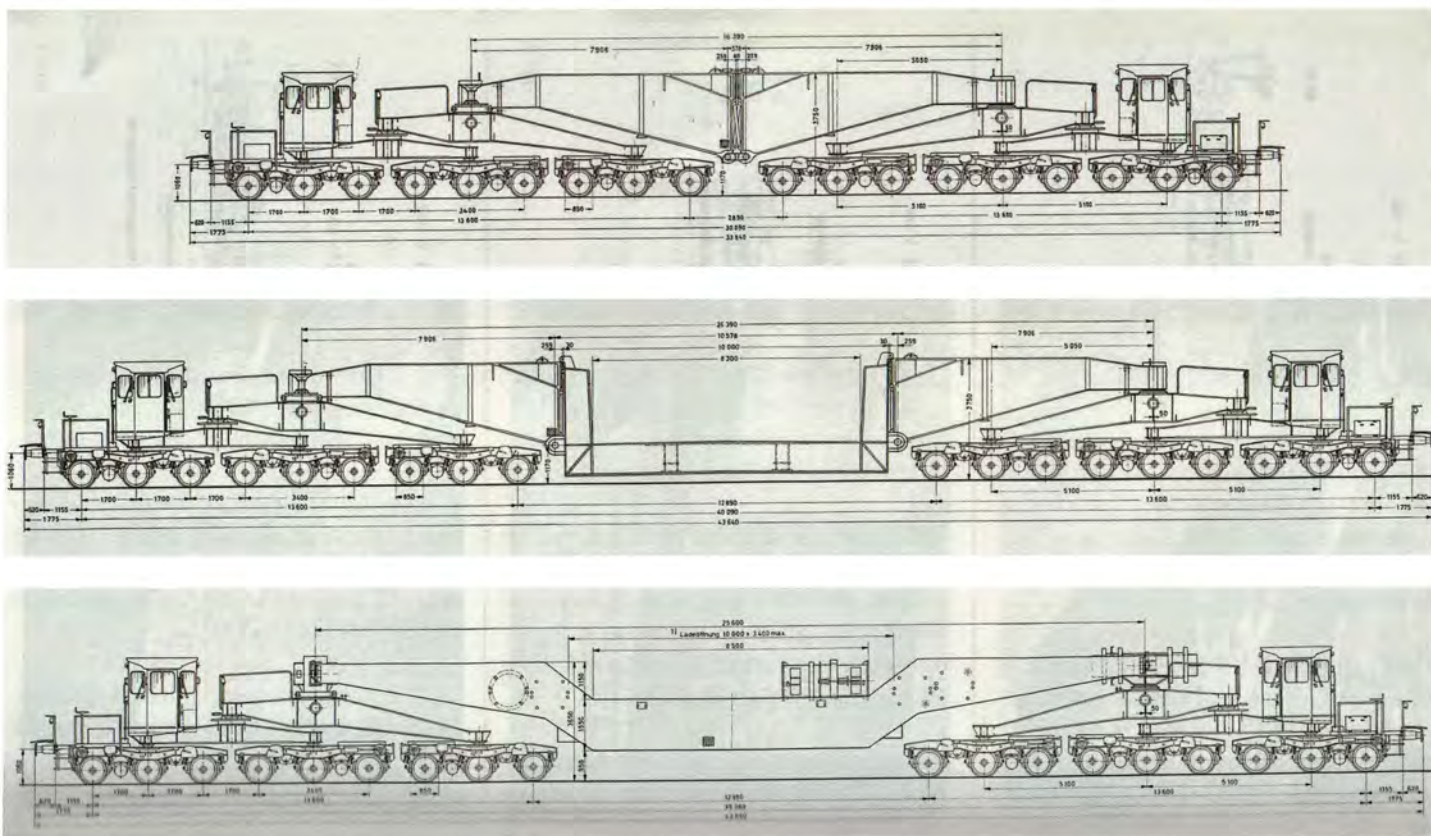
Hele Nordhavnen er ombygget til den nye bydel Ø med Bernhardts Jensens Boulevard som hovedgade.



Den tyske LÜ-Begleitwagen (ledsagevogn) i Århus i forbindelse med sværgodstransporten. Foto Erland Egefors.



Godsvogne til sværgods på Århus Havn i 1994. Foto Erland Egefors.



Forskellige SBB-typer af Uaai-vogne. Slg. Erland Egefors.

Så du giraffen?



Et desværre ikke særlig godt billede af kranvognen på Skovsvejseanstalten Fredericia 1992. Foto Flemming Søeborg.



Nærbillede af girafvognen med tydelige, brun-sortte pletter på 'halsen' eller udliggøren. Foto. Flemming Søeborg.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jaja, der er nok nogle, der tænker, at nu rabler det for redaktøren – måske har han kigget for meget i den lokale specialitet, Giraf-øl, men det er ingenlunde tilfældet, for der har vitterligt været giraffer på jernbanen – og det såvel i model som i virkeligheden.

Lad os begynde med virkeligheden: På Skovsvejseanstalten i Fredericia havde man brug for mobile kraner til at flytte skinner med, og man ombyggede derfor en gammel Tb-vogn til skinnekran. Jeg kom tilfældigt forbi den en skumringstime i 1992 og skyndte mig

at tage et billede af den – ikke ret godt, men man fornemmer dog, at der er tale om et spinkelt stykke jernbanemateriel – lidt ligesom giraffers understel!

Fem år senere kom jeg atter forbi Svejseanstalten, og jeg ville se, hvordan det gik min gamle kending, skinnekranen, men ak! Den var væk, formodentlig opgivet i ret brøstfæddig tilstand. I stedet holdt der en ny, gul skinnekran, opbygget på nogenlunde samme måde, men noget sværere og nu på en kraftig, nyere undervogn (muligvis en Gs-undervogn?). Det, der gjorde underværker, var, at kranen var malet gul - ikke noget i sig selv, det var og er en almin-

delig specialvognsfarve, men en kreativ sjæl havde forsynet udliggøren med store, brunsorte pletter – helt som på en giraf!

Det var ganske enkelt dagens eller årets aha-oplevelse på jernbaneområdet! Om vognen stadig eksisterer eller er gået til de evige skærebrenner-savanner, har jeg ikke fået undersøgt, men fotomæssigt er den altså bevaret.

Giraffer på sporet

Og hvad mener jeg så med modeller af girafvogne? Jo, dels kan man jo sagtens bygge denne vogn selv, og dels er der jo Albanis ældre ølvogne, hvor der ma-

Gi' øl, Giraf - enkelt slogan på Albani-vognen på Danmarks Jernbanemuseum, sommer 1997. Foto Flemming Søeborg.



nende står "Gi' øl – Giraf" hen langs siden; men der har faktisk været en ægte girafvogn på markedet.

Det er længe siden, og jeg tvivler på, at den var på det danske marked, for det var en britisk Tri-ang model (nr. 348) i spor 00 i 1963 og også på markedet så sent som i 1971.

I godsvognens tag var der et hul, og når vognen kørte over en skinne med en "knast", blev hovedet og lidt af halsen af en giraf skubbet op - eller trukket ned, hvis det var foran en bro eller tunnel. Den engelske tekst lyder sådan i oversættelse:

"Forestil dig, at du skal transportere en giraf med toget. Hvordan ville du løse dén



R.348 Giraffe Car. Available Autumn 1963
With lineside telltale which CLIP-FITS to Track. Suppose you had to transport a giraffe by rail. How would you do it? This is our idea. We feel sure that you will be amused by the antics of this unusual operating accessory! 6½" (16.5 cms.) long.

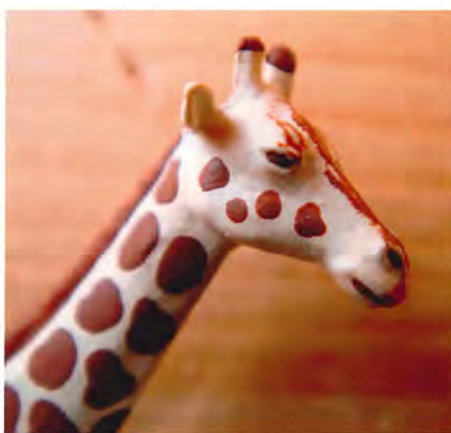
The Giraffe Car - Tri-angs herlige funktionsmodel fra 1963. Arkiv SoB.

opgave? Her er vort bud på en løsning.

Vi er sikre på, at du vil more dig over tosserierne ved dette usædvanlige stykke tilbehør."

Legetøj, jovist, men de tidlige elektriske tog havde en mængde herlige på-hit og mekaniske funktioner, som det i dag nærmest er helligbrøde at have - tænk, hvis der kom humor ind i modeljernbanen!? Utænkeligt - modeljernbaner er skam "serious business", som det nok hedder på nydansk i dag.

Nå, måske skal jeg alligevel nyde en Giraf-øl - og se at få bygget den spink-



Den er da sød, ikk' oss'.



Skinneudlægningskran i spor N, bygget af Børge Sundahl, som også har fotograferet den.

le giraf-kranvogn, om ikke andet så for at få en mulighed for at læsse en giraf ind i en kvægvogn...Girafferne er fint detaljerede figurer fra Preiser, og så behøver man vel ikke at bruge mange ord på dem.

Preiser art. nr. 20385. To giraffer. Vejl. pris kr. 80,-



Giraffer tager skam også toget, her f.eks. i Bremen 1950. Foto Brandt.

DSB Skinnekræn, Fredericia 1971. Arkiv Leif Ørndorf.



L'auto, voilà!

Nye, franske modeller - Citroën 2 CV AU, Renault Galion og Estafette, Panhard 17.



Panhard-modellen foregreb karosseriformgivningen med flere årtier.



Panhard PL 17 - en futuristisk udseende bil uden den store succes.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Vinteren bragte en stribe nye, franske modelbiler på markedet. Franske biler har altid haft godt tag i det danske marked, nok mest på personbilsområdet, men også varevognene har haft stor udbredelse her i landet. Her er den seneste høst, alle fra Norev.

Firmaet udsendte i vinters en ny model af den originale Citroën 2 CV AU, varevognen lavet af bølgeblik. Norev valgte en ny teknik til at fremstille modellen for at give den de helt rette former - modellen er nemlig lavet af trykstøbt metal, og den lille sag ser derfor helt rigtig ud

- med nummerplade, fritstående forlygter og den rigtige hældning fremad. En super-model til en billig penge.

Renalt Galion-lastvognen er derimod lavet af plast, og den virker derfor heller ikke så vellykket, i hvert fald ikke på nært hold. Galion'en var ikke så almindelig som åben ladvogn, den kørte mere som lukket varebil herhjemme, for eksempel for vaskeriet "Sorttevit" i Søborg.

Renault Estafette var derimod ret almindelig, og også den kommer i metal fra Norev. Den har også nummerplader og en del detaljer, men detaljerne er mere afrundede. Sidste nummer i rækken er den

flotte Panhard 17, en meget moderne bil fra 1950'erne, men desværre bukkede firmaet under og blev overtaget af Citroën.

Panhard var ellers en af de ældste bilfabrikker, men konkurrencen har alle dage været hård i denne branche, og mærket forsvandt i begyndelsen af 1960'erne. Panhard var særdeles sjælden her i landet, og der findes næppe flere køreklare modeller her.

Norev art. nr. 185393. Citroën 2 CV AU. Pris kr. 70,-; art. nr. 230148 Renault Galion. Pris kr. 150,-; art. nr. 517353 Renault Estafette. Pris kr. 70,-; art. nr. 451731 Panhard PL 17. Pris kr. 70,-;



Den første 2 CV-varevogn havde ovale bagruder og ingen sideruder i varekassen. Bemærk også baglygterne. Nummerpladen blev senere placeret på en af bagdørene.



Renault Galion som vintransportvogn fra Lyon med små fade eller tønder.



Renault Estafette var ret almindelig herhjemme, men kunne ikke hamle op med VW T1 'Rugbrødet' i popularitet eller holdbarhed.

Eamos-t fra PKP

Tekst og fotos Flemming Søeborg

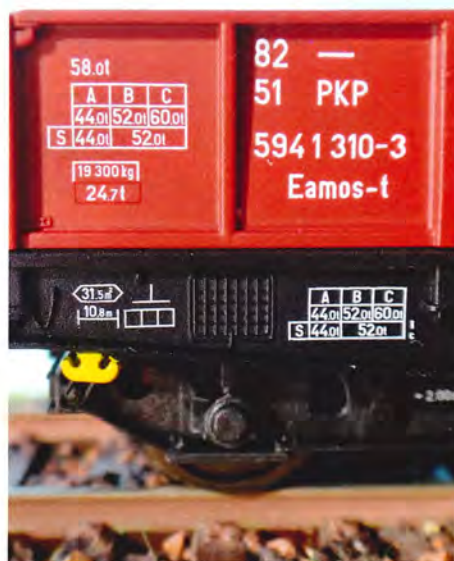
Umiddelbart kunne Eamos-t fra PKP lyde som en pop-gruppe eller måske et politisk parti, men det er såmænd blot en ny godsvogn fra Piko - en høj-sidede, åben godsvogn fra De polske Statsbaner, PKP (Polskie Koleje Państwowe).

Godsvognen er ret iøjnefaldende med de halvhøje sider og den korte længde - en vogn, der synes at være skabt til tunge godstransporter.

Påskrifterne på siden er en besked om, at vognen efter aflæsning skal sendes retur til stationen St. Macierzystej (et jernbaneknudepunkt tæt ved den ukrainske grænse). En interessant vogn med omfangsrige påskrifter.

Om typen har været i Danmark, er jeg ikke klar over, men det generer ikke de store ånder - jernbanen er jo international. Tak til Paulina Szylow for hjælp med den polske oversættelse.

Piko art. nr. 58413 PKP Eamos-t åben godsvogn. Epoke V. Pris kr. 300,-.



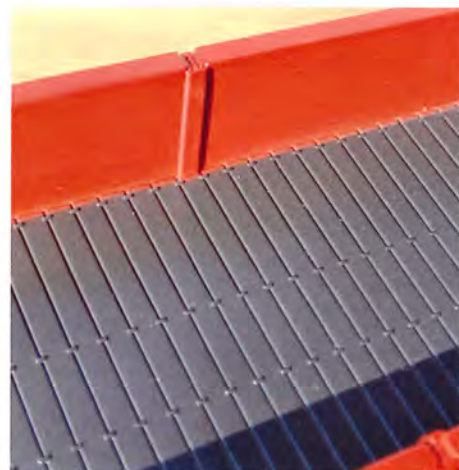
Fine og nøjagtige påskrifter.



Den polske vogn - en rigtig sværvægter.



Forbilledet for Pikos vogn. Foto P. Terczynski.



Også gulvet er nøje gengivet, ligesom de indre vægge har detaljer.

Købmand til sommerlandet

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Bladt Fallers nye husmodeller i H0 faldt jeg over "Getränkhandel", altså en drikkevarerhandel. I Tyskland er disse markeder meget udbredt - det er større eller mindre forretninger, der udelukkende handler med øl, vand, juice og andre drikkevarer - selvom man jo også kan købe drikkevarerne i almindelige supermarkeder. Konceptet kendes ikke herhjemme, men det kan jo være, at det kommer engang.

Fallers bygning forestiller en træbeklædt, mindre forretning med hvide vinduer og døre samt matsort tag. De store butiksruder giver godt indblik i bygningen. Arkitekturen er "nordisk" - plastdelene er støbt i passende farver. Netop arkitekturen og trækonstruktion-



Fallers nye marked - passer godt til os her i Norden.



Så er der klart til butiksindretning med diske og reoler.



Så er der åbningssalg, og kunderne har indfundet sig.

nen passer glimrende til danske anlæg, især til landlige/sommerhusprægede områder.

Som altid ved bygning af plastichuse skal delene først "mattes" - enten med acetone eller (bedre) med matte farver. Facadelene malede jeg med Humbrol nr. 73 (engelskrød), mens alle øvrige dele blev lakeret med mat lak.

Samlingen af sættet er der ikke de store udfordringer i - pasformen er udmærket, blot ved den store butiksfacade med indgangspartiet skal man være opmærksom på at få monteret især vinduesrammerne korrekt (den brede side udad).

Endvidere skal den klare vinduesfolie skæres ud, så den passer til ruderne (brug skabelonerne i byggevejledningen). Folien er dog noget uklær og minder om bølgeglas, så jeg vil anbefale plast fra noget klar emballage i stedet, hvis man vil have helt klart indblik i forretningen.

Ved samlingen ventede jeg med at montere åbningspartiet. Det gjorde det nemmere at indrette butikken, for

det er jo indretningen, der er clou'et ved modellen. Sættet indeholder en gevaldig mængde dele - langt over 400 enkeltdele i 14 forskellige farver! Det lyder voldsomt, og til selve bygningen skal der kun bruges en mindre del af de over 400 småting. Resten er øl-kasser, fade, reoler, skabe, cykelstativer m.v. samt ikke mindst flasker og indsatser til kasserne - helt overvældende! Der er hundredevis af enkeltflasker, og den største udfordring ved samlingen er faktisk anbringelsen af disse flasker.

De skal monteres med pincet, men det er meget svært at få disse små flasker med dimensionerne 1 x 4 mm placeret, så de ser pænt ud, men det lykkedes - sådan nogenlunde - på reolerne. Der er tilmed bakker, skåle og andet med i sættet, ligesom der er dekorationsark til de lodrette sider på reolerne.

Der er ikke så meget plads i lokalet - der kan med lidt kniberi stå to store kølemontrer, et mindre køleskab, en lang disk samt fire reoler, to og to - så kan kunderne lige komme omkring og hente, hvad de skal bruge. Jeg har anbragt inventaret lidt anderledes, end Faller gør, da det virker mere logisk at

have kassebetjeningen ved en af siderne hen mod udgangen - hos Faller er den placeret i midten.

De mange, mange kasser, fade, skilte, bannere og paller må så stå udenfor. Bannerne kasserede jeg - dels er de for moderne (epoke V-VI), dels er de med tysk tekst - og indvendigt i bygningen har jeg da også udelukkende anvendt ældre, danske reklameskilte.

Et tip til yderligere detaljering er at give toppen af flaskeindsatserne i kasserne et strøg med en sølv- eller guldpen. Straks ser det ud som om, at flaskerne har kapsler på, hvorved man kan lave to stabler - fyldte flasker og returflasker.

Og man behøver jo ikke udelukkende at lade det være et drikkevaremarked - bygningen kan nemt konverteres til en almindelig kiosk, til mini-marked eller måske til en café i et havnemiljø. Måske er bygningen lidt "overscale" i højden, og skulle jeg bygge den påny, ville jeg nok reducere den fem-seks millimeter i højden.

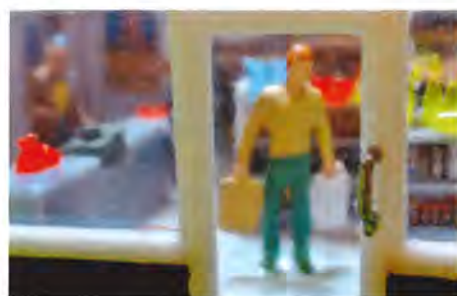
Faller art. nr. 130155 Getränkhandel. Pris kr. 275,-.



Et kig ind på reolerne viser en noget rodet butik men det må være kunderne, der skubber til varerne!



Nærbillede af flaskerne - de er faktisk bittesmå, 1 x 4 mm.



Og så går unge hr. Larsen med dagens indkøb til weekenden.

Rettelser

Ved en fejl blev den flotte 3D-model af Frichs Køf'en i sidste nummer gengivet i sort/hvid.

Her er farvebillederne af den - en meget vellykket model fra Finn Bach Jensen. Køf'en skulle snart være klar til levering.

Bestilling kan foretages på:
fbj658@hotmail.com



Køf'en i farver.



*En godsvogn har smidt sine bremsesko eller klodser og er taget i byen.
Svendborg banegård den 11. juli 1996. Foto Flemming Søeborg.*

Ak ja, det er nok ikke til at undgå det - der var desværre nogle fejl i sidste nummer af bladet. Her er nogle rettelser, indsendt af Poul Skov Hansen:

Den forfærdelige ulykke på Storebælt skete ikke i 2018, men den 2. januar 2019.

Endvidere skrev jeg om Rocos E-vogne, at de havde bremsesko, hvor det

retteligt skulle have heddet bremsesko-klodser. I artiklen om Mx var der ligeledes en fejl, idet lokomotivet havde varmekedel og ikke blot en vandkedel.

Og for at det ikke skal være løgn, var KEJs billede af TEE-toget ikke fra Sydhavnen, men fra Tåstrup - hvilket jeg da også godt kan se nu.

Tak til Poul for rettelserne - han vil

fremover kigge noget af stoffet igenem for at opsamle de værste bommerter på forhånd.

John Pedersen, Svendborg, gør opmærksom på, at selskabet FB, der havde slæbebåden "Odin" i tjeneste, rettelig hed "Det Forenede Bugsterselskab" og ikke "Frihavnens Bugsterselskab", som jeg kom for skade at skrive. Hvad hjertet er fuldt af...

Taxa-sæt fra Brekina



Modellerne set bagfra - der mangler den specielle TAXA-nummerering.



De fire 'musketerer', klar til Taxakørsel. Taxa-'koteletterne' på dørene er for små.



Ford Taunus 20 M har meget 'krom', men der mangler nummerplade og Taxa-registringspåskrift.

Af Flemming Søeborg

Brekina har udsendt flere sæt med danske Taxaer - fire modeller pr. sæt. Bilerne stammer fra forskellige epoker - ikke særligt kundenvenligt. Der er måske blot én eller to biler i et sæt, man har lyst til at have, men man tvinges så til at løbe dem alle - eller helt lade være. Jeg har trods skepsis'en købt et sæt med fire modeller, en Opel Rekord P1 CarAvan, en Fiat 131, en Ford Taunus 20 M samt en Mercedes-Benz 190 E.

Modellerne er forsynet med det velkendte Taxa-skilt på taget og meget små påtryk på dørene, men der mangler noget: Danske (eller københavnske) hyrevogne havde i mange år Taxaens nummer malet på bagklappen - f.eks. "TAXA 357" (ofte med hvide tegn).

De mangler på modellerne. Det samme gælder sidelanterne. De var et levn fra hestedroskernes tid og havde i København grønt glas, i Gentofte blåt, mens de generelt i provinsen havde

klart glas. I glasset stod Taxaens nummer også anført. Disse lanterner var obligatoriske til sidst i 1960'erne.

Dårlig research

Endvidere ville flere af modellerne formodentlig aldrig være blevet godkendt som Taxaer af myndighederne - der var skrappe krav til kvaliteten, komforten og rummeligheden i Taxaer. Derfor var det oftest større biler så som Mercedes Benz 180/220, Opel Kapitän, Chevrolet og Volga, der blev benyttet i begyndelsen af 1960'erne. Biler som Opel Rekord P1 CarAvan og Fiat 131 var derimod utænkelige som Taxaer, ligesom farven praktisk taget altid var sort, evt. meget mørk blå eller grå.

Taxa-'koteletten' stammer fra 1960. Når en Taxa også kaldes en taxi, skyldes det hensynet til udlændinge. Ordet Taxa er et beskyttet varemærke, som kun medlemmer af Dansk Taxi Råd må anvende; er vognmandsfirmaet ikke medlem, må man bruge et andet navn, f.eks. noget med -taxi eller -bilen (Øbro-taxi eller

-bilen, Ryvang-bilen m.v.). Taxibiler var ofte mindre og/eller billigere modeller. Taxaer havde egne kaperrækker og holdepladser - i København ofte forsynet med telefonskabe. Taxier måtte ikke holde i disse rækker. Et specielt fænomen var lillebilerne, der gav private mulighed for udlejningskørsel i deres egne biler, men de måtte kun tage imod bestilte ture (via telefonen) og måtte ikke optage eller kapre kunder ellers på gaden.

Så Brekinas Taxa-sæt har mange begrænsninger, hvis man vil bruge dem epokemæssigt og historisk korrekt. Det havde været bedre af Brekina at sammenstille sæt med biler fra samme epoke, men det er selvfølgelig en smart måde at slippe af med en mulig overskudsproduktion på.

Brekina art. nr. 90466 Taxa-sæt à fire biler. Pris kr. 350,-.

Findes også med Volvo 145, BMW 2000, Peugeot 504, Opel Kapitän P 2,5 (nr. 90468) eller BMW 1500, Mercedes Benz 190 C, Rover P 6, VW Passat (nr. 90467)



En Mercedes-Taxa med tydelig påskrift på bagklappen runder krydset Axeltorv-Jernbanegade ved ANVA den 28. august 1965. Foto Leif Bang.



Her ses flere Taxa'er på Trianglen - alle vogne har ligeledes den markante påskrift på bagklappen. På forenden ses den specielle Taxa-sidelanterne. Foto Torben Liebst.



Opel Rekord C i Torvegade på Christianshavn med den typiske Taxa-påskrift, som alle Taxa'er i København skulle have. Foto Leif Bang.

Småt nyt

Af Flemming Søeborg

Mellem alle de store nyheder dukker der til stadighed også nyt op på småtingsområdet op. De to første ting er ikke egentlige nyheder, da de var på markedet allerede, da jeg var ung - og det er et par år siden! Det er Faller, der nu er nået til genoptryk af forretningsskilte i tredimensionel form samt alfabetet i løse bogstaver.

Forretningsskiltene er godt nok til tyske butikker, men flere af dem kan umiddelbart bruges til danske butikker - selv ordet "Sparkasse" kan ved anvendelsen af det overflødige e i "Apotheke" blive dansk. "HOTEL", "KINO" (biograf) og "BAR" er universelle ord, der kan bruges overalt.

Faller art. nr. 180964 Forretningsskilte. Pris kr. 20,-.

Faller art. nr. 180965 Alfabet. Pris kr. 20,-

<u>Apothek</u>	<u>DRUGERIE</u>	<u>DDCCB</u>	<u>BAAAA</u>
<u>Cafe</u>	<u>Druggery</u>	<u>EEEE</u>	<u>EEED</u>
<u>Hotel</u>	<u>am-Markt</u>	<u>IIHH</u>	<u>GGFF</u>
<u>Konditor</u>	<u>Ion-Studio</u>	<u>NMMH</u>	<u>KIII</u>
<u>Kaufhaus</u>	<u>Spelwaren</u>	<u>ROPO</u>	<u>NNNN</u>
<u>CODACO</u>	<u>KINO</u>	<u>SSSS</u>	<u>RRRR</u>
<u>ROYAL</u>	<u>BAR</u>	<u>XWWW</u>	<u>VVVV</u>
<u>KRONE-POST</u>	<u>OPTIK</u>	<u>ZZZZ</u>	<u>ZZZZ</u>
<u>Fluorop</u>	<u>Sparkasse</u>		

A, B, C, D, E... og forretningsskilte fra Faller.

Fra neden

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nogle gange kan man få en uventet oplevelse langs jernbanerne. En dag, jeg gik en tur under Lillebæltsbroen, hørte jeg stemmer i det høje - og kiggede op: Det så mærkværdigt ud - på gangbroen oppe under broen bevægede 'noget' sig af sted.

Det var en gruppe brovandrerne, der fik rundvisning oppe på broen - men her nedefra så det ganske pudsigt ud og lignede en gruppe fanger, der var på vej til internering.

Nå, det er selvfølgelig af sikkerhedsgrunde, at man bliver iklædt særlige dragter og livliner på rundvisningen, som Asger Christiansen har beskrevet i et tidligere nummer af Spor og baner. Her får læserne så et indtryk af rundvisningen ude-og nedefra.



Stemmer i det høje - hvad er nu det.



Her ser man stort set kun fødderne - der mere ligner myrer eller andre insekter fra denne vinkel.

Sporstoppere – eller stopbomme?

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Sporstoppere blev i hvert fald tidligere betegnet som høje eller lave sporstoppere, afhængigt af, om vognenes anslag mod sporstopperen skete med hjulene eller med pufferne. De lave sporstoppere bestod ofte af et stykke svært tømmer eller en svelle, der kunne svinges ud over sporet, og denne type kaldtes stopbom (eller stoppebom).

Ordet må siges at have vundet indpas som fællesbetegnelse for alle slags sporstoppere, som denne lille kavalkade fremviser, men det er altså ikke korrekt. Stopbommen er blot en svelle eller noget svært tømmer, lagt på sporet.

Små stoppeklodser blev fremstillet af støbestål og skulle hindre vogne i at rulle for langt på blindspor. De var boltet fast på indersiden af skinnerne. I reglen var der enten en sandvold eller anden, fysisk hindring bag disse klodser til at bremse en løbsk vogn, og de blev ofte benyttet ved pakhuspor. Andre typer

af bremsere på skinnen kunne være Büssing-bremsen (en "hund" eller hemsko), afløbssko, spærresko eller lignende. Hemsko kunne anbringes på sporet foran vogne i fart ved nedløb fra rangerbjerger med henblik på at sænke vognenes fart, uden at de standsede helt.

Naturligvis blev og bliver hemsko også brugt ved henstilling af vogne uden bremse. Om man kan kalde et afløbsskifte for en sporstopper er dog nok mere tvivlsomt, selvom afløbsskiftet effektivt forhindrer en vogn eller et tog i at køre videre.

Dobbelt hemsko er to hemsko, som er forbundet med en jernstang, der anvendes som reservestoppere. Der fandtes også "trebenede hunde" til brug på treskinnespor som ved Faxe Jernbane. Andre typer kunne være mekaniske sporstoppere for eksempel ved nedløb fra rangerbjerger.

Disse kunne bestå af svært tømmer (bjælkebremsere), der blev presset mod flangerne på de rullende vogne. En ny-

ere type er spiralbremsen, der virker på samme måde. Vogne skulle dog ikke bremses helt, blot have farten sænket så meget, at de kunne rulle ned på deres respektive spor og først blive bremsset her (ved hjælp af "hunde").

Sandspor blev benyttet ved afløbsspor. Sporet blev dækket af sand eller skarpt grus, således at hjulene fik stor køremodstand og dermed bragte en vogn til standsning. Sandspor bruges ikke mere, da de dels kan medføre afsporinger, dels er sikringsteknikken siden udviklet betydeligt. Det mest berømte sandspor lå på Hellerup station i slutningen af 1800-tallet, hvor det skulle bremse selvkørende passagervogne fra Lyngby, en praksis, der først blev ophævet, da det ved lov blev bestemt, at ethvert tog skulle fremføres med lokomotiv.

Stop for stopbommen...

De fleste kender nok bedre til de høje sporstoppere, hvor vognenes anslag sker med pufferne. Det er i reglen dem, der kaldes stopbomme, men det er et



Ud for pakhuset i Svendborg fandtes disse to meget simple stoppeklodser i januar 1998. Siden er såvel spor, pakhus og næsten også hele jernbanen forsvundet fra byen.



Sporstopper til mangesporet jernbane... Rødby Færge, 6. juli 2018.



Selv den moderne jernbane har lokale løsninger på sporstopper som her på Brødeskov trinbræt på Frederiksværk-banen, marts 2019.

"legetøjsudtryk" på linje med skifte-spor, fultog og vingsignaler. Fagudtrykket er sporstopper.

Det bruger DSB i lærebogen "Banernes bygning og udstyrelse" fra 1965.

I DSB's reviderede udgave "DSB Baneanlæg" fra 1989 står: "En særudgave af den lave faste sporstopper er stoppebommen, der anvendes ved private sidespor og som blot består af en bjælke på tværs af sporet.

Bommen drejes om en bolt i den ene side af sporet og støder mod en nedrammet skinnestump i den anden. Stoppebommen er gerne forsynet med et beslag, så den kan låses."

Når man kigger på ældre stationsbiler, vil man ofte se mange forskellige typer af sporstopper, og selvom DSB med tiden fik udviklet nogle standardtyper, finder man stadigvæk eksempler på helt lokalt fremstillede sporstopper – de mest elegante er dem, hvor skinnerne er bøjet opad og forbundet med en svælle eller et stykke svært tømmer øverst (og dermed ligner en 'bom')..

Banedanmark har mange steder opstillet nye typer, nu med to røde lygter. En af disse sporstopper kan f.eks. ses

på Sprogø, og i Svendborg står der to af dem.

De nyeste typer af sporstopper virker både meget solide og meget robuste, så det går nok mere ud over materiellet ved en eventuel påkørsel – men det er jo ikke Banedanmarks sag.

Især på den københavnske S-bane fandtes der nogle meget specielle sporstopper af typen Jaeger, for eksempel på Frederiksbergliniens endestation ved Falkoner Allé, men de kunne også ses andre steder i landet, for eksempel ved Næstvedbanens endestation i Slagelse.

Sporstopperen var "eftergivende", dvs. at ved eventuel påkørsel blev den trykket tilbage, men via et system af "sakse" på sammenkoblede sveller, der gradvist ville åbne sig, blev gnidningsmodstanden mellem sporstopperen og underlaget større og større, hvorved det indkørende tog hurtigt blev bragt til standsning.

Det var meget vigtigt, da stationsbygningen på Frederiksberg lå lige ved enden af blindsporet. Fra sporstopperen var der en wire, som lokomotivet (eller motorvognen) i givet fald kunne bruge til at trække sporstopperen tilbage på plads.

Her er en kavalkade over nogle af de utroligt mange forskellige typer sporstopper, man har kunnet - og stadigvæk kan - finde rundt om i landet. Mange er forsvundet, men her og der støder man stadig på relikter fra gamle dage.

I mange år gik tendensen mod lettere typer, der ikke ville beskadige materiellet voldsomt ved påkørsel, men de nyeste typer virker meget solide og lader sig ikke umiddelbart røkke ved påkørsler. Det tyske ord "Prellbock", som man ofte støder på i jernbanelitteraturen, betyder entydigt sporstopper (og ikke "stopbom").

Hvorfor man i Ringe opstillede to sporstopper lige efter hinanden, ved jeg ikke, og sporstopperne i Padborg virker også lidt ejendommelige, men er givetvis meget solide. Ud over dette lille udvalg findes der betydeligt flere typer, men for overskuelighedens skyld er en hel del af disse udeladt.

Men tag selv rundt på banegårde og gå på jagt efter forskellige typer af sporstopper - det kan næsten blive en hobby i sig selv.

I en kommende artikel vil jeg se lidt på udbuddet af sporstopper i model, som er knapt så uoverskueligt.

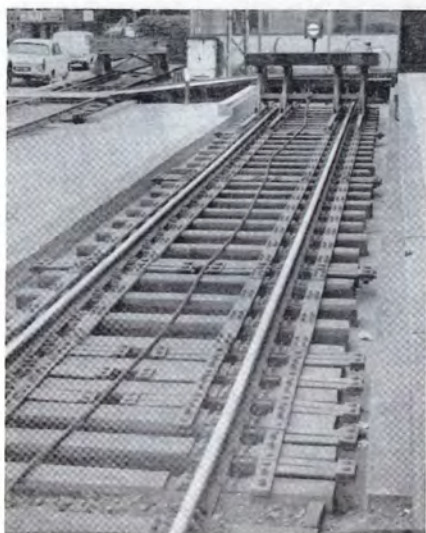
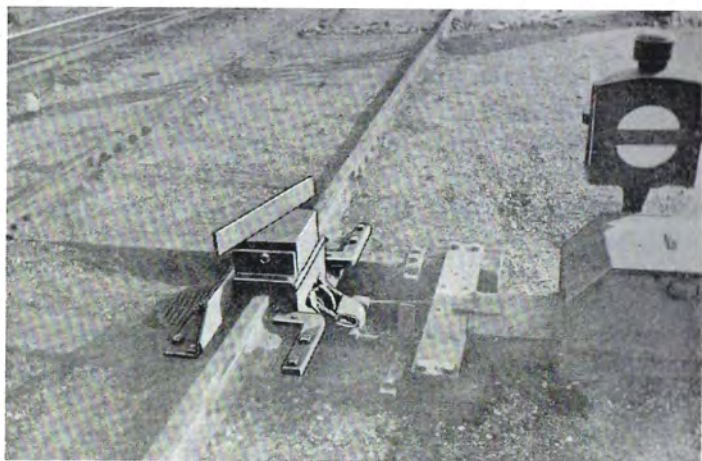


Fig. 98. Bremsstopper for S-tog.



På S-banen blev der benyttet en ret avanceret konstruktion, hvor sporstopperen kunne bevæges ved påkørsel. Foto DSB.

En ægte stopbom, en svelle lagt over sporet. Svinninge, juni 1964. Køretøjet er HVJ M 5, 'Lille Johannes' med sprøjtetog. Foto Leif Ørndorf.



Spærresko med signallygte. Foto DSB.



Bedaget sporstopper af tysk konstruktion i Tønder, den 17. oktober 1973. Foto HBDS.

Hemsko til at anbringe på skinnen. Tegning DSB.

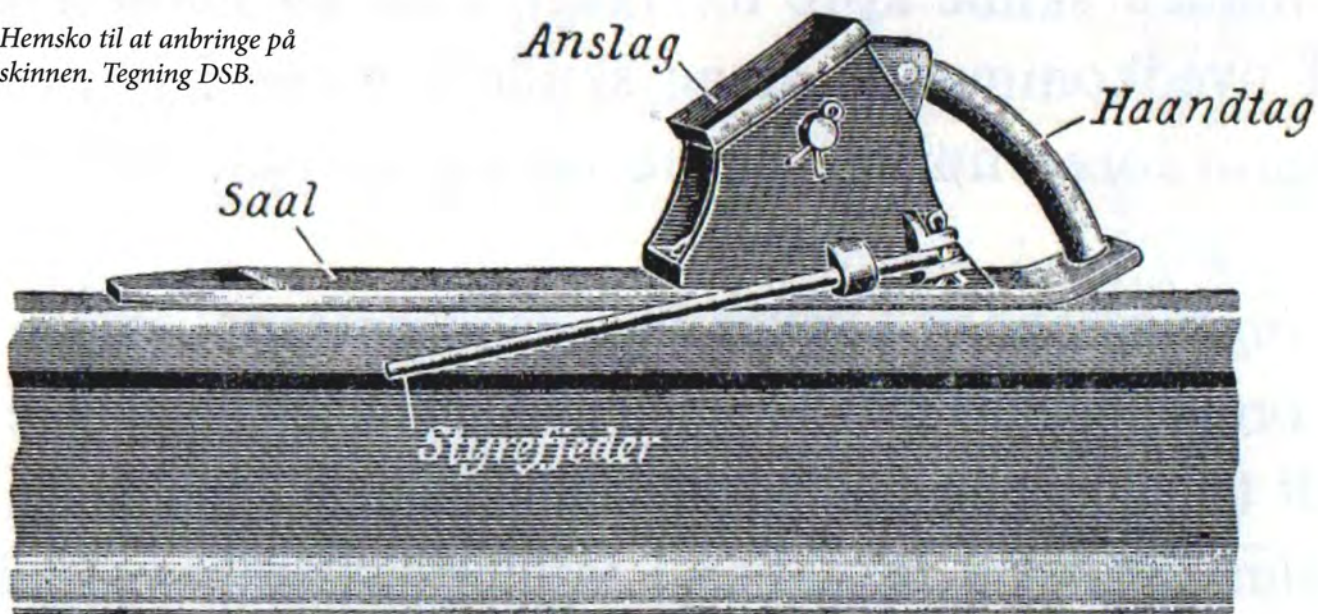


Fig. 91. Hemsko (ældre type).



Den 17. oktober 1973 kunne Holger B.D. Sørensen fotografere endnu en gammel, tysk sporstopper i Tønder.



Primitiv, men effektiv sporstopper på Assensbanen, Tommerup station den 28. marts 2013. I dag er hele sporet fjernet.



Også en form for sporstopper - et stykke træ til afbremning af godsvogn. Bemærk også den dobbelte 'hund'. Svendborg medio maj 1993.



Her kommer ingen forbi. Dobbelt sikret sporstopper, Padborg marts 2013.



Et blik mere på denne ejendommelige konstruktion i Padborg.



Endnu en aparte sporstopper i Padborg, marts 2013. Bemærk også den dobbelte hemske til højre.



Nye sporstoppere med to røde lys. Svendborg 7. august 2013.



På Haderslev Bystation stod denne sporstopper i foråret 2018, men den forsvinder nok i forbindelse med jernbanens omdannelse til cykelsti.



På den gamle godsbanegård i Odense ender et af de resterende spor i en mindre losseplads - er det symbolsk for vor tids jernbaner...



Et andet eksempel på dobbelt sikring, her i Ringe, 1. marts 2006.



Og sådan ender sporene ved Svanedammen, Nyborg den 5. september 2013 med en ny, solid Rawie-sporstopper.



Sådan kan man også lave en sporstopper. Stenvad Mosebrugscenter, juli 2013.



Her har S-togsvogn SH 4709 taget en bid af en sporstopper på Hundige station den 2. september 2006. Foto Tommy Jørgensen.



Moderne S-togs sporstopper på Hille-rød banegård 20. oktober 2018.

"Emmine" - en eminent ener



En af de små skinnebusser i Mammola. Strækningen her blev nedlagt i 1968. Foto Minnetti.



"Emmine" M 17 i Gioia Tauro i 1975. Foto Werner Hardmeier.

Af Flemming Søeborg

Disse charmerende små, italienske skinnebusser stammer fra 1930'erne og blev bygget i flere serier til diverse småbaner, i alt 45 stk. Sporvidden var 950 mm.

Vognene blev døbt "Emmine", og de blev blandt indsat på strækningen Gioia Tauro-Palmi-Seminara-Sinopoli i Calabrien under selskabet Ferrovie Calabro Lucane (FCL). De var i drift til senest 1986. Strækningen, i alt 26 kilometer, blev nedlagt i 2011.

Det var spartansk indrettede skinnebusser med kneben plads, men der fandtes også deciderede gods-motorvogne. Da vognene var enkeltrettede, skulle de vendes på drejeskiver eller trekantspor. Det betød nok ikke så meget i hverdagen, da de heller ikke skulle trække andet materiel. Lidt oplysninger om typen:

Længde 8,17 m. Anden serie omfattede otte eksemplarer, bygget af Officine Meccaniche (OM) i typisk rutebilstil. Der var simpel trækkrog, men ingen puffere. De kunne medføre 36 passagerer, mens topfarten var 79 km/t. Motoren var en sekscylindret, vandkølet GM totakts-dieselmotor med 100 HK.

Der var tryklufthremse, akselrækkefølgen var 1'A med mekanisk kraftoverførsel. Akselafstanden var 4,2 meter, og der var håndbremse m. håndhjul. Skinnebusserne fandtes også til tandhjulsbaner. Navnet "Emmine" skyldes typebetegnelsen "M" og deres diminutive

format. Der er bevaret enkelte eksemplarer af denne type og søstervognene.

Os.Kar-modellen

Os.Kar præsenterede "Emmine" i et af deres kataloger for en del år siden. Firmaet eksisterede kun en kort årrække, og jeg var ikke hurtig nok til at få fat i et eksemplar, da skinnebusserne var på markedet. Det tog syv-otte år og en masse forviklinger, herunder en pakke fra Spanien, der strandede et sted i Tyskland og forsvandt.

Til sidst lykkedes det at få fat i et eksemplar af skinnebusserne - og søreme ét mere via en fransk kontakt. "Emmine" findes/fandtes i to brune udgaver samt en sølvfarvet og en hvid/grøn bemaling.

Modellen er holdt i de typiske, klassiske italienske farver isabellabrun og kastanjebrun med hvide litreringer. Der er frit gennemsyn gennem de mange ruder, og sæderne er fremstillet som spinkle træsæder. Der er detaljeret førerplads, hvid frontbelysning og rød



De to varianter af 'Emmine'. Foto O.S.Kar.



*Resterne af FCL M 37 i Catanzaro Lido. Foto Vittorio Lasca-
la- Wikimedia Commons.*



*Et typisk skivesignal med betydningen 'Stop' ved FCL.
Foto Vittorio Lasca - Wikimedia Commons.*

(dummy) slutlanterne samt indvendig belysning. De mange nitterækker på taget er fint gengivet, og de få detaljer på vognkassen så som dørhåndtag, trin og vinduesviskere er sirlige og flot udført. Kølergrillen er meget markant og er med til at give modellen karakter.

Den lille skinnebus er vedlagt aksler til såvel H0e som H0m – en meget fin service, så man kan bruge 9 eller 12 mm spor. Da forbilledet kørte på 950 mm spor, passer det lige godt med 9 eller 12 mm spor, eftersom målene ligger nogenlunde lige midt imellem (10,9 mm).

Trækraften er illusorisk, men forbillede har formodentlig heller aldrig haft tilkoblet vogne – strækningerne ved jernbaneselskabet FCL var meget bjergrige. FCL-skinnebussen kører perfekt med moderat hastighed, ganske som forventet af en Os.Kar-model. Den er fra begyndelsen forberedt til

DC/DCC-kørsel - meget elegant. Modellen er uhyre lille, men den har alligevel frit gennemsyn gennem alle ruder, fritstående sæderækker, detaljeret førerplads og pæn frihøjde indvendigt, for al elektronik, motor og udveksling ligger under gulvet - men rager ikke ned under undervognen! Det vil sige, at konstruktørerne her virkelig har lavet en mesterlig model - og hvor er det synd, at firmaet fik så kort levetid.

Markedet har åbenbart ikke været klar over Os. Kars kvaliteter, måske har firmaet ikke formået at komme ordentligt frem i rampelyset - i hvert fald er de to H0e-modeller samt en H0-model (P 8), jeg har fra firmaet, udtryk for det ypperste på markedet - gennemtænkte konstruktioner, 100 % skalatro, med perfekte funktioner.

Nogle gange er verden utaknemmelig! En ulempe ved modellen er, at man

skal anlægge drejeskiver i hver ende af strækningen for at kunne køre med førerrummet forrest, men mindre man kører på en rundbane (eller benytter trekantspor).

Vil man have fat i en model af "Emmine", er der ingen anden vej end at prøve Internettet. Det kan være svært at finde en model i dag, men - det er umagen værd.

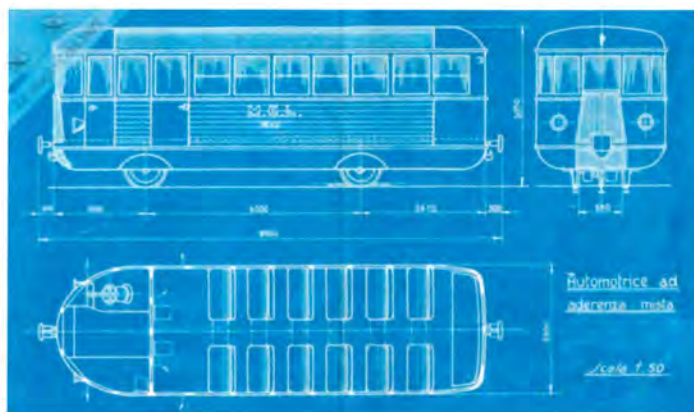
Os.Kar art. nr. 1003 FCL-motorvogn.
Pris ca. kr. 750,-.



FCL's logo



Den smalsporede banegård i Cosenza med et par skinnebusser i 1984. Til venstre skimtes nogle damplokomotiver. Foto 'en glad turist', Wikimedia Commons.



Tegning. La stagioni del treni. Slg. Spor og Baner.

Flere Scania'er

Tekst og fotos Flemming Søeborg

VK Modelle, der vakte opsigt med den nye serie af Scania-forvogne, har udvidet sortimentet med et par flere modeller. Den ene er en helt rød udgave med solskærm og lang kabine, mens den anden er blå med kort kabine og Scania-påtryk på dørene. Begge modeller svarer til dem, der blev udsendt tidligere i 2018 (se SoB nr. 41).

Modellerne er som nævnt fantastisk flotte, men desværre er delene blot klipset sammen, og det betyder, at den fine mekanisme til de drejelige frontaksler nemt falder fra hinanden. Det kan hurtigt afhjælpes med et par dråber cyanolim på udvalgte steder - men pas på, at de bevægelige dele ikke får lim påført.

VK Modelle art. nr. 76011 Scania LB 7635 med solskærm; art. nr. 76014 Scania LB 7635, blå, hjørneruder. Pris pr. stk. ca. kr. 300,-



De to nye Scania'er fra VK Modelle.



Den bevægelige foraksel var faldet af under transporten.



Den røde model med flot solskærm.

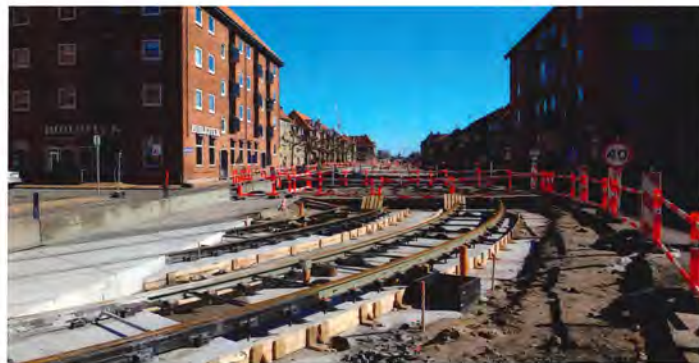


Den kraftige travers skal limes fast, så man undgår at tabe hjul og andre, bevægelige dele fremover.

Tydelige spor i gadebilledet



Så kom der skinner i gadeplanet i Odense, her på Hauges Plads den 19. marts 2019. I baggrunden anes Bolbro Bakke.



Her svinger sporvejen eller Letbanen ind på Hauges Plads på Middelfartvej og fortsætter ind mod banegården.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det har som tidligere nævnt været en tålmodighedsproces ud over alle grænser med forberedelserne til Odenses nye sporvej, men nu ses projektet helt konkret tage form med anlæg af skinner i gadeplanum.

De første meter gadespor blev lagt i midten af marts 2019 på Hauges Plads/

Middelfartvej, hvor sporvejen skal mindske biltrafikken og skabe nemmere transport rundt i byen. Det er nærmest uvirkeligt at se skinnerne ligge midt i gaden - siden nedlæggelserne af sporvejene i Danmark i 1971-72 har de færreste vel kunnet forestille sig, at det en dag skulle blive virkelighed igen med sporgvogne i gadetrafik her i landet, hvor biler har haft forrang frem for alle andre transportmidler i et par menneskealdre.

Udviklingen er ikke til at standse. Tendensen går mod klimavenlig, skinnebåren trafik i de mest progressive byer og samfund. 46 sporvejs/letbaneprojekter i 40 byer i 20 lande har alene i 2018 set dagens lys, og det bringer antallet af byer med moderne, kollektiv transport op på 411 på verdensplan - heraf alene 200 byer i Europa (Kilde UITP/Odense Letbane). Se også Wikipedia "trams-in-europe" (Excel-ark).

Matra fra Makette



De tre nye Simca Matra Rancho fra Makette.



Nærbillede af den beige version.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er flere år siden, at Martin Klinger fra Makette annoncerede, at Simca Matra Rancho skulle komme som H0-model.

Siden kom diverse kriser og andre hændelser, og Makette måtte skille sig af med en del forme, der nu er hos andre virksomheder; Makette fortsætter dog med et mindre sortiment, og om sider er Matra'en altså udsendt.

Der er nok ikke mange i dag, der husker Matra Rancho, men det var en slags SUV*-bil længe før, at dette udtryk blev kendt - vi skal tilbage til 1970'erne for at finde dens storhedstid.

Makette-modellen er en resin-model med de fordele og ulemper, det nu medfører - detaljerne på karosseriet er lettere afrundede og ikke så knivskarpe - til gengæld er de talrige, påsatte detaljer meget flotte. Det gælder tagbøjlerne (ætsset metal), antennen, sidespejlene,

vinduesviskerne og ikke mindst de ekstra tågeforlygter med trådgitter - mere sportspræget kunne det ikke blive dengang! En rigtigt rå familiebil - selve navnet antyder også noget fra Det vilde Vesten - Rancho!

Makette art. nr. 8107/8108/8109. Matra Rancho rød/beige/grøn. Skala 1:87, epoke IV. Pris pr. stk. ca. kr. 250,-

* SUV - Sport Utility Vehicle, en slags forvokset stationcar.



Wrummm - tågeforlygter med trådgitter - enhver playboys drøm dengang.

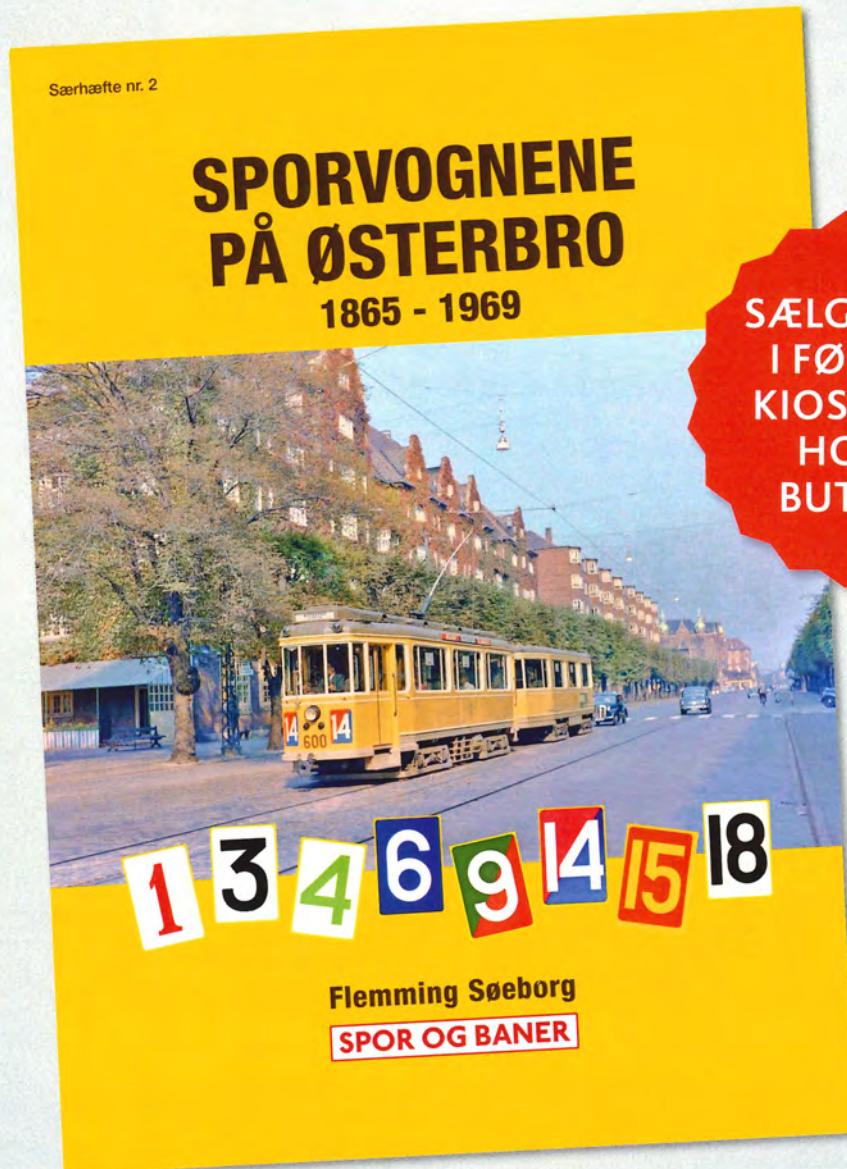


Tagbøjler af ætset metal - et af særkenderne ved Matra'en.

ER UDKOMMET!

NYT SÆRHÆFTE

108 sider · over 200 illustrationer · limbundet



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Kan bestilles på: bestilling@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk · Mobil 26 15 25 50