

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 45 · juni 2019

DKK 125,-



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



Find os på facebook
@SpOrOgBaner

Banestyrelsens Mz fra hobby trade

BK 13.06.2019 - 07.08.2019
DKK 125,- - Euro 16,75

ISSN-2245-4099



9 772245 403007 0 0045

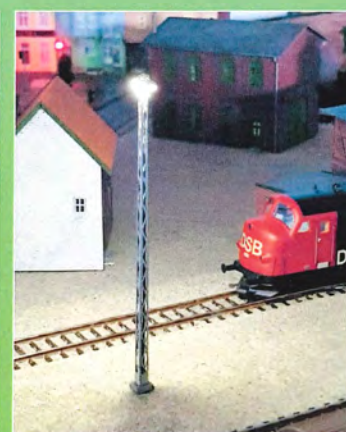
BK returgave 32



Ny spornovnsmodel



'Guldkareten' fra Märklin



Lys mellem sporene

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 45, 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 aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.350. Løssalgpris kr. 125,-

Abonnementspriser for 2019:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på
Spor og baners bankkonto:
Totalbanken Reg. nr. 6880 - konto nr. 28 49 031
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet fra
næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en del
af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved abonnements udløb fremsendes automatisk nyt
girokort for de næste seks numre

Abonnenter i EU og SEPA:

Swift BAAADK21, IBAN DK 74 68 80 00 04 90 17 15

Abonnenter uden for EU:

Swift BAAADK21 via DANBDK22,
IBAN DK 40 68 80 00 02 84 90 31 (betal i DKK)

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus.
Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder
tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materiale
fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og
baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og
meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af
redaktionen.

Indholdsfortegnelse

Leder	s. 3
Specialister på sporet	s. 4-10
Mine ture til Skagen	s. 11-15
S-tog - 85 år	s. 16-20
Vej- og Kloakvognene ved Københavns Sporveje	s. 21-22
'Guldkareten' fra Märklin	s. 23-25
Vej- og Kloakvogn i H0-model	s. 26-27
En kæmpe succes	s. 28-29
Valby Gasværk væk	s. 30-32
Lys mellem sporene	s. 33-35
Udenlandske godsvogne i Danmark	s. 36-39
Den franske Yoyo	s. 39-40
Tatra T 3 i skala 1:43,5	s. 40-41
Banestyrelsens Mz fra hobby trade	s. 42-43
De franske TP-vogne	s. 43-44
Bjergning af vrag af Triangelbus	s. 45-47
INOX-vognene	s. 48-49
Banegård & Sporvogn	s. 50
Rettelser	s. 51
Gamle jernbanebilleder	s. 52-53
Ældre hyrevogne i model	s. 54-55
Mystisk skinne	s. 55
Tuborgs paraplyer - og lidt mere	s. 56-58

FORSIDEFOTOS:

Billede top:
banestyrelsens Mz 1408 fra hobby trade. Foto SoB

Billede bund, t.v.:
Tykmavet" KS-sporvogn på linie 19, Rønningsvej. Foto Leif Bang

Billede bund, midt:
Märklins jubilæumsmodel, "Krokodillen" i 24 karat guld. Foto SoB

Billede bund, t.h.:
Lys mellem sporene - byg DSB-lygtepæle. Foto Niels Nørby

Selvom vi er et godt stykke vej inde i året, vil jeg alligevel byde nye læsere velkommen. Det er vel ingen overraskelse, at der ikke er nogen speciel sæson for modeljernbaner - nyhederne er spredt ud over hele året, og mangfoldigheden har nok aldrig været større end i disse år, hvor den ene flotte model efter den anden kommer på markedet.

I foråret afholdt DMJU den meget vellykkede og velbesøgte modeltogsmesse i Tåstrup, og her blev flere spændende nyheder præsenteret for de mange besøgende - for eksempel Heljans "Marcipanbrød" og DA-vognen samt de nye projekter med diverse udgaver af Mo og IC3.

Karsten Pedersen fra hobby trade mødte stor interesse for de nye stationsbyggehuse og kunne med fornøjelse meddele, at flere grunde på udstillingsmodulet var "solgt" til nye bygherrer - der kommer således en funkis-tankstation, en Falck/Zonen redningsstation samt en lille fabrik til bybilledet.

Messe Handel I/S havde den længe ventede model af KS-sporvognen nr. 327 med, og Dekas præsenterede det nye tankvognsprojekt - og der ud over var såvel Märklin som Roco til stede med deres nyheder til Danmark og Norden.

I dette nummer er der et besøg hos et par vognspecialister; artiklen viser, at

modeljernbanehobbyen kan føre viden om - man behøver ikke at have et stort anlæg for at udfolde hobbyen, den kan dyrkes på mangfoldige måder.

Niels Nørby har f.eks. eksperimenteret og fundet en løsning til at lave de typiske DSB-lygtepæle til rangerområder m.v., så selvom industrien efterhånden har leveret mange, fine detaljer til os, er der stadigvæk nicher for selvbyggede modeller. Jeg vil opfordre alle til at sende artikler om deres egne modeller til bladet - måske kan netop din idé eller løsning hjælpe andre videre i arbejdet.

I anledning af den schweiziske "Krokodille"s 100 års jubilæum i år har Märklin udsendt en speciel udgave i H0, belagt med ægte guld - mindre kan vel ikke gøre det til et så stort jubilæum.

Mens vi er ved jubilæerne, så kunne den københavnske S-bane i april fejre 85 års dag. Det markeres her med en beretning om "de brune S-tog" - i virkelighed som i model.

Og så lykkedes det også at få Grenå-banen i gang igen efter en ret svær periode, hvor trafikken var indstillet et par år. Premiéren gik forventeligt ikke helt efter planen, idet nogle genstridige bomme medførte forsinkelser og aflysninger. Som udenforstående må man undres over vor tids jernbaneanlæg og

projekter, som enten trækker ud og ud, eller også rammes af uheld og uforudsete hændelser ad absurdum - mens sagesløse passagerer må affinde sig med "togbusser" og forlænget rejsetid.

Ikke noget under, at ekspresbusserne stjæler kunder som aldrig før. Måske går vi bedre tider i møde, for der er ved at komme fokus på tog og jernbaner som bæredygtigt alternativ til fly- og bilrejser i Europa.

Lad os håbe på, at det ikke kun er et forbigående modefænomen, men at der også følger reel, politisk handling bag. Jernbanen er fremtiden for længere rejser, når og hvis infrastrukturen og materiellet er i orden.

Nok om det - nyd at holde liv i jernbanerne, om det så også kun er de små - bedre beskæftigelse findes næppe for kreative og tænksomme mennesker!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

ABONNÉR PÅ:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

**Nr. 46 udkommer:
8. august**

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: hverdag 9:00 - 15:00

Specialister på sporet

Eriks lille anlæg er godt fyldt op med materiel, så mødet drejer sig mere om detaljering af vognene.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg havde længe haft en invitation til at besøge de to venner, Erik og John, der meget gerne ville vise og fortælle om deres modeljernbane, så jeg var spændt på at se, hvad det var, de havde at vise. Jeg blev noget overrasket - jeg havde regnet med at skulle se og gennemgå et klassisk modeljernbane-anlæg, og Erik havde da også en plade med tre ovaler og nogle sidespor, men det var faktisk slet ikke det, som besøget handlede om. Sporene på pladen var godt nok besat af tog - så mange tog, at hvert enkelt nærmest stod oprangeret i halen på det foregående. Der var ikke store muligheder for kørsel.

- Næ, som du nok kan regne ud, vi er mere interesserede i materiellet, forklarer Erik mig, da han ser min undrende mine. - Vi går meget op i, at togene skal være oprangeret så korrekte som muligt, så vi undersøger nøje hver enkelt vogn eller lokomotiv, før vi anskaffer det. Det er epoke III, vi er ude efter, men det er jo ikke ligegyldigt, for os, om en vogn er fra tidligt i epoken eller sidst - for selv om en vogn er revideret i 1952, kan den udmærket have fået et andet udseende

i 1965, så derfor er det vigtigt for os, at der er en overensstemmelse mellem tid og revisionsdato og de stammer, vi gerne vil genskabe i model.

- Jeg har lavet lange lister med vognnumre, litereringer, byggesteder, ejere og andre karakteristika over alt materiellet, således at jeg hurtigt kan undersøge, om jeg har en model, jeg finder på et marked - det er en stor hjælp, så jeg undgår at købe en dublet. Når man har så meget materiel, er det somme tider svært at holde rede på, hvad man har!

- Det er også meget vigtigt for os, at vognene er så korrekte som muligt, føjer John ind. Der er mange flotte modeller i dag, der er næsten perfekte, men der er i reglen en detalje eller andet, der er forkert eller mangler på vognen - det er specielt galt ved tankvognene, hvor de danske forbillede ofte har andre bremseplatforme, domer eller mandehuller, påskriftsplader osv. Det bruger vi meget tid på at udforske og udbedre. Tag for eksempel Kommunekemi-vognen fra Liliput - den er i øvrigt ret sjælden. Erik har den i original tilstand, mens jeg har bygget min vogn om, så den ser ud, som da den var i drift. Jeg boede dengang i

Nyborg og kom derfor på havnen og så Kommunekemi-vognene dagligt, så jeg ved udmærket, hvordan de så ud.

- Mandehullet var ovalt, og så var der flere rørforbindelser fra tanken. Vognene blev ikke tømt ved bundtømning for at undgå spild, så derfor var der disse rørforbindelser til domene. Det er morsomt at rette på modellerne og få dem mere korrekte, men det kan nærme sig detektivopgaver at finde alle oplysninger frem. - Når jeg har bygget en model om, lægger jeg en lille seddel med oplysningerne i æsken, sådan at dokumentationen altid er på plads.

Nemme ombygninger

- Jeg har også bygget en af de ældre, hvide IAL-vogne fra Liliput om - blot nogle små, finurlige detaljer, der gør vognen mere korrekt. På hjørnerne er der monteret håndbøjler i tråd, og hjulene er skiftet ud med egerhjul - det havde nogle af vognene faktisk. Det giver et helt andet indtryk af vognen, selvom det er en lille detalje, man måske ikke ser ved første øjekast.

- Og se så denne! Erik har hentet sit ombyggede eksemplar af en af de hvide



Erik og John ved anlægget.

vogne. Den er nu blevet til en IA-vogn, altså forløberen for "de langbenede". IA-vognene stammede fra 1930, mens "de langbenede" stammer fra 1941 og frem. Selvom det faktisk er den samme vognkasse, ser IA-vognen helt anderledes ud på grund af den kortere akselafstand. - Den er endnu ikke blevet omlitreret, for det er et andet punkt, der kan tage tid - det er ikke altid, at de passende litreringer er på markedet.

- Det er en særlig sport at gå materiellet efter i sømmene og se, hvor der er fejl og mangler, hvor det kan forbedres, og Premiér Is-vognene bød på en del udfordringer i så henseende, fortæller Erik. Der er lavet flere varianter - fra Piko, en ommalet Roco-model samt en model fra hobby trade. Den blev også lavet i en særudgave for Kystbanen. Pikos model er baseret på deres tyske ølvogn - egentlig ret pæn, men den kan yderligere forbedres. For det første er bremsehuset forkeret, siger John. Vi kontaktede Karsten Pedersen fra hobby trade og fik fat i et af firmaets bremsehus, der passer langt bedre til is-vognen. Løbebrædderne blev forkortet, så der kun er et lille trin ved lågerne, og i gavlen modsat bremsehuset blev de

indstøbte trin fjernet. Hullerne på siderne (til håndbøjler) skal spartles ud, men det har vi ikke fået gjort endnu. Skiltene på siden er desværre blot trykt på - lidt kedeligt, for trykket går endda slet ikke ned i rillerne. Her skulle Piko have valgt at montere løse skilte.

- *Hvad med taget - sort tag på en isvogn, det vil jo tiltrække varmen i stedet for at hjælpe med til afkølingen?*

- Jo, men ved at forske nærmere i det, fandt jeg ud af, at denne vogn nok har været brugt til transport af emballage m.v., så derfor giver det sorte tag god mening. De andre is-vogne har lyst tag - det er dels en omdekoreret Roco-vogn, dels en model fra hobby trade. Den er meget flot, der er fine påtryk, mange detaljer og der er ikke mange ting at rette på den.

Den fjerde vogn, som De Forenede Isværker havde, er en ex DSB, litra IR, og den er der ikke nogen model af i den rigtige dimension. hobby trade IM-vognen er desværre lidt for stor til at danne model. Særmodellen fra Kystbanen - det var den, hvor firmanavnet var malet med store typer - en meget



Den samme Kommunekemi-vogn i to udførelser - til venstre den originale, til højre Johns ombyggede model.



Nærbillede af den ombyggede Kommunekemi-vogn med nye rørforbindelser, dome og platform.

markant vogn, men den er computerlitreret og kan derfor ikke løbe sammen med hobby trades udgave, det er jo den samme vogn, konstaterer John.

- Et særligt kapitel for os er tankvognene - blandt andet de særlige modeller fra DWA. Mange af dem er meget flotte, men der er diverse mangler på dem - for eksempel mangler der vangepåskrifter på de første modeller, og ofte var farverne lidt grelle. Det blev meget bedre på de senere udgaver, og en af de bedste er BP-tankvognen, der dog havde forkerte hjemstavnsplader. Dem har jeg rettet nu, men der er stadig forskelle på bremseplatformene, siger Erik.

- *Bygger I alt om?*

- Nej, det gør vi ikke, nikker de begge. Vi bygger det om, hvor det er muligt - og hvor det gør en forskel. For nogle år siden lavede Piko en dansk udgave af en tysk kødvogn (litra Iks), fortæller John. Den var egentlig udmærket, men den manglede jo blandt andet løbebrædderne på taget, gavlstigerne og de specielle ventilatorer på siderne, så dem har jeg monteret - og nu ser vognen straks mere korrekt ud. Ofte er det



IA-vognen med den ældre undervogn med kortere akselafstand.



IA-vognen uden undervognsarmering og IAL-vognen.



Premiér Isvogne fra forskellige producenter.

så lidt, der skal til, men det er spændende at finde dokumentationen og gå i gang med arbejdet.

- Ja, som du kan se, har vi godt med bøger og blade til at finde oplysninger i, tilføjer Erik og peger på de velforsynede bogreoler bag mig.

Løsninger og muligheder

- Som mange andre undrede jeg mig også over hobby trades Eco-vogn - den virkede for lav. Selvom vi monterede mellemskiverne fra EpokeModeller, så den stadig for lav ud, men ved et tilfælde opdagede jeg, at man kunne bruge egerhjulene fra Fleischmanns lille kulvogn af jern - den, der svarer til DSB's litra PU, siger Erik.

- De er lige 0,6 mm større i diameteren end hobby trades hjul, og nu ser det rigtigt ud - Eco-vognens tagkant flugter nu med de andre passager-

vognes tag. - Man skal dog huske på, at Eco-vognene oprindeligt havde tagrytter og derfor var højere generelt, minder John om.

- Noget andet er, at meget af materiellet ligefrem opfordrer til, at man forbedrer det og udnytter mulighederne. Her tænker jeg på belysning og lanterner, siger John. Se for eksempel Heljans DH-postvogn.

Den er flot, den har mange detaljer, men der mangler noget - lyseffekter. Derfor har jeg monteret belysning i vognen - der er gullig belysning i den ene ende og neon-agtig i den anden, hvor personalet arbejdede.

Og se så her - John aktiveret en funktion mere, og straks lyser den blå lampe på siden, der markerer, at postarbejderne arbejder inde i vognen, der derfor ikke må flyttes - en flot og markant effekt. -

Det er mikroskopiske LED-lamper, jeg har monteret indefra. De er limet fast med cyanolim, og bagefter har jeg fyldt efter med 'flydende glas', og virkningen er flot - mener jeg!

Jeg har også monteret lys i CPS-styrevognen - på fronten kan jeg således veksle mellem intet lys, normalt kørellys (én lanterne), særtogslys (to lanterner) og slutlys (én rød lanterne).

De røde og hvide lanterner er monteret fast sammenlimet og er stadigvæk meget små, men det er svært at fotografere dem, da lyset virker blændende. - I nogle tilfælde monterer jeg en kraftigere formodstand for at moderere lyset, siger John. I øvrigt er der også belysning i passagerafdelingen.

- Min favoritmaskine er Heljans litra P, men den var heller ikke perfekt, siger John med et lidt underfundigt smil. Jeg



Jeg fik desværre ikke taget billede af Johns IAL med egerhjul, men her er fotobeviset for typen. DSB IAL 19310, egerhjul, 1952. Slg. Leif Ørndorf.



Pikos is-vogn, hvor skiltene blot er trykt på vognsiderne.



En is-vogn på basis af Rocos G 10-vogn, dekoreret med transfers.



hobby trades flotte og veldetaljerede is-vogn.

har forbedret den på en række punkter. For det første har jeg tilføjet en fjederfunktion på forløberen, således at den nu holder sig på sporene. Heljans bud på en løsning var ikke nok, men nu fungerer det fint.

Desuden var der ikke meget plads til dekoderen i tenderen - når man skal have mange funktioner med lyde og lys, kræver det en større dekoder, og hvad gør man så? Ja, Erik og jeg tog ind på Jernbanemuseet i Odense, og der gjorde vi noget, man normalt ikke må: Vi kravlede op på tenderen på P 931 og fik set nærmere efter, hvor meget plads der var - og hvordan pladsen var udnyttet til kullene.

Der var nemlig forskel på tenderne, hvad det angår - nogle havde sidestøtter af træ, andre af stål, så vi kunne se, at der faktisk kunne være mere kul end det, som Heljan havde forsynet model-

len med. Jeg har så fræset materiale af tenderens top og lavet en større bunke af kul, og nu kan den store dekoder være der. På fronten har jeg også lavet samme muligheder for normal- eller særtogsslygteføring som på styrevog- nen, og under førerhustaget er monteret en højttaler. Jeg har desuden monteret strømoftag på alle tenderens hjul, så nu kører litra P perfekt.

Efterskrift

John har p.t. ikke noget anlæg, men arbejder på det i sit hus, efter at børnene er flyttet hjemmefra. Mange vil nok huske hans arbejder med at bringe Heljans Ms-lyntog på "ret køl" - en af fejlene ved lyntoget var, at delene ganske enkelt faldt fra hinanden, og kardanskens og vogndelene var svære at sætte sammen igen.

John viste i en artikel i det hedengangne magasin 'banen' for mange år siden,

hvordan han med få, kirurgiske indgreb fik skik på lyntoget, men det betød en komplet adskillelse af lyntoget og flere timers arbejde med det.

I øvrigt vil det lille diorama, som vognene i det fri er fotograferet på, måske forekomme nogle læsere bekendt. Det er det samme, som jeg benytter til mange billeder.

Erik bad mig nemlig om at medbringe det til fotograferingen, hvilket var en god idé - dels var det svært at komme til at fotografere på anlægspladen, blandt andet på grund af de mange tog og en træliste på kanten, dels voldte belysningen i rummet problemer.

I haven gik det meget bedre - ikke mindst på grund af det flotte forårsvejr. De manglende overkørselssignaler på vejen skyldes, at banen for længst er nedlagt og kun bruges til foto-ture...



Piko-vognen har fået mere korrekt bremsehus.



Gavl og vognsider på Iks med nyt udstyr.



Den originale og den omdannede BP-tankvogn.



Pikos Iks-vogn i original og modificeret udførelse.



Iks-vognen med løbebrædder og ventilatorer på taget.



Eco-vognen til højre har nu tagkant i samme højde som det andet passager-vognsmateriel.



Her ses det, at Eco-vognens tagkant flugter fint med den øvrige vognstamme.



DH-vognen med fungerende, blåt lys - 'der arbejdes i postvognen'.



Lille sceneri på Eriks anlæg.



Henne ved købmanden står en dreng og nyder noget slik eller lignende. Bemærk tasken på styret.



Særtogslygter på CPS-vognen.



Almindelig lygteføring på Cps-styrevognen.



Forskellig belysning i de to afdelinger af postvognen - det kan styres digitalt.



CPS- og DH-vognene med belysning.



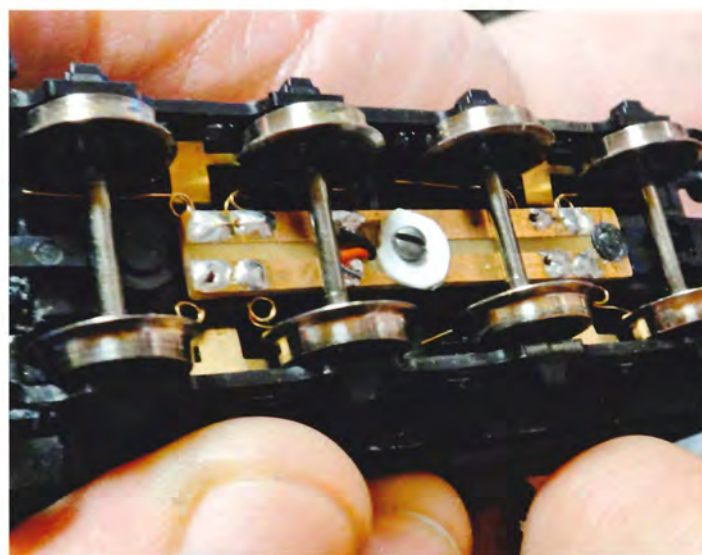
P-maskinen er med rette Johns favoritmaskine.



Ved at gøre kulbeholdningen større er der blevet plads til en dekoder med mange funktioner.



Forløberbogien på P-maskinen har nu fået ordentlig affjedring på begge aksler.



Tenderakslerne med ekstra strømoftag - så kører P-maskinen stabilt.

Mine ture på Skagensbanen



Hulsig station i smalsporstiden på SB - togene var ikke særligt store, men de sikrede forbindelsen med omverdenen. Foto fra SB's jubilæumshæfte.

Af Flemming Søeborg

Skagensbanen (SB) hører til de mest omtalte og interessante af de danske privatbaner. SB har haft en lang og bevæget historie, og den har betjent det yderste af Europa, spidsen af Kontinentet - stabilt og pålideligt gennem mere end 125 år.

I begyndelsen som smalsporet jernbane, anlagt i 1890, men stigende trafik og øgede omkostninger ved den besværlige omlæsning fra DSB's tog til SB's smalsporede vogne og omvendt medførte, at SB i 1924 blev omsporet til normal sporvidde (1.435 mm), hvorved der kunne køres direkte tog til og fra Skagen og resten af Danmark - eller Europa for den sags skyld.

Omsporingen medførte også, at SB med ét fik helt nyt materiel og dermed stod bedre rustet til konkurrencen med lastbiler og rutebiler - en konkurrence, der måske ikke var så voldsom i SB's trafikområde, da vejnettet dengang ikke var noget at skrive hjem om.

Medvirkende til banens popularitet blandt jernbanevenner er utvivlsomt også, at materiellet gennem mange år var en pudsig blanding af "lidt af hvert" med en del opsigtsvækkende køretøjer

og bemærkelsesværdige præstationer af den lille bane. Men lad os springe frem i historien: Min første oplevelse med SB var i midten af 1960'erne, hvor min familie skulle holde ferie i Strandby nord for Frederikshavn.

Vi rejste altid med toget, så det var en lang tur hjemme fra Østerbro med S-tog, eksprestog mod Fyn/Jylland og videre nordpå - formodentlig med en masse skift undervejs (København H., Storebælt, Fredericia, Ålborg og Fre-

derikshavn, med afgang med S-tog ca. 8.00 fra Svanemøllen og ankomst med skinnebus ca. 17.45 i Strandby).

Mærkeligt nok husker jeg intet om selve turen, selvom jeg var meget glad for jernbaner også dengang, ikke engang færgeturen over Storebælt husker jeg. Det eneste, jeg husker, er, da vi stod af skinnebussen på Strandby station og skulle gå ned til sommerhuset, der lå tæt på stranden. Der begyndte ferien! Det eneste andet minde, jeg har fra dén tur,



Ankomsten til Strandby ca. 1973. En idyl på den spændende privatbane. Foto Asger Christiansen.



Udflugtstoget med R 946 er ankommet til Skagen 6. april 1997, og lokomotivet er genstand for beundring, velplejet som det var. Foto Flemming Søeborg.



Efter omløb står R 946 klart til returkørsel til Frederikshavn og Ålborg. Foto Flemming Søeborg.

er et besøg i Den tilsandede Kirke, og det tæller jo ikke ligesom rigtigt med!

En lang pause

Der skulle gå mange år, inden jeg atter kørte på SB. Lejligheden var nu den, at jeg var inviteret med på en udflugtstur i 1997 med R 946 fra Ålborg til Skagen, arrangeret af John R. Olsen, Tog & Tekno, der dengang lå i Ålborg.

Der var masser af passagerer med toget. Det blev en dejlig tur med ophold i Hjørring, omløb i Frederikshavn og naturligvis et længere ophold i Skagen i det dejligste forårsvejr. I denne fiskerby gik jeg i øvrigt ind på en restaurant for at få en god fiskemiddag - troede jeg.

Da fiskeretten ankom, viste det sig, at det meste var lavet af dåse- eller glas-konserves - så meget for den friske fisk! Retfærdigvis skal det siges, at jeg siden har fået glimrende fiskeretter i byen, men - det var en "flovser". Og så var

toget i øvrigt jo slet ikke fra SB, men DSB's Museumstog, så jeg havde endnu til gode at køre "rigtigt" med SB.

Nogle år senere var jeg i den situation, at jeg lavede mange projekter for Roco i Østrig. Et af projekterne, som Rocos daværende agent i Danmark Claus Aaltonen og jeg fik overtalte Roco til at lave, var udgaven af SB's flotte rangertraktor T 52, baseret på en Køf III fra DB.

SB's direktør Åge Jensen støttede projektet med tegninger, fotos, diverse farvekoder m.v., og da modellen var færdig, rejste jeg med toget til Skagen (Lynette) med et eksemplar af modellen som tak. Åge Jensen tog imod mig på banegården, hvor jeg fik en rundvisning i den udvendigt flotte, men indvendigt mærkværdige stationsbygning.

Den nuværende bygning er nemlig bygget uden på den oprindelige, og det har givet nogle besynderlige rumind-

delinger på førstesalen, hvor de gamle ydervægge stadigvæk stod noget umotiveret og gav nogle smalle mellemrum. Om der senere er bygget om, ved jeg dog ikke. På et tidspunkt gik vi over i remisen, hvor Åge Jensen ville vise materiellet frem, således at jeg kunne tage nogle billeder.

Det var spændende at gå rundt og se materiel, jeg normalt ikke havde mulighed for at se, for eksempel trolje 57. I en lille, separat garage stod skinnebilen, SB 1, som er en Pontiac fra 1931. Den var køreklar, i følge Åge Jensen, som dog ikke havde tændingsnøglerne med.

Vi åbnede porten og skubbede bilen ud, således at jeg kunne tage et par billeder af den i sollyset. Herefter gik vi tilbage til stationskontoret, hvor en af de ansatte lidt efter kom farende ind og råbte: - *Skinnebilen er kørt i graven!* Vi skyndte os ned til remiseområdet igen. Nå ja, skinnebilen var afsporet, den var



M 8 og T 52 slikker sol ved remisen i Skagen 6. april 1997. Foto Flemming Søeborg.



Skagensbanens skinnebil SB afsporet på drejeskiven i 2001. Foto Flemming Søeborg.



Inde i remisen holdt bl.a. Trolje 57 og banens Ardelt-traktor, februar 2001. Foto Flemming Søeborg.



Ardelt 119 med containertog på Skagens Havnebane. Foto Olaf Hermansen.

trillet ud på drejeskiven, der ikke stod korrekt, og det forreste hjulsæt var afsporet, men mere var der ikke sket. Ingen buler eller uoprettelige skader. Åge Jensen havde glemmt at trække håndbremsen. Han sagde, at nogle af de ansatte nok ville få den på sporet igen. Jeg åndede lettet op, og vi gik ud for at få frisk fisk på en café.

På havnen så jeg flere godsvogne, blandt andet de flotte blå Interfrigo-vogne fra FS. Der var dog ingen rangering, mens jeg var der, men der var ofte godsvogne til og fra havnen, fortalte Åge Jensen mig. Og skinnebilen eksisterer stadigvæk, nu som museumsgenstand på Jernbanemuseet i Odense, men desværre kommer den kun sjældent ud at køre.

Flere ture til Skagen

Det blev for mit vedkommende til flere besøg i byen sidenhen. Et par ferieophold i Ålbæk betød nærmere kontakt med SB. Familien var taget i forvejen,

så jeg tog alene med toget til Ålbæk. Jeg måtte vente et par timer på at blive hentet, så jeg fik rig lejlighed til at studere livet på stationen - og bortset fra et eller to Lynettetog i ventetiden skete der absolut intet.

Høj sol og fuglesang. Det var dog dejligt at sidde på perronen og nyde arkitekturen og det relativt velbevarede jernbanemiljø med endnu eksisterende station med posthus, pakhus, krydsningsspor, garageanlæg og rester af et sidespor.

Dengang kørte der stadig flere godstog om ugen, og da sommerhuset ikke lå ret langt fra banestrækningen, kunne jeg tydeligt høre togene og notere tidspunkterne. SB's NoHAB-diesellokomotiver kunne høres langt væk, så der var tid til at finde et godt fotosted. Jeg fik således taget en del billeder af de flotte godstog i det fascinerende, ret vildsomme landskab. De gamle Mx-lo-

komotiver tog sig virkelig godt ud med de lange containertog, og umiddelbart virkede det som noget fra et fremmed land. Under en af fototurene kom jeg til trinbrættet Napstjært, som bestod af en samling mere eller mindre tilfældige skure - et fænomen, jeg ikke troede eksisterede længere på jernbanerne.

Men trinbrættet eksisterede og var i brug - der var dog ingen passagerer, der brugte det, de gange jeg var der for at fotografere toggangen. Jeg lovede mig selv, at hvis jeg på et tidspunkt fik plads til det, skulle Napstjært trinbræt være med på et modeljernbaneanlæg. Det har jeg endnu til gode at få lavet!

Da vi få år senere atter holdt ferie i Ålbæk, tog jeg op til Skagen station og gik ind på stationskontoret for at høre om, hvornår der kørte godstog igen. - Det ugentlige godstog kørte i går, var det lakoniske svar. Nu kørte der altså kun ét godstog om ugen, så dén fornøjelse var



En stamme af italienske Interfrigo-vogne på havnen i Skagen, 2002. Foto Flemming Søeborg.



En flot, ny, blå Desiro i Ålbæk juni 2005. Foto Flemming Søeborg.

forbi for mit vedkommende. Der holdt dog stadig forskellige godsvogne på baggården, blandt andet et par tidligere KS-vogne fra DSB.

SB havde overtaget dem, og omlitreringen var den simplest mulige - Det var overmalet, vognnummeret ligeså, således at der nu blot stod "SB KS" - og i øvrigt så de to vogne ud til at blive brugt som mobile lagre for skinner m.v. Ved

de tidligere besøg havde der været flere forhenværende DSB-vogne - en I-vogn, et par Statoil-vogne og andet, men de var efterhånden væk.

Nu var Lynetterne også gået på pension, og de mørkeblå Desiro-togsæt kørte i stedet frem og tilbage på banen.

SB var blevet fusioneret med Hjørring Privatbaner (HP) til Nordjyske Jernba-

ner A/S i 2001. SB fik desuden renoveret hele strækningen i 2003-04. I dag er der udsigt til nyanlæg af flere nye holdsteder.

På det seneste har materiellet fået nye farver, og alt i alt ser det ud til at være en gedigen succeshistorie med den lokale jernbanetrafik. Måske skulle jeg tage en tur til Skagen og se, hvordan der ser ud i dag?



Bænken på perronen i Ålbæk, hvor jeg tilbragte et par timer i bagende sol - bemærk bogstaverne i metal på stellet. Foto Flemming Søeborg.



Posthuset er fint bygget sammen med stationen i Ålbæk. Her set i juni 2005. Foto Flemming Søeborg.



Nj M 9 + M 10 nærmer sig Jennetvej i det øde landskab den 18. september 2002. Foto Flemming Søeborg.



I nogle få øjeblikke kunne jeg nyde det buldrende godstog, mens det passerede Jennetvej - her er det på vej sydpå. Foto Flemming Søeborg.



Nj-lokomotiver ved remisen i Skagen 2004. Foto Christian Fricke.



Har man set mage til - trinbrættet Napstjært på Skagensbanen, den 17. august 2002. Foto Flemming Søeborg.



Stilrent Lynettetog passerer Jennetvej den 18. september 2002. Foto Flemming Søeborg.

Ks-vogn i SB-regi i Skagen, læsset med spor-spærrer, juli 2005. Som det ses, var omlitring og ommalingen meget nem.... Foto Flemming Søeborg.



Tidligere Statoil-vogne 44 86 720 2 224-2 og 555-9 i Skagen, den 6. april 1997. Foto Flemming Søeborg.



Desiro ved remisen under udkørsel mod Frederikshavn, juli 2005. Foto Flemming Søeborg.



Tidligere DSB I-vogn 21 86 217 7 019-5 som SB-vogn i Skagen, den 6. april 1997. Foto Flemming Søeborg.



Ja - det er det vel. Skagen, 1997 Foto Flemming Søeborg.

S-toget – 85 år

Den første dag, 3. april 1934, med S-togsdrift. Trevognstoget holder på Hellerup station. Foto Jan Walter.



Linieskilte fra S-banen. Slg. Tommy Jørgensen

Et causeri af William Sabinsky



De københavnske S-tog fyldte 85 år i april 2019. Mange husker stadig de brune vogne, der prægede S-banen i over 40 år. Reelt var de vinrøde, men de fleste mindes dem som brune i diverse støvede nuancer, så de bliver fremover kaldt "de brune S-tog".

Selvom der var mange byggeserier, var de nok for de fleste ens, men der var i det mindste tre grundtyper: motorvogne litra MM, mellemvogne litra FM

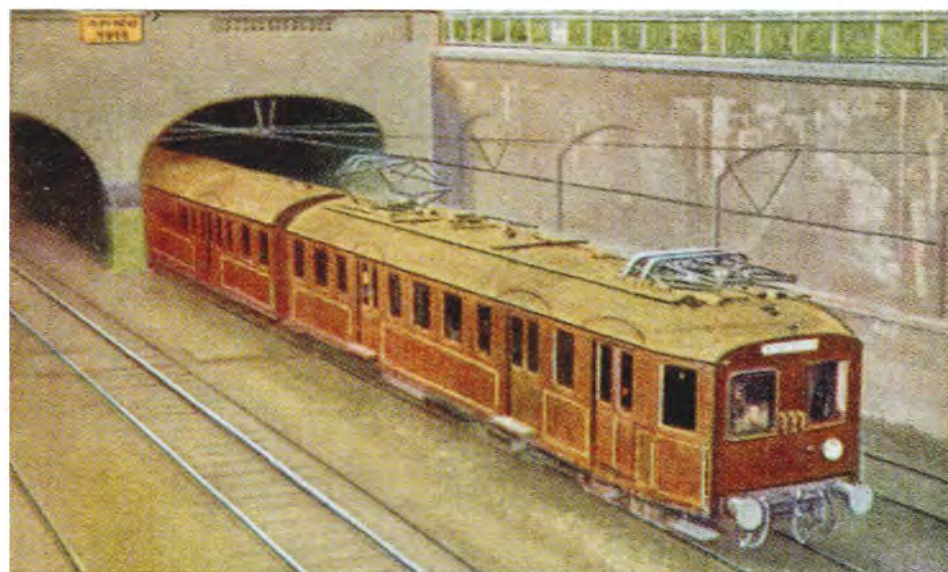
og styrevogne litra Fs. Specielt blandt motor- og styrevognene var der mange varianter, men det vil føre for vidt at komme ind på mangfoldigheden her. I stedet kan de to bøger om S-banen fra bane bøger varmt anbefales.

I disse bliver hele S-banens historie, materiellet, linjeføringen osv. gennemgribende behandlet med grundig gennemgang af materiellet. FM-mellemvognene havde på deres side et pudsigt levnedsløb, idet de som ordet siger begyndte som mellemvogne (oprindeligt i trevognstog - halvtog - mellem to motorvogne). Siden blev de ombygget og endte som styrevogne – let genkendelige på deres flade fronter.

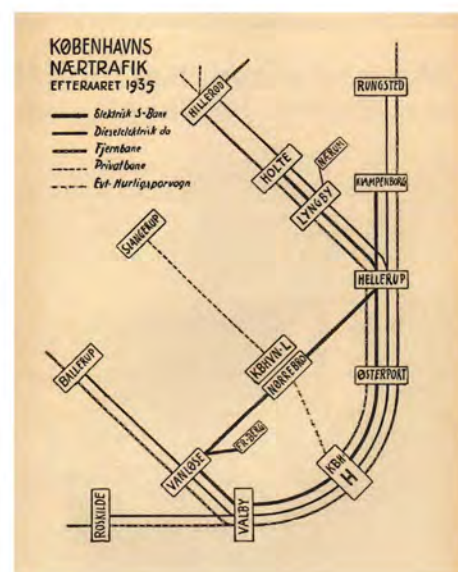
Her var specielt det forreste passagersæde eftertragtet af børn, idet de herfra kunne 'styre' toget.

En pragtfuld oplevelse, som man heldigvis i dag kan genopleve i den københavnske minimetro, selvom tunnelbanekørslen er ret ensformig, sammenlignet med S-banen! Ret hurtigt skiftede DSB i øvrigt oprangeringerne, så S-togene fremover blev oprangeret af to-vognssæt, op til stammer på maksimalt otte vogne.

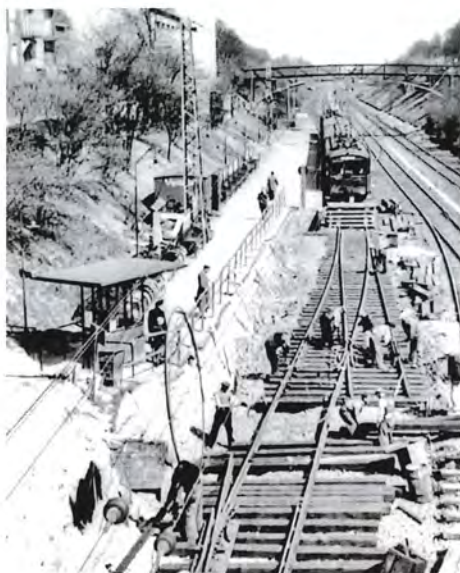
Et andet særkende ved S-banen var, at der blev indført adgangskontrol til peronerne. Ved hver indgang var der et par glasbure til personalet, der solgte,



'Som en Pil farer det elektriske Tog ud af Boulevardbanens Tunnel', hed det i det samtidige Rich's-billedalbum 'Ud i vort skønne Land'. Slg. SoB.



Således var S-banenettet de første år i 1930'erne. Bemærk udtrykket 'Dieselelektrisk do.' - altså dieseldrevne S-baner. Det udtryk vandt ikke hævd. Slg. SoB.



Udbygning af S-banen i Valby 1941. På perronen ses en gammel kupévognskasse, der blev brugt som ventesal fra 1934. Bemærk billetkontrollboksen i forgrunden. Slg. Tommy Jørgensen.

klippede og kontrollerede rejsehjemlen, som det hed dengang. I 1960'erne var voksenbilletterne gule, mens børnebilletterne var orange. De blev gerne solgt i små bundter á seks stk., og ved indgangen til perronen blev der klippet et hul i billetten. Ved udgangen skulle man aflevere den klippede billet igen.

Først i 1969 blev denne billetkontrol droppet, og der blev fri adgang til S-banen for alle - så fri, at DSB efter kort tid måtte indsætte et uniformeret korps af kontrollanter, der skulle snuppe gratister. Gratisterne kunne altid kendes på, at



Et første generations S-tog med stafferinger på linie B, muligvis i Holte. Foto Kim Elvang, slg. John Schøler Nielsen.

de stod på mellemperronerne i S-togene for hurtigt at kunne slippe ud af toget, når kontrolløren nærmede sig. S-togene kørte og kørte, de var københavnerens daglige transportmiddel ved siden af sporvogne og cykler, og ingen, der har tilbragt mange timer i dem, glemmer lugten af de brune okselædersæder eller stropperne i vestibulerne og trillefløjtsens skingre afgangssignal - for ikke at tale om dørene, der smækkede i med et brag eller de formanende ord over dørene. "Det er under bødestraf forbudt at hindre den automatiske dørlukning..."

Gad vidst, om den bestemmelse nogen sinde har været taget i brug. Er nogen blevet dømt for at have hindret S-togsdørenes lukning? Hvor stor var bødestrafpen i så fald?

Nyt trafikkoncept

I forbindelse med indførelsen af S-togene blev der bygget en række nye stationer i funkis-stil - blandt de mest kendte er Vesterport og Nørrebro, men også Dybbølsbro, Svanemøllen og Godthåbsvej var typiske for tiden - en art bungalow-lignende bygninger med det mest nødvendige udstyr (billetsalg,



Sammenlign med billedet foran - her er der gummilister i frontruderne, og typografien ændret. Den midterste, orange toplanterne er også fjernet. Slg. Tommy Jørgensen.



Som hverdagen var for tusinder af rejsende hver dag - brune S-tog, her ved afgang fra Valby omkring 1970. Foto Leif Ørndorf.

S-tog i to etager. I Vanløse var der i 1960'erne altid noget at se på, når S-togene mødtes. Her ses bl.a. to 'fladsnude' styrevogne på linie C og F. Foto Leif Bang.



vestibule, kiosk, toiletter m.m.). Mange steder benyttede DSB banedæmningen som "basis" for stationsbygningen.

Det var praktisk, det sparede plads og var en god udnyttelse af arealet (Fuglebakken, Langgade, Nordhavn, Jyllingevej m.fl.). Vesterport brillerede med at have bar og den første escalator (rulletrappe) - det var en forfærdeligt skramlende konstruktion i høj grad bygget af træ, men den fungerede i mange årtier. Til gengæld var der ingen elevatorer de fleste steder.

De fleste har vel i dag glemt, at de første S-tog endda havde toiletter, samt at man havde mulighed for at sende pakker med S-togene - en enkel og hurtig "budtjeneste". S-togene gjorde ved deres fremkomst i 1934 København til en virkeligt moderne storby på linje med

Berlin, Paris, London osv., og i løbet af de første syv år var nettet ret omfattende, idet det strakte sig fra Vanløse ad Højbanen til Hellerup eller ind ad Bybanen via København H. til Klampenborg og Holte.

Herefter gik udbygningen noget i stå, og de senere udvidelser kom til at strække sig over mange år - og det er vel kun en eventuel udbygning til Roskilde, der er på tale aktuelt? Med strækninger til Klampenborg, Hillerød, Farum, Frederikssund, Høje Taastrup, Køge samt Ringbanen må storbyen siges at være dækket godt ind, og i de centrale dele af København (den gamle Bybane) skal man sjældent vente mere end et par minutter på næste tog - til gengæld skal man desto mere holde øje med, hvor det kører hen, og hvor det standser!

I øvrigt har mange gennem årene spurgt sig selv - og andre - om, hvad S'et i S-tog står for. Der har været mange forklaringer, men en af de allertidligste forklaringer støder man på i J. Fr. Lawaetz's bog "Eventyret om Jernbanen" fra 1935.

Her står ordret: "...S'et betegner, at Strækningen har stiv Køreplan. Det betyder, at Togene afgaar paa de samme Minuttal i hver Time hele Døgnet rundt. Er Tiderne 7⁰⁵, 7²⁵ og 7⁴⁵, gaar der ogsaa Tog f.Eks. 13⁰⁵, 13²⁵ og 13⁴⁵."

Det bevarede S-tog

Nå, de brune S-tog blev endeligt udfaset, som man siger i vore dage, i 1978, og et to-vognssæt er bevaret, hvoraf blot en enkelt motorvogn er udstillet på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Den



Udrangeret S-tog i Sorø omkring 1970-71. Foto Leif Ørndorf.



Den bevarede motorvogn MM 718 på museet i Odense. Foto SoB.



Det slidte indre af en af de to bevarede S-togsvogne - millioner af rejsende har siddet her. Foto SoB.



Stropperne på mellemvognene - et yndet gymnastikredskab for kåde ynglinge. Foto SoB.

tredje mellemvogn litra FM blev skrottet for nogle år siden. Det er lidt kedeligt, at toget holder på museet i Odense, for det kan ikke køre derovre. S-banen drives med 1.500 V ~, mens hovedstrækningerne drives med 25.000 V~.

Det gamle tog blev ofte benyttet på S-banen, hvor det var populært til udflugter, og det blev passet og plejet af et hold veteran-S-togsførere, men med den kraftige trafik på S-banen var der ikke længere plads til *Den gamle Dame* på sporene. Endvidere er det et noget besynderligt udseende, det udstillede S-tog har: Vognkassen er stafferet, som S-togene oprindeligt var, men stafferingen bortfaldt allerede i 1950'erne.

I linie- og destinationsskiltene på fronten sidder rullefilm fra 1970'erne - det passer slet ikke sammen og er historisk

ukorrekt. Mon ikke museet har nogle originale film med den rigtige typografi at montere i stedet? Motorvognen har to pantografer som ved begyndelsen, men den ene blev fjernet efter nogle år.

Indvendigt stemmer tingene heller ikke, for liniekortene i gavlene viser nettet 1968-72, hvor Nordbanen til Hillerød blev elektrificeret, men Køge Bugt-banen fra 1972-ff er ikke med, så - det er et håbløst misk-mask. Nå ja, man kan ikke få alt - men til gengæld er mange besøgende på Jernbanemuseet begejstrede over at gense deres barn- eller ungdoms S-tog og de brune sæder. En typisk kommentar er også: *Næ, man måtte ryge i toget dengang!*

S-toget i model?

Ind imellem hører man røster om, at det ville være dejligt med et brunt

S-tog i model. Jo, det ville det - og det findes også. Der har været flere serier af brune S-tog på markedet - håndbyggede og til ret pæne priser - men her skal man betænke, at der har været tale om 100% håndarbejde.

Formene til overdelene (det var både første og anden generation) blev bygget af Peter Scheuer i Fredensborg, men disse overdele er siden blevet kopieret af andre personer, hvor navnet er fræset væk (kig under taget, hvor navnet skulle stå).

Til et færdigbygget to-vognssæt medgår omkring 450 løsdeler, de fleste bittesmå, ætsede dele så som håndtag til sæderygge, gennembrudte dørhåndtag m.m., så alene i kraft af dette har modellerne haft begrænset udbredelse. Dertil kommer elektronikken - fun-



I hver vogn var linienettet afbildet på skematisk form med Bybanen som det centrale område. Dette er fra den bevarede vogn MM 718 på Jernbanemuseet. Foto SoB.



Håndbygget S-tog i skala 1-87, bygget i 1950'erne af Leif Bang i en tid, hvor man som modelbygger måtte lave det hele selv.

gerende slutlanterner på taget, lys i skiltekasser, interiørbelysning, strømførende koblinger, gnistdannelse fra pantograf, lyd, nykonstrueret under-vogn osv. Modelbyggerne har reelt lavet arbejdet for 'kineserlønninger'.

Tredje generations S-tog findes mig bekendt ikke i seriemodeller, mens fjerde generations S-tog (de nuværende) blev fremstillet som "reklamegave" af DSB ved introduktionen af togene og foræret til personer involveret i projektet. Togene blev fremstillet af Halling i Østrig, og et togsæt kan snildt snige sig op på 18.000 kroner blandt liebhavere, så der er en vis interesse for S-tog. Men hvad så med en storserie-udgave af S-toget fra en velrenommeret fabrik? Er det en mulighed? Det er vel et både-og.

Ikke mange har anlæg med udelukkende en københavnsk forstadsbane som tema, men på den anden side har mange sporvogne i et vist omfang, selvom disse køretøjer har været fraværende mellem 1972-2018 i gadebilledet.

Af tilbehør til en S-bane er udbuddet begrænset, men Togcenter Gentofte har lavet Nørrebro station i kartonudgave, hos Shapeways kan man bestille københavnske S-togsskilte, bænke, perronudstyr m.v. som 3D-print, KM-Text har lavet litreringer, og ellers må man bygge tingene selv eller ombygge eksisterende togsæt.

De brune S-tog er fascinerende, de har noget særligt over sig, som moderne tog aldrig vil kunne få, men de er og vil formodentlig forblive uopnåelige drømme for de fleste.

Nuvel, man kan bygge dem selv – det måtte pionererne før os gøre – og det er vel i grunden heller ikke så galt?



Elektroførerens lille førerrum på MM-motorvognen - togføreren havde et lignende rum ved siden af. Foto SoB.



Fronten på et af de håndbyggede S-tog med lys i taglanterner, lineskilte osv. Foto SoB.



Også kablerne mellem vognene er med på den håndbyggede model. Foto SoB.



Detalje af isolatorer på taget. Foto SoB.



På Jernbanemuseet er der flere modeller af alle typer S-tog. Foto SoB.



Tagdetaljerne på den bevarede motorvogn. Foto SoB.



Og så har trilleføjten lydt, og S-toget er på vej ud af billedet. Foto SoB.

Vej- og Kloakvognene ved Københavns Sporveje



Linie 19 havde endestation på Rønningsvej på Bispebjerg. Her afventer vogn 337 afgang mod Amager. Foto Leif Bang.



Vogn 333 fra den kortlivede linie 11 krydser med et linie 2-vogntog på Brønshøj Torv senest i 1958. Foto Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

Det lyder umiddelbart ikke så appetitligt, navnet "Vej- og Kloakvognene", nærmest som en art affalds- eller skraldevogne, der skulle varetage renholdelsen af Københavns gader og veje. Det var der dog ingenlunde tale om.

Da kommunen havde vedtaget at overtage det private selskab De københavnske Sporveje (DKS) pr. 1. august 1911, var der allerede vognanskaffelser på vej. I aftalen om overtagelse af selskabet stod der, at overtagelsesprisen var vurderingsprisen med tillæg af 7%.

Magistraten foranledigede derfor, at alle materielkøb i DKS blev stoppet, og at Kommunen derefter selv stod for vognanskaffelserne, selvom man endnu ikke havde overtaget DKS. Magistraten vedtog 3. oktober 1910 at bestille vognene 315-339 og de langsædede bivogne 1256-1280.

Da sporvejene derfor endnu ikke var underlagt en speciel Magistratsafdeling, lagde man tilsynet med bygningen af vognene ind under "Vej- og Kloakafdelingen" under 4. Magistrat. Hermed begyndte en storstilet videreudbyg-

ning af nettet, der allerede dækkede det meste af den centrale del af København.

Byen stod over for voldsom ekspansion i forstæderne, og derfor var det godt, at sporvejene var underlagt byens styre. Senere blev der oprettet en særskilt sporvejsborgmesterpost – det tilkendegav hvilken betydning, som sporvejene havde og ville få i det fremtidige København.

Vej- og Kloakvognene med nummer-serien 315-339 (oprindeligt 615-639), var en homogen serie vogne, bygget efter nye specifikationer hos Scandia, Randers. De nye vogne var nogenlunde bygget over den samme "læst" som Hovedtypen, en type, der oprindeligt stammede fra Frankfurt a. M.

Med deres kraftigere hjørnevinduesstolper og skarpvinklede sideruder virkede de lidt mere moderne og robuste end Hovedtypevognene, og den rundede perronfront gav dem tilnavnet "de tykmavede", men for de fleste passagerer var forskellen nok ens – det vigtigste var jo, om der overhovedet kom en sporvogn.

De første vogne blev indsat på linie 14 og 15, de sidste på linie 2, og de følgen-

de årtier sås de navnlig på linie 3, 8, 11, 14, 15, 16, 18, 19 og 20 – altså til dels mere sekundære linier.

Som det skete for hovedparten af de ældre sporvogne, blev også nr. 315-339 ombygget i tidens løb. I 1941-42 blev perronerne forlænget samtidig med, at undervognene også blev forlænget.

Det gav mere plads til stående passagerer. Akselafstanden forlængedes fra 2,2 til 3,0 m, og vognene blev udstyret med skinnebremser. Bemalingen blev også ændret fra det ældre udseende med stafferinger m.v. til det mere enkle, melongule/hvide udseende, som vognene havde indtil udrangeringen i 1964-65.

Flere af vognene blev dog ombygget til saltvogne (nr. 315-325 + 330) og fik hermed en forlænget levetid (helt op til 1972 for enkelte). Nr. 327 er bevaret af SHS.

Bivognene nr. 1256-1280 (opr. 412-436), med fire lige store sideruder blev bygget samtidig med nr. 315-339. Disse bivogne fik allerede i 1916-17 længere, lukkede perroner og et højt, smalt vindue, ganske ligesom motorvognene.

Bivognene blev udrangeret mellem 1953-62. Nr. 1268 er bevaret af SHS.



Forbilledet for modellen, nr. 327, ses her som Skolevogn på linie 5 på Sporvejsmuseet, sommer 1995. Foto Flemming Søeborg.



Det hyggelige indre af vogn 108 med den markante holdestang til passagerer ude på forperronen. Foto Jan Walter, 1959.



Vogn 321 som saltvogn under rensning af sporskifte på Enghave Plads om aftenen en gang i 1960'erne. Foto Leif Bang.



De sørgelige rester af nr. 323 og 293 før afbrændingen på Pumpehusvej i Sydhavnen. Et 'dejligt' eksempel på tidligere tiders ubetænksomhed og forureningsgrad. Foto Leif Bang.

Nr. 324 under gradvis ophugning på Sporvejsmuseet, sommer 1984. Foto Flemming Søeborg.



'Guldkareten' fra Märklin



Den gyldne Krokodille - en ganske særlig model til en ganske særlig anledning.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I gennem et hundrede år har den schweiziske Krokodille Ce 6/8 II været på skinnerne. Den første Krokodille Ce 6/8 II 14251, blev sat i drift i november 1919 på Gotthard-strækningen. Indtil 1922 blev der leveret 33 lokomotiver af denne serie.

Kraftoverførslen skete fra en blindaksel via en trekantet drivstang på hjulsætene. Højeste hastighed var 65 km/t. Midterdelen af lokomotivet rummede førerrum samt de elektriske udrustninger, mens de fire motorer lå i de smalle frontpartier. Lokomotiverne var brune, men blev i 1930'erne malet grønne.

Krokodillerne havde oprindeligt 2.240 HK, men 13 enheder blev i 1940'erne moderniseret med nye motorer og fik således 3.640 HK og højere hastighed - 75 km/t. De blev herefter kaldt Be 6/8 II. "B" betyder 75 km/t, "e" elektrisk, "6" for drivaksler og "8" for samlet antal aksler. "C" betyder 65 km/t.

Endnu en serie, Ce 6/8 III, blev bygget i 1920'erne; disse havde et lidt anderledes drev med 'skæv' drivstang. Lokomotiverne var meget populære hos

personalet, der opfattede arbejdspladsen bag de lange "snuder" som meget sikker ved lavinefarer og eventuelle kollisioner.

Märklins mange modeller

Godt ti år efter, at den første Krokodille kom på skinnerne, kastede Märklins chefkonstruktør sig over forbilledet og skabte en spor 0-model af trykstøbt metal. På grund af tekniske problemer og meget små radier på datidens legetøjsbaner fik modellen kun fire drivaksler, men var trods det meget eftertragtet. I 1933 kom spor 1-modellen af Krokodillen.

I 1947 kom den første H0-model af Krokodillen på markedet. Det var CCS 800, der med tiden blev bedre detaljeret, men hele tiden var den i forkert målestok - nemlig 1:76 i stedet for 1:87. Fra 1957 fik den modelnummer 3015, og for mange ungdommelige Märklin-fans var og blev Krokodillen en uopnåelig drøm - man måtte nøjes med mindre lokomotiver.

I 1976 kom omsider en eksakt model til H0, som dog nu fik kunststofoverdel, da man ikke kunne lave så fine ting i trykstøbt metal. Den blev hånet af kendere som "firbenet" (Eidechse).

Også til spor Z udkom modeller af Krokodillen. Endvidere blev der udsendt specielle sæt med Krokodillen, der også kom i en brun udgave, lavet i de gamle forme fra 3015.

Højdepunktet var tusindårs-udgaven, fra år 2000, hvor Märklin-ingeniørerne virkelig skabte den ultimative model af Krokodillen: Platin-Krokodillen. Overdelene blev støbt af 475 gram platin, rubiner udgjorde rangerlysene, og derudover blev der benyttet ædelstål, titan, keramik, ruthenium og specialglas til disse modeller, der kostede det samme som en mellemklasse-personbil.

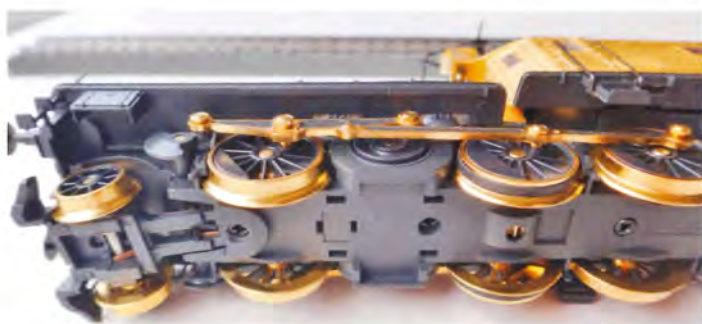
Hundredeårs-jubilæet i år har foranlediget Märklin til at lave endnu en speciel model - og da 2019 samtidig markerer firmaets 160-års dag, skulle der noget særligt til, så denne jubilæumsmodel er i stedet belagt med 24 karat guld - et mikrotyndt lag, bevares, men det er ægte guld, der stråler og funkler de rigtige steder. Krokodillen er naturligvis fuldt funktionsdygtig, men til vitrinebrug er der vedlagt en slæbesko - også guldbelagt! Med til modellen hører naturligvis hvide bomuldshandsker, en særlig brochure om 'dyret', og det hele leveres selvfølgelig i et ædelt



Et kig på det meget detaljerede tagparti på midterdelen.



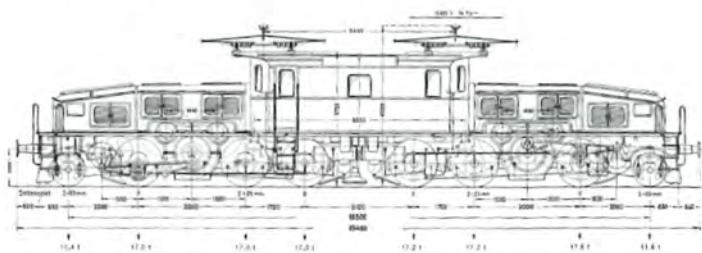
Nr. 14 2019 - et fiktivt nummer, men det passer til modellen - udsendt i 2019.



Den ene drivhjulgruppe med kobbelstænger m.v. - og bemærk, at også hjulenes bagsider er forgyldte.



Velegnet til snævre kurver - det beviser vel dette billede af en smidig Krokodille.



Tegning af Krokodillen. Märklins arkiv.



Den allerførste Krokodille. Foto via Märklin fra SBB-Historic.

træskrin med glasforsats. Der er blot fire små bremseledninger vedlagt - ellers er alt monteret på forhånd.

Krokodillen er digitaliseret og udsendes kun til tre-ledersystemet. Der er talrige digitale lyd- og lysfunktioner, for eksempel kan lokomotivet vise det specielle, schweiziske kendingssignal bagud - ét hvidt lys - men det kan også skifte til én rød lanterne.

Lydkulissen er overvældende med masser af effekter - Krokodillen var åbenbart alt andet end lydløs! Gimmick'en

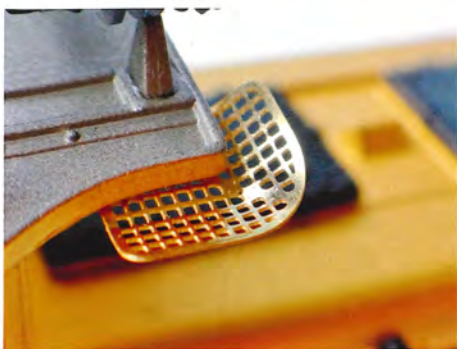
med at hæve og sænke pantograferne er dog ikke med på denne model. Der er mange, flotte detaljer på lokomotivet - nogle af dem er forgyldte, mens andre er holdt i neutral, sort farve.

Modellen har nr. 14 2019. Oplaget på blot 3.500 stk. blev i øvrigt udsolgt kort tid efter, at Krokodillen var annonceret på Nürnberg-messen - og den gyldne Krokodille er nok et af de få stykker modeltog, der virkelig stiger i værdi med årene, selvom der nok var bedre måder at investere sine penge på. Omvendt så er modeltog jo ikke det værste

at have stående, om ikke andet så blot for at se på dem.

Ønsker man en stor Krokodille, der er noget ud over det helt sædvanlige, har Märklin også fremstillet en "normal", grøn Krokodille til spor 1 (Ce 6/8 III) - her er alene pantograferne et opvisningsstykke i super-detaljering.

Märklin art. nr. 32560 SBB Ce 6/8 II Krokodille 14 2019, forgyldt. H0-model, AC digital. Pris 7.500,- kr.
Märklin art. nr. 55681 Ce 6/8 III 14305 Krokodille. Spor 1. Pris ca. kr. 27.000,-.



Nærbillede af forgyldt sikkerhedsnet - mon ikke der er guldsmede ansat hos Märklin.



Den anden side af taget er lige så veldetaljeret.



Modellen er individuelt nummereret, ganske diskret på undersiden



Smukt - flere ord behøves ikke.



Forfra ser den store Krokodille faktisk ikke så overvældende ud.



Normalt frontlys med tre lanterner -



- eller schweizisk slutsignal - én hvid lanterne.



Krokodillen kan også vise almindeligt, rødt slutsignal.

Vej- og Kloakvogn i H0-model

Så er sporvognen klar - vogn 327 på linie 14 skal til Svanemøllen.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Gennem flere numre har der været omtale af dette sporvognsprojekt, der har været længe undervejs. Ved forårets store DMJU-udstilling kunne Per Møller Nielsen fra Messe Handel I/S omsider udlevere de forudbestilte modeller af sporvognen, et stort øjeblik - det er vist reelt den første, helt danske H0-model af en vore klassiske sporvogne.

Forbilledet er vogn 327, der er bevareret af Sporvejshistorisk Selskab (SHS). Omsætningen i model forekommer at være ret vellykket. Mål og formgivning stemmer med forbilledet, og finishen er god. Overdelen er lakeret i den kendte, gule farve med hvidt vinduesparti, og begge farver er fint påført med behagelig, halvmat glans. Taget er gråt, men nok en smule for lyst - en mere passende farve er RAL 7005 (beigegrå), som er mørkere.

Undervognen har fine detaljer og er godt graveret, og det samme gælder overdelens sider og fronter, hvor de elektriske kontakter og afviserlysene er markeret som tredimensionelle punkter, der blot skal have et par tilføjelser af farve (sort og rød). Dog mangler detaljer så som sidespejl og omskiftestang (til sporskifter) tillige med trolleysnoren.

Modellen har heller ikke håndbøjler, men det skyldes, at de tynde støbnin-

ger til overdelen ikke kunne holde til boringer, i følge Per Møller Nielsen, som har givet informationer gennem hele processen.

På taget er der monteret to taglanterner i de respektive liniers farver. Mit eksemplar er beskiltet som en vogn fra linie 14, der havde røde og blå lanterner - det har modellen derfor også.

De er desværre uden funktion, hvilket er ærgerligt, da netop lanterne og de farvede lineskilte var de markante kendetegn ved de københavnske sporvogne. Ud over lanterne er der to

skilteklodser med monterede destinationsskilte, og klodserne kan drejes som i virkeligheden - en god detalje. Skiltene kan vise Svanemøllen, Hellerup, Ålstrupvej/K.B. Hallen eller rød plade - tegn på ekstravogn med forkortet løb eller vogn ikke i rute.

De tre destinationer svarer til den skilteføring, som linie 14 havde i dens sidste år som sporvogn, dvs. fra 1958-65 - flot og god research. På siderne sidder skiltene Hellerup - Rådhusplads - Gl. Kongevej.

Alle skilte er fremstillet med korrekt typografi og farver, men desværre sid-



Fronten er flot og svarer til forbilledet, men der mangler enkelte detaljer.



Værsgod at træde indenfor - stangen i midten er en gevindstang til at holde vognedelene sammen.



På væggene ind mod passagerkupéen er der fine udskæringer.



Der er godt fyldt op med anonyme passagerer i sporvognen.



Undervognen med gode graveringer og det lille afviserlys på vognsiden - her mangler en rød prik.



Svingklods og taglanterner - nødvendige på en rigtig sporvogn.



Trolleystangen, fjedrene og sideskiltene på taget.



Og så kører vogn 327 ud af billedet igen - på vej til Ålstrupvej - K.B. Hallen.

der skiltene på klodsens ikke helt præcist, så der er basis for korrektioner. Trolleystangen er fleksibel og knækker derfor ikke, men er samtidig uden funktion og kan ikke dreje.

På selve vognkassen finder man linieskilte, vognnumre og byvåben - også i god kvalitet (transfers), men noget ømfindtlige. For og bag er der monteret attrap-koblinger - men da der foreløbig ikke er planlagt bivogne, er det vel forståeligt nok. Bivogne til sporvogne er ellers en stor mangelvare.

Indvendigt er det lidt mere broget. Allerforrest er kontrolløren anbragt. Mellem den og perronens stang til at holde fast i er der lige plads til en vognstyrer. Stangen mangler kransen, som var meget karakteristisk.

Inde i passagerkupéen er der - ja, hvad er der? Per Møller Nielsen advarer stærkt mod, at man adskiller motorvognen (på grund af den ømfindtlige elektronik og de tynde ledninger), og

udefra kan man ikke rigtigt se noget, da der er monteret et par 'masker' i form af silhouetter af siddende passagerer - naturligvis for at camouflere motor og dekoder. Sporvognen er fra fødslen udstyret med dekoder, en særdeles god idé. I øvrigt er skillevæggene på perronerne smukt dekoreret med udskæringer, men det kan man kun se på fotografier fra det indre af vognen.

Undervognen er lavet af en messingklods, der er strømoftag og træk på begge aksler, og de har tilpas, lille diameter og små flanger, altså helt tidssvarende. Kørslen er fin og uden ryk på normale spor, men Per Møller Nielsen anbefaler, at man renser spor og hjul ofte, da vognen - som ikke vejer mere end 65 gram - er ret ømfindtlig over for støv og smuds.

Sporvognen har indvendig belysning i passagerkupéen og retningsbestemt frontlys - egentlig overflødigt, da vognene normalt kun kørte i én retning. Lyset er rent og klart, men desværre er

parabolen sort og ikke hvid, hvilket giver fronten et lidt 'sørgeligt' udseende. Overordnet set er det en flot og smuk model med overbevisende udseende, reelle køreegenskaber og generelt i orden, men den manglende belysning i lanterne trækker ned, ligesom den sorte parabol og de manglende detaljer heller ikke tæller på positivlisten.

Løsningen med den fleksible trolleystang er både god og skidt, for hvis man vil køre med rigtig køretråd, skal man selv montere en fungerende stang.

Slutteligt vil jeg anbefale Messe Handel I/S en lakering af overdelen inden montering for at sikre holdbarheden af transfers - på min model er de allerede begyndt at skalle af og må erstattes af trykte skilte. Forhåbentlig fortsætter Per Møller Nielsen med projektet, for sporvogne har en fremtid på mange modeljernbaner.

Messe Handel I/S Sporvognsserie 300. Pris kr. 2.795,-

En kæmpe succes



Den flotte BR 118 fra Deutsche Bundesbahn, her som spor 0-model på et større klubanlæg.

*Af Flemming Søeborg;
fotos Olaf Hermansen*

Det er, hvad man må kalde årets store modeljernbanebegivenhed, DMJU-messen "Modeltog for alle" i Tåstrup. Det var en succes på mange måder - for det første satte besøgstallet rekorder: 4.400 besøgende kom i de to dage, messen varede - det er betydeligt over normalen.

Og da der næsten kom lige mange begge dage, var det også et tegn på succes - søndagene på sådanne messer plejer at være tyndere besøgt, men sådan virkede det ikke denne gang.

At det så også var tydeligt at mærke på de mange besøgende, at de var meget interesserede og brugte lang tid på messen, siger også noget om den generelle tendens i samfundet - at flere og flere vil lave "noget praktisk" med hæn-

derne i stedet for blot at sidde ved en computer og stirre på en skærm - der mangler noget, det kunne være ægt-hed, i den digitale verden.

Jeg stod selv med en stand på messen, og hver gang, jeg prøvede at begive mig ud på egen hånd for at se de mange flotte anlæg og få talt med udstillerne, blev jeg via mobiltelefonen kaldt tilbage til min stand, så jeg fik faktisk ikke rigtigt set udstillingen, selvom jeg var der begge dage - men det må man leve med som udstiller. Til gengæld var det en stor fornøjelse at møde og tale med de mange besøgende.

Heldigvis var Olaf Hermansen til stede og tog en række glimrende billeder af en del af materiellet og anlæggene, og pudsigt var det for mig at se tog, jeg slet ikke havde nået at lægge mærke til. Jeg fik dog noteret mig, at Heljan nu vender tilbage som producent af flotte og



Selv DSB's kommende el-lokomotiv litra EB var med som nymalet model, selvom det endnu ikke findes i virkeligheden.

eftertragtede modeller til det danske marked, og med udsigten til mange varianter af "Marcipanbrødet" - nu støbt i metal - er forventningen stor hos masser af modelbanevenner.

Også serien af nittede og/eller fire-akslede Mo'er er eftertragtet, ligesom IC3 i den nye bemaling nok skal blive populær - godt, at ikke alle nyhederne kommer på én gang! Der var også en række udenlandske udstillere, men heller ikke dem nåede jeg at tale med, bortset fra nogle medlemmer fra en Hamborg-klub, der tillige var Olsen Banden-fans.

Næste år bliver messen holdt i Sydbank Arena i Kolding, og da det samtidig er 25 års jubilæum for disse udstillinger, er der noget at glæde sig til - så reserver allerede nu weekenden den 28.-29. marts 2020 - det bliver efter planerne endnu større.



Et LINT-togsæt på et af de store modeljernbaneanlæg. Foto SoB.



Heljans nye udgave af det røde IC3-togsæt - et meget flot design. Foto SoB.



Aerotrain fra Con-Cor - i USA skulle tog gerne ligne jetfly, dog uden vinger, tilbage i 1950'erne.



Bagenden af Aerotrain er mere diskret i udførelsen og skal åbenbart mere ligne en landevejsbus.



Moderne, tysk nærtrafik på et klassisk spor 0-rundbaneanlæg.



Martofte station på Kertemindebanen har fået fint besøg af Heljans Lynette, men det skete ikke i virkeligheden.



Perron 1 havde den gule Mx fra Lokalbanen med på et lille diorama.



Medlemmer fra Foreningen TOGET havde bygget den sejlene færg "Hvalpsund" med færgelje. Foto SoB.



Et par prøver på Heljans kommende modeller - det ser godt ud. Foto SoB.



Der var heldigvis også sporvogne på udstillingen - her DMJK's lille byanlæg med en Düsseldorfer og en åben skovvogn.

Valby Gasværk væk

Af Flemming Søeborg

Isidste nummer fortalte jeg om den forlængst nedlagte jernbane til Østre Gasværk. Denne bane forsvandt "ad naturlig vej", idet gasværket blev nedlagt som følge af overgang til anden energiforsyning. Behovet for bygas var faldende, og Sundby Gasværk kunne herefter forsyne byen med den nødvendige mængde gas.

Valby Gasværk, som havde været byens største, forsvandt "af sig selv" hin efterårsdag i 1964, hvor det ganske enkelt eksploderede, selvom produktionen på det tidspunkt var ophørt, og værket kun fungerede som lager for gassen fra de andre værker.

Mange husker endnu begivenheden, billederne fra eksplosionsstedet og de mange beskadigede huse i området.

For nyligt sendte en læser, Esben Strandvig, mig en stribe fantastiske luftbilleder fra området og fra Københavns Sydhavn, optaget i 1965, altså et års tid efter eksplosionen. Billederne er meget skarpe og formodentlig optaget til brug for kortlægning.

På dette billede ses tydeligt den eksploderede gasbeholder nederst i billedet. At stålstativet er intakt, er egentlig utroligt, men trykbølgen gik opad, og flere øjenvitner har fortalt om, hvordan gasometrets top fløj op i luften og derefter faldt ned.

Man ser også tomten for eksplosionens arnested, det hvide område til venstre for beholderen. Her lå det pumpehus, hvorfra gassen strømmede ud fra den utætte ventil.

Ventilen var netop ved at blive undersøgt af nogle arbejdere, der imidlertid gik til frokost, hvorefter andre ansatte regnede med, at alt var i orden og åbnede for gassen.

Ventilen var dog stadig åben, og gassen strømmede ud og blev blandet med luft. Blandingen var ekstremt eksplosiv. Måske har arbejderne tabt et stykke værktøj, der har dannet en gnist, eller andet uforudset er sket - det blev aldrig helt opklaret, hvad der skete, og de involverede omkom ved eksplosionen.

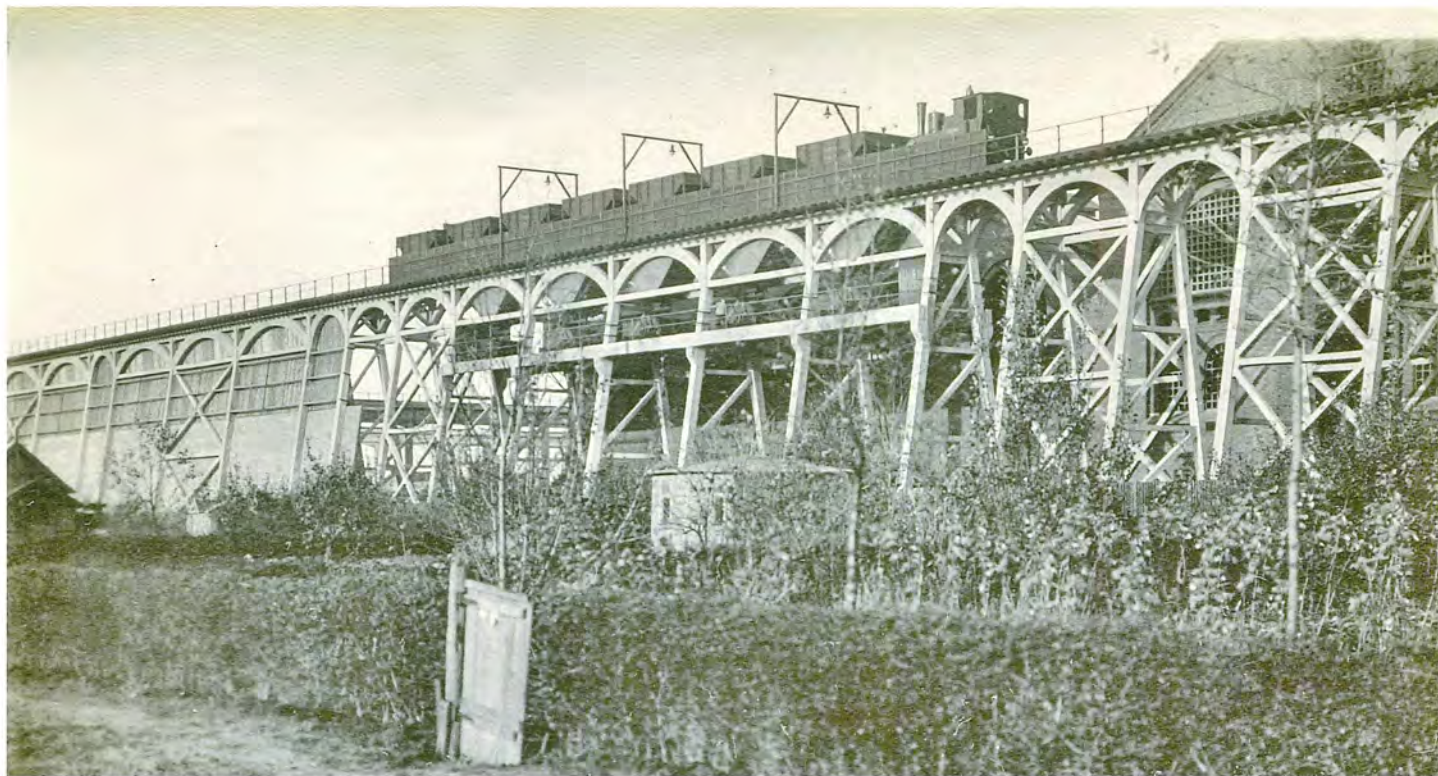
Man kan også se flere af de jernbanespor, der var på værket. Fra Københavns Sydhavn førte en længere jernbane dertil, og på selve værket lå der talrige spor ud over den store kulbro af beton, der førte kultogene op over retorterne. Desuden var der et omfattende smalsporsnet til internt brug, men ikke meget af det kan ses på billedet. Enkelte enheder fra Valby Gasværk er bevaret, blandt andet det lille smalsporede damplokomotiv.

Området er i dag fuldt ud bebygget, og der er derfor ikke mange mindelser om gasværket, bortset fra vejnavnene Retortvej og Kulbanevej i kvarteret.





*Valby Gasværk med gas-
værksbanen, der drejer til
højre cirka midt i billedet
og følger Godsbanen ind
mod Sydhavnen. Slg.
Esben Strandvig.*



Den store kulbanebro af beton på Valby Gasværksbane 1910. Fra broen blev kullene dumpet ned i retorterne. Slg. JSN.



VG nr. 1 på Valby Gasværk. Foto Svend Jørgensen. Slg. Leif Ørndorf.



Bogiemotorvogn på linje 3 passerer gasværksbanen, som krydsede Enghavevej ved bommene i 1950'erne. Foto i Torben Liebst's samling.



Fred og ingen fare den 21. maj 1964, hvor gasværksbanen krydser Retortvej. Et halvt år senere eksploderede gasbeholderen. Foto HBDS.



Resultatet i kvarteret efter eksplosionen den 26. september 1964 - store skader på hundreder af huse. Slg. Tommy Jørgensen.

Lys mellem sporene



Ikke det rette udseende for en epoke IV DSB sporterrænlampe!



Et lille udvalg af slanke gittermaster (Epoke, Viessmann, Brawa)

Tekst og fotos Niels Nørby

Jeg har i et tidligere nummer af Spor og Baner skrevet om "lys i kulissen", og denne gang befinder vi os så mellem selve jernbanesporene. På ethvert maskindepot, sporrist og rangerterræn må der kunne påregnes aktivitet døgnet rundt, så en passende

belysning af arealerne i de mørke timer er en absolut nødvendighed.

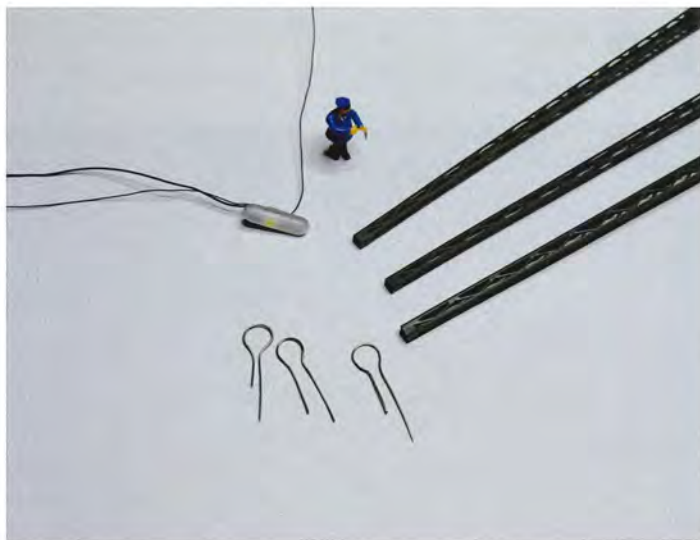
I forbindelse med oprangering af togstammer, rengøring og klargøring af materiel m.m. er lys ubetinget påkrævet for at kunne udføre arbejdet korrekt og til tiden. Så lige fra jernbanens tidligste dage har man forsøgt at lave

de bedst mulige forhold, det være sig med olie, gas eller elektrisk belysning.

For ikke så få år siden kunne man på landets store sporområder i reglen finde et ganske omfattende antal "lygtepæle", og ofte sås meget gamle støbejerns- eller gittermaster, der stadig var i brug, og hvor blot selve lyskilden var



Forbilledet studeres før opgaven påbegyndes



Der fremstilles nye lampeophæng

udskiftet til en mere moderne type, eksempelvis med en "hængelampe" eller et lysstofarmatur.

Men nu til dags forsvinder disse sporområder hastigt i takt med, at nær-godstrafikken og alle maskindepoterne er nedlagt, så de karakteristiske høje gittermaster vil som så meget andet jernbaneteknisk udstyr desværre snart være væk.

Jeg troede egentlig, at alt i model var set før, men DSB-gittermasterne er mig bekendt aldrig tidligere blevet færdigproduceret i H0. Derved ses de også sjældent på de danske modelbaner, så her forelår en ny og spændende udfordring for modelbyggeren!

Selve byggeopgaven er samlet set ret enkel at udføre, og det vanskeligste er egentlig at finde et velegnet ud-

gangspunkt, dvs. en gittermast i metal og i skala H0, med en passende højde og helst med et lille og ensartet tværsnit i top og bund. Desværre er de fleste master, der findes på markedet til køretråds-ophæng og belysning, næsten alle udført med et væsentligt større tværsnit i bunden, hvilket ikke passer til indeværende opgave. Og da selvbyg af en gittermast forekom langt uden for mine evners rækkevidde, var der ikke andet at gøre end at finde det bedst mulige kompromis.

Bygning af modellen

Valget faldt på en Viessmann-gittermast (kat. nr. 6331), der sælges med en (voldsomt) overdimensioneret, påbygget projektør. Sidstnævnte kan jeg ikke bruge til noget, men selve masten er acceptabelt slank og godt 13 cm høj, hvilket svarer til omkring 12 meter i virkeligheden.



Bøjlerne loddes på toppen af masten

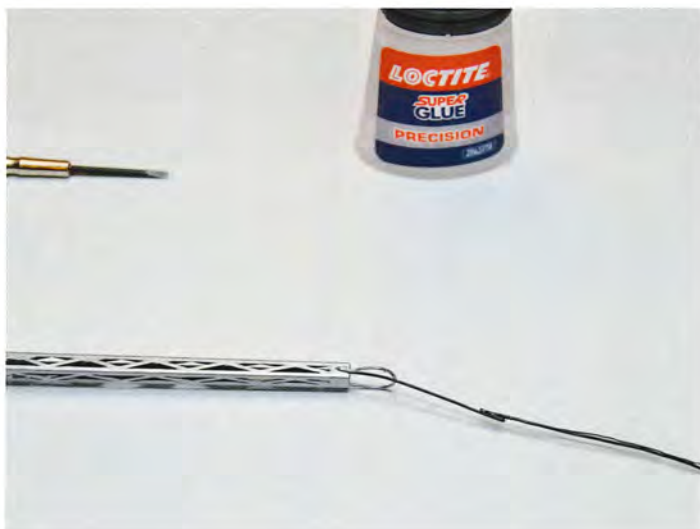
Masten leveres færdigsamlet og er desuden udført med den praktiske "patent-fod", der letter selve installationen på anlægget. Som lyskilde valgtes et dobbelt "lysstofarmatur" (6366) fra samme leverandør.

Dette er LED-baseret og leveres ligeledes færdigsamlet med påmonterede ledninger, diode og formodstand, samt en "stålwire" tiltænkt for ophæng af armaturet mellem to bygninger – ganske som det kendes fra storbyernes gadebillede. Samlet set, kan de to dele erhverves for en 160-180 kr.

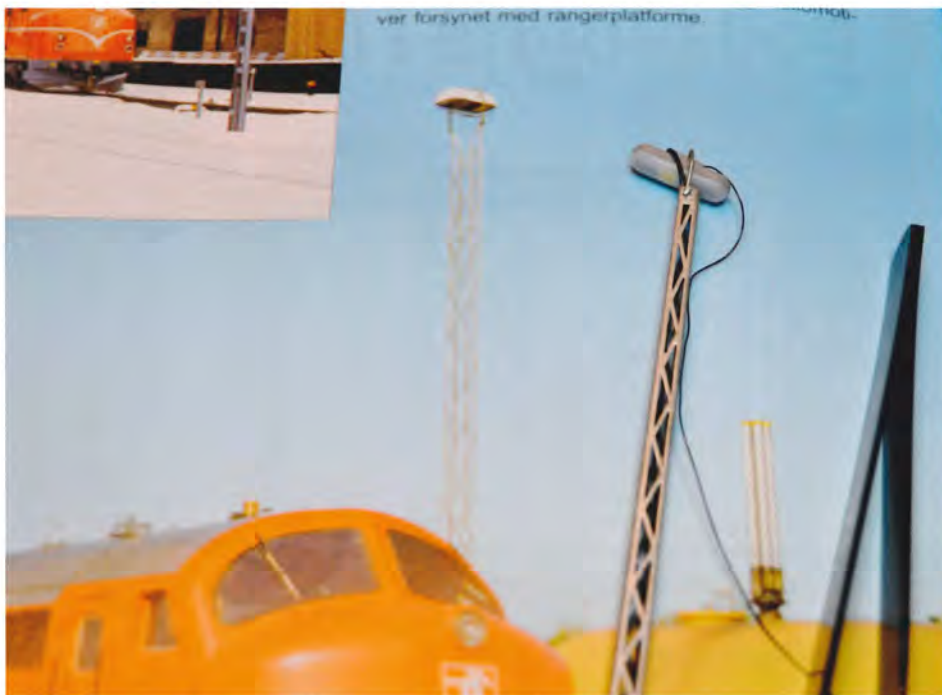
Med en spidstang fjernes projektøren og plastikbeslaget for samme. Herefter trækkes ledningerne ud og gemmes i el-rodekassen til en anden god gang. Operationen er hurtigt overstået, og det er straks muligt at gå videre med fremstillingen af de nye lampebeslag.



Masterne galvaniseres



Der trækkes nye ledninger



Armaturet "syes" fast i bøjlen

Disse laves af 0,5 mm enkelt-core ledning, der bukkes blødt over eks. et 5 mm bor. Man må her prøve sig lidt frem for at finde de rette dimensioner på bøjlen. Enderne klippes til og kan nu loddes på siderne af mastens top. Hertil kræves blot en standard loddekolbe og lidt elektronikloddetin. Forinden skal malingen i loddeområdet naturligvis afrenses forsigtigt med en spids genstand.

Efter en smule tilretning er masterne klar til at blive malet om. Jeg valgte her farven "Stål" fra Vallejo, der minder meget om en varmgalvaniseret overflade. Jeg fravalgte at bruge min airbrush til opgaven, og med en blød pensel

gik det faktisk forbløffende hurtigt at dække den oprindelige, grønne mastefarve. Efter et døgn's tørretid var det tid til at montere det nye lysarmatur.

Først trækkes de to ledninger fra oven ned igennem masten, hvilket kan være en lidt besværlig opgave på grund af det ganske lille hul i mastens bund. Det er der dog råd for, da man eksempelvis kan trække en stump ledning eller tråd den modsatte vej og midlertidig lime (eller lodde) de to ledningers ender herpå.

Herefter trækkes det hele let på plads. Tilbage er nu blot at "sy" lampen fast i toppen af bøjlen ved hjælp af den tredje wire og sikre det hele med en dråbe lim.



Lamperne giver et ret kraftigt lys

Slutteligt kan de noget fremtrædende sorte ledninger plettes over med lidt grå akrylmaling, hvorefter de nye master er klar til montage på modelbanen. En egentlig patinerings får her vente til en anden god gang.

Jeg synes umiddelbart, at LED-lamperne lyser lidt for kraftigt ved tilslutning af almindelig modelbanespænding, så det ender for mit vedkommende nok med en 12 V forsyning i stedet.

Alternativt kan man i stedet skifte den påmonterede for-modstand til en højere ohmværdi.

God fornøjelse!



Foreløbigt er der opstillet tre master på Svenstrup H, men der er plads til mange flere.



Foto fra opstillingssporene ved Københavns Godsbanegård ca. 1980. Foto Olaf Hermansen.

Udenlandske godsvogne i Danmark



Den 14. juni 1962 var denne italienske vogn Hg 303 075 i Danmark, men desværre vides det ikke, hvor den var, eller hvad den transporterede. Foto HBDS.



Endnu en italiener, med schweizisk udseende, FS 161 2 073-0 i Viby J. den 23. september 1972. Foto Ole Linå Jørgensen.



Samme italienske vogn, men set fra den anden ende. Foto OLJ.

Af Flemming Søeborg

Emnnet kan der nok ikke gives ud-tømmende svar på - der har været et utal af udenlandske godsvogne i Danmark, ikke kun med transporter til og fra landet, men også i transit - dette sidste måske mere i dag end ellers, for de fleste godstog her i landet er blot på gennemrejse mellem Sverige og Tyskland, og megen glæde har vi derfor ikke af godstrafikken på skinner.

Det var anderledes "i gamle dage" - og gamle dage varede faktisk lige op til år 2000, hvor DSB opgav godset, solgte hele molevitten til lastbilvognmænde-

ne og til tyske Railion. Stykgodset forsvandt, og tilbage er kun en rudimentær godstrafik, men - det er et politisk ønske, og så må det være. Øget lastbiltrafik er bestemt også langt bedre for klimaet, trafikssikkerheden og omgivelserne end jernbanetrafik.

Lad os se på nogle af de godsvogne, man kunne være heldig at træffe på rundt om på læsseveje og godsbanegårde, for det var en meget broget skare. Nogle meget almindelige vogne var de italienske kartoffelvogne med 'knækket' tag. De fragtede som nævnt kartofler, men vel også andet frugt og grønt, og de kunne ses overalt i landet.

Den første vogn, FS Hg 303 075 bærer kridtpåskriften "Gondrand Cavallo", men den ligner ikke en hestetransportvogn, så vidt jeg kan se.

Der var ikke kun italienske vogne med sadeltag, der var også vogne af andre typer, blandt andet nogle med typiske schweiziske træk som vognen med det rundede tag og bremsehuset. Jalousierne tyder på, at den også har været brugt til fødevarer.

Hvide vogne var der mange af - mange husker Interfrigo-kølevognene som den store, italienske standardvogn, men der var også andre typer. Ofte så



I Grenå kunne man den 20. maj 1976 træffe på denne store, italienske kølevogn Ibbccs 083 3 328-3 fra Interfrigo. Mange af disse kom også til Skagen. Foto OLJ.



Variation over en velkendt UIC-type, PKP Hhqrs 22 51 210 8 388-8, set i juni 1976 et sted i Danmark. Foto HBDS.



Stor, tjekkisk bogievogn af typisk østeuropæisk tilsnit - CSD La 516 755, set i maj 1957. Foto HBDS.

man for eksempel lignende store, blå Interfrigo-vogne på havnen i Skagen.

Den hvide Hhqrs fra De polske Statsbaner er faktisk en almindelig Gs-godsvogn af UIC-type, som har nogle detaljeændringer - ventilatorer på taget, ekstra lemme nederst på vognsiderne, lav bremseplatform, hvilket egentlig vil gøre den nem at lave i model, bortset fra lemmene og litreringen.

Den store, tjekkiske bogievogn ligner en type, som Piko lavede i det gamle DDR, men hvad mon den har fragtet til Danmark? Dengang - billedet er fra 1957 - var der ikke så meget handel

mellem Tjekkioslovakiet og Danmark, så det er i hvert fald ikke Pilsner Urquell-øl, den har fragtet. Reservedele til datidens talrige Skoda Octavia-biler, måske?

Det er heller ikke til at vide, hvad den lange, ungarske bogievogn har fragtet hertil i 1964, men forretningskæden IRMA importerede store mængder "Okseblod" (ungarsk rødvin), så måske kom vinen i flasker i disse vogne?

På den anden side kunne de mange jalousier på siden tyde på dyretransporter af en eller anden slags - grise, får, høns eller andet? Selv fra Rumænien

ankom store, lukkede godsvogne - her er billedet fra 1974 - og måske er der også her tale om biler, men det kan jo også dreje sig om eksport herfra til Rumænien. Typen svarer næsten til DR's litra GG 15-godsvogne.

Så var lasten i den lille, ydmyge franske tankvogn nok bedre. Utallige af disse små, to-akslede tankvogne kørte i fast rutefart mellem Frankrig og Danmark med vin.

I Svendborg kom der flere vinvogne om ugen, og pr. vognbjørn blev vognene transporteret op ad Dronningemaen og Vestergade til målet ude på



Endnu en af de store, østeuropæiske godsvogne med fremmedartet arkitektur, fotograferet den 20. juni 1964. Foto HBDS.



En række rumænske vogne, bl.a. CFR 190 7 249-8 i Hedehusene, den 17. april 1974. Foto HBDS.

Svendborg Konserverfabrik, hvor vinen blev tappet på flasker og kartoner. Resten - bundfaldet og de sidste dråber - blev møjsommeligt tappet af tørstige sjæle ned i spande og viderebragt til byens "uofficielle" marked. Kendte man de rette personer, kunne man altid få billig, fransk rødvin (uden banderole!).

Fra Tyskland kom ofte svært belæssede godsvogne med maskindele, transformatorer, støbegods og andet, som kunne læsses på åbne vogne. Hvad den svenske vogn til transport af smalsporede køretøjer har været brugt til i Sønderborg i 1969, kunne det være godt at vide. De smalsporede jernbaner på Als var jo blevet nedlagt næsten 40 år før, så hvad lavede vognen i byen?

Fra Luxembourg ankom ind imellem også gråmalede godsvogne - det kan have været vin, men der kan vel også være tale om forskellige industri- eller landbrugsvarer. Østrigske vogne var heller ikke sjældne, hvilket vognen af tysk Oppeln-type med bremsehus kan være med til at vise, mens belgiske vogne ofte havde egerhjul, selv på nyere typer så som UIC-vogne.

Så sent som i begyndelsen af 1990'erne så og fotograferede jeg en Ks-vogn med egerhjul fra SNCB i Nyborg Færge. Slutteligt en enkelt, dansk godsvogn af mere aparte udseende, IKI-vogn 24870, som vel har fragtet kød til udlandet. Litra IKI var en ret blandet gruppe af tyske lejevogne, som det vil være for

omfattende at komme ind på her, men de var nyttige i en situation med vognmangel i de første efterkrigsår. Nogle af disse modeller kan findes på markedet - måske skal man lede længe efter for eksempel ældre Piko-modeller fra Østbloklandene, men det kan jo blive en sport i sig selv (jvf. artiklen om de to vognspecialister forrest i bladet).

Det virker som om, at netop i disse år vælter det frem med nye, flotte godsvognsmodeller fra flere producenter - Brawa, Piko, Märklin, Roco, L.S. Models, REE, Jouef, Exact-Train, Heris, Artitec, A.C.M.E., NMJ m. fl. sender utallige modeller af nye og ældre vogne på markedet, og i reglen i fremragende kvalitet.



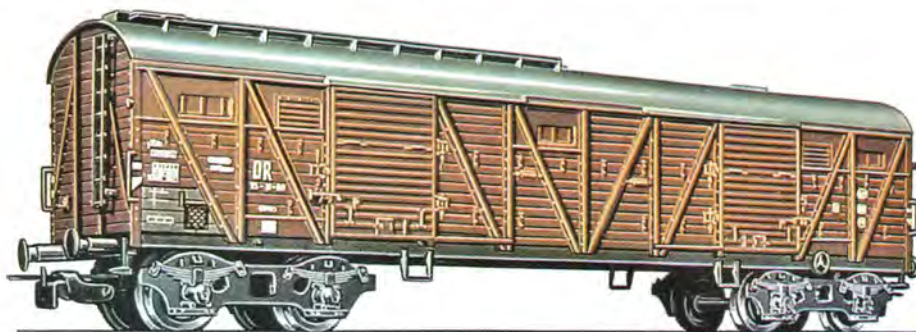
Vin fra Frankrig ankom bl.a. i tankvogne som denne fine, lille sag, SNCF litra Uh fra Beziers, i Tåstrup den 18. august 1971. Foto HBDS.



En typisk, østeuropæisk kølevogn i model fra Piko - det er type EK4 fra CFR i Rumænien.



En tysker, DB SSym 46 965 140, læsset med en kæmpe krumtap, juni 1958. Foto HBDS.



Den lange GG 15 fra DR - vognkassen ligner meget en af de rumænske vogne. Model fra Piko



SJ 20-74-422 5 003-2. Transportvogn til smalsporsmateriel. Sønderborg den 9. november 1969. Foto OLJ.



Gråblå, luxemburgsk Gs af fransk type i Allingåbro, 16. september 1978. Foto OLJ.



En østrigsk 'Oppeln', Gkklms 139 1 803-3 i Viborg den 13. juni 1981. Lignende modeller fås fra bl.a. Brawa og Exact-Trains. Foto OLJ.



Belgiske vogne havde helt op i 1990'erne egerhjul på nogle godsvogne. Her er en Glms med egerhjul i Randers den 24. marts 1979. Foto OLJ.



En af DSB's tyske lejevogne, litreret IKI 24970, 1952. Foto Clausen 4402, slg. Leif Ørndorf.

Den franske Yoyo

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Firmaet EPM (europassionmodels), der ellers har været kendt for at producere modelbiler i skala 1:43,5, er for få år siden begyndt at producere H0-modeltog, blandt andet det franske gasturbine-motortog RTG. Modellerne produceres og markedsføres sammen med L.S. Models.

Den seneste model fra EPM er det lille, franske rangerlokomotiv type 6500, også kaldt Yoyo (fordi rangerlokomotiver piler frem og tilbage med vognstammerne).

Yoyo'en kommer i flere udgaver, og her er det den originale, mørkegrønne udgave fra 1957. Det er en ret enkel maskine - overdelen er meget glat og næsten uden detaljer, men det svarer til forbilledet.

Det er navnlig bemærkelsesværdigt, hvor få påskrifter der er på modellen -

blot litra- og nummerplade, en bemalet pufferplanke, ganske få påskrifter på undervognen, og det var så dét! Der-til kommer dog meget fine rækværk (af

fleksibelt plastmateriale) og håndbøjler (af tråd) samt ganske få og små, subtile påtryk på fjederholderne (1-2-3-4). Til gengæld er de få detaljer, som forbille-



Yoyo'en er klar til kørsel.

det har, lavet fortrinligt på modellen - om det så gælder de mærkværdigt placerede vinduesviskere, der ikke sidder symmetrisk på fronruderne.

Man sagde dengang om franske biler, at hvis en detalje eller et apparat havde fundet sin rette plads og funktion (f.eks. en viskerarm eller blinklyskontakt i en bil), kunne man være sikker på, at de franske ingeniører fandt på en anden løsning. Det kan Citroën-ejere tale med om!

Modellen her er dog fuldt ud kompatibel med andre modeltog. Den kører formidabelt, blandt andet på grund af den store vægt (152 gram) og fraværet af isolerende gummiringe. Der er retningsbestemt front/baglys (to hvide/røde lanterner) og mulighed for rangerlys i digital drift. En fin, lille maskine, som lover godt for kommende produktioner fra EPM.

EPM Production art. nr. 123314 SNCF rangerlokomotiv type 6573. Epoke III. Pris kr. 1.350,-. Digitalversionen koster ca. kr. 2.250,-.



Advarselsskilt på udstødningen og pudsig placering af vinduesviskere.



Avranches, Normandiet. Yo-Yo rangerlokomotiv type 6535, her i epoke IV-bemaling med gule striber, august 1982. Foto Flemming Søeborg.



Fronten er enkel og nøgtern med fine påtryk på pufferplanken.

Tatra T 3 i skala 1:43,5

Tatra T 3 - flere ord behøves ikke.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den tjekkiske sporvogn Tatra T 3 er med knapt 14.000 eksemplarer den mestbyggede sporvogn i verden. Typen, der er baseret på den amerikanske PCC-type fra 1930'erne, blev bygget af CKD Tatra fra 1960-91, og hovedparten af vognene blev leveret til sporvejssystemer i den daværende Østblok - de kommunistiske stater i Østeuropa (Comecon-landene). Vogn-typen blev også eksporteret til Nord-

korea. Pudsigt nok blev der kun bygget 122 bivogne - det var hovedsagelig byer i DDR og Jugoslavien, hvor man ønskede bivogne.

Sporvognen var meget moderne for sin tid - den var bygget til relativt god fart (65 km/t), stor passagergennemstrømning og dermed relativt få sæder - til gengæld havde nogle af vognene opvarmede sæder. Vognene kunne multipelekobles, og to- og tre-vognstog er eller var ingen sjældenhed. Bivognene

var med så få byggede eksemplarer til gengæld sjældne. I stedet kobled man to eller tre motorvogne sammen.

Fordelen ved denne driftsform var, at der var større fleksibilitet og nemmere tilpasning til vognbehovet dagen igennem.

Formgivningen på vognene var markant og dynamisk - i vor dage ville man vel sige ikonisk - og vækker minder om rundsnudelokomotiverne (Mx, Mx) og andre køretøjer fra den tid - T 3 er i hvert



Stor eller lille - begge muligheder findes.



Smukke modeller i to størrelser.



Over hele byen kunne man se T 3'erne i drift - her i et af de større kryds. Bagest til venstre anes endnu en vogn på vej. Foto fra 2009.



Sporvognene i Prag er uundværlige i byens trafik, og de bliver brugt meget af befolkningen.



En Tatra T 3 smutter ud fra en af de mange bygninger med hvælvinger til trafikken i nærheden af Karlsbroen.



En flot 'bagende'.

fald nemt genkendelig med den buede front, de to frontlanterner, den elegante rød/creme bemaling og 'skørterne' hen langs vognsiden. En enkelt vogn befinder sig nu i Danmark, idet Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm har nr. 7079 i vognparken - erhvervet i 2017.

T 3 i model

Gennem tiden er der lavet forskellige modeller af T 3. Jeg ved ikke præcis, hvor mange varianter og fabrikater, der findes, men modellen findes i byggesæt

fra det tjekkiske firma MB, der også har mange andre typer i programmet. Byggesættene kunne bl.a. købes i Prags sporvejsmuseum, da jeg var der i 2009.

I de senere år har den dubiøse virksomhed Editions Atlas lavet en meget vellykket standmodel af T 3 i metal/resin, i skala 1:87, og seneste skud på stammen er Premium Classixxs, der har udsendt en fabelagtig model i skala 1:43,5 af Tatra T 3 - i øvrigt monteret på et vejstykke med

brosten, godt skærmet af en stor plexiglas-overdel - en drøm af en sporvognsmodel (uden motor). Der er ingen grund til at skrive mere om denne model - nyd den blot, som den er, og tag en tur til Sporvejsmuseet på Midsjælland for at se den ægte vare - eller til Prag eller en af de andre, tjekkiske sporvejsbyer, hvor T 3 endnu kan ses i drift.

Premium Classixxs art. nr. PCL 47094 Tatra T 3. Pris ca. kr. 1.050,-.

Banestyrelsens Mz fra hobby trade



hobby trades nye, flotte Mz 1408 undervejs i det tidlige forår.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En anelse for sent blev jeg opmærksom på den nye H0-model af banestyrelsens Mz 1408 fra hobby trade. Alligevel lykkedes det at stykke en model sammen af diverse stumper - overdelen er korrekt nok, men underdelen stammer fra en Mz IV, hvor med bogier og undervognsdetaljer ikke stemmer overens med forbilledet.

Det kan jeg godt leve med, og ellers må jeg måske kannibalisere en Lima- eller Roco-Mz til en rekonstruktion. For mange år siden - det var i 2004 - holdt nr. 1419 en dag på et sidespor på Odense banegård, og jeg fik taget nogle billeder af lokomotivet.

Siden så jeg aldrig dette eller et af søsterlokomotiverne - der var i alt seks Mz'er af serie I og II, som blev overtaget og ommale af banestyrelsen mellem 2002-04 (nr. 1403-05, 1408, 1411, 1419). Noget kunne tyde på, at det var en overilet handling, for lokomotiverne blev herefter solgt til forskellige operatører og kører nok videre i andre bemalinger, men det fører for vidt at komme ind på her.

Bemalingen mellemgrå med orange signaturfarver tiltalte mig umiddelbart, da jeg så lokomotivet dengang, og ind imellem kom jeg i tanker om det - men længere kom jeg ikke med eventuelle planer om at ommale en Lima Mz til dette nye design. Til gengæld er jeg glad for, at hobby trade nu fik lavet en serie af dette forbillede, der blot fik få år i drift - og det var nok de færreste, som nåede at se dem i drift for alvor.

Om modellen er der ikke meget andet at sige, end at den lever fuldt ud op til hobby trades glimrende modeller. Nu er mit lokomotiv jo en "cross-kitting"

(en krydsning), så derfor er det ikke helt fair at komme med en bedømmelse, men firmaets Mz-lokomotiver har mig bekendt altid været i orden.

Modellen er velkørende, har 21-bens stik til dekoder og lysskifte for/bag med dioder (kun afprøvet analogt). Hvad overdelen angår, er det intet at udsætte på hverken farver, påtryk eller detaljering. Der er dog lidt forskelle mht. placering af de nederste påskrifter på modellen af 1408 og et af forbillederne, nr. 1419, men det kan der også have været i virkeligheden.

Det er en meget flot model, som pyn-ter - hvad enten den kommer til at stå i en vitrine eller kommer i funktion på et epoke VI-anlæg. Jeg har dog tilføjet en lokomotivfører i det ene førerrum. I øvrigt kunne hobby trade sidst i april fejre tyve års jubilæum, og det er ikke så lidt, at fødselaren har nået på de tyve år - med flere op- og nedture, end det sker for de fleste andre virksomheder.



Modellen i 'imponér-vinkel'.

Heldigvis er hobby trade/DWA kommet ud af de mange turbulente omgange med skinnen på næsen og er klar til mange års nyudviklinger - og de kommer, lover Karsten Pedersen. men måske i lavere tempo end før. Det er i øvrigt ikke en fejl som sådan, at navnet banestyrelsen står med småt. Sådan skrev styrelsen selv navnet - men mange fik såvel navnet som virksomhedens funktioner galt i halsen, da arbejdet med sporarbejder m.v. ikke altid stemte overens med materieloperatørernes forhold (og passagerernes forventninger).

Således hed banestyrelsen gennem meget af dens levetid Chikanestyrelsen blandt lokomotivførere, fordi det virkede som om, at styrelsen var sat i verden for at hæmme eller forsinke togdriften. Sådan er det vist slet ikke med efterfølgeren, Banedanmark, i dag...!

hobby trade art. nr. 151408 Mz 1408 banestyrelsen. Epoke VI. Pris ca. kr. 2.000,-.



En lokomotivfører har fået plads i førerrummet.



Mz 1419 på et sidespor i Odense i 2005 - et sjældent syn.



Fronten af den nye model, dog minus en af de orange lanterneholdere og et trin, der uheldigvis var faldet af.



- og fronten på forbilledet.

De franske TP-vogne



'STEF'-vognen er meget firskåren og ligner de samtidige amerikanske 'reefers' (kølevogne).



Markant påskrift på vognsiden.

Af Flemming Søeborg

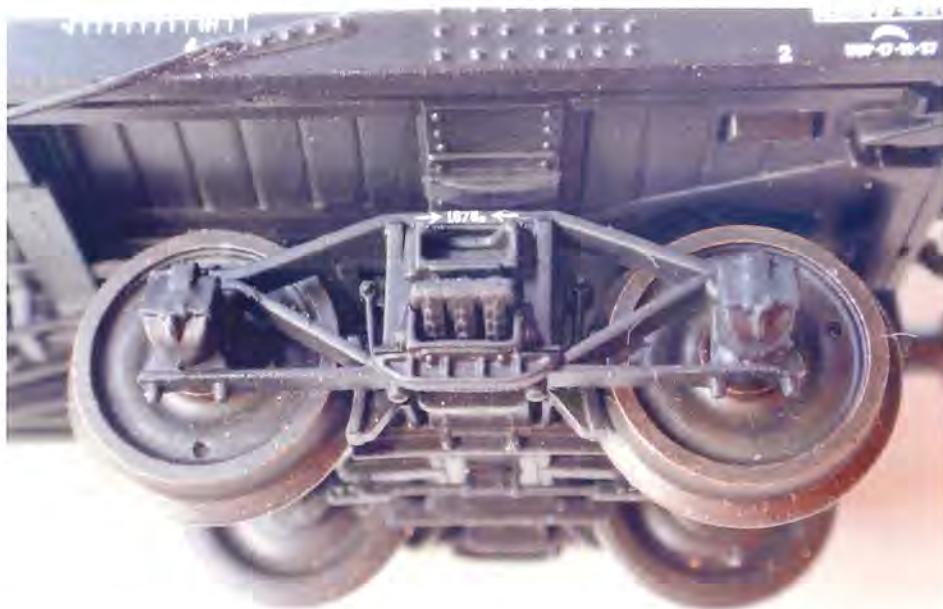
I 1917 indtrådte USA i den verserende krig i Europa som allieret med Frankrig og Storbritannien mod først og fremmest Tyskland. Der blev sendt amerikanske tropper og materiel til Europa, men samtidig var man klar over, at de franske jernbaner ikke kunne magte de mange transporter af krigsmateriel. Løsningen blev at bygge en masse materiel

"over there" – damplokomotiver af typen "Pershing" (på fransk 140 G) og tusinder af bogiegodsvogne – og sejle dem til Frankrig.

Materiellet var bygget med europæiske koblinger og puffere. Vognmateriellet fik på fransk navnet "Travaux Public", forkortet TP ("Offentligt Arbejde") og indgik efter våbenstilstanden som almindeligt materiel på banerne. Alle vogne var bogievogne.

De var udstyret med amerikanske bogier af typen "Diamond", hvilket var lidt af en revolution i Europa, hvor de fleste godsvogne var små, to-akslede typer. Der fandtes flere variationer af bogietypen, men fælles for dem var deres enkelthed og robusthed.

Bremseklodserne sad oftest indvendigt (én klods pr. hjul), og fjedrene sad vertikalt, men der var også bogier med horisontale fjedre. Der blev mest benyttet



Bogie med flotte detaljer - bemærk f.eks. hullet i hjulskiven.



Gavl med fine trin og knivskarpe påtryk.

egerhjul, men også massive hjul blev anvendt (og senere blev der brugt begge typer på samme vogn).

Der blev bygget otte TP-varianter: silovogn, fladvogn, lukket godsvogn, tankvogn, biltransportvogn, kæpskinnevogn, kølevogn, vogn med forsænket lad. Nogle af vognene havde spinkel undervognsarmering, og vognkasserne var af træ.

Deres lette konstruktion gjorde, at mange af vognene efter relativt få år fik nye vognkasser af stål. Omkring 1990 blev de sidste TP-vogne udrangeret.

TP i model

Flere modeljernbanefirmaer har lavet H0-modeller af TP-typen. Bedst kendt er nok Jouef-vognene, hvoraf nogle var rene fantasimodeller, mens Hornby, Fleischmann og Makette har lavet flottere typer. Nu har REE lavet en serie på hele 24 varianter på én gang. REE betyder i øvrigt Rail Europe Express.

Jeg har set nærmere på kølevognen med det store "STEF"-firmanavn på siden. STEF er et meget stort, fransk køletransportfirma, der ikke skal forveksles med vor hjemlige kødvirksomhed STEFF (-Houlberg).

STEF-vogne kunne førhen også ses her i landet, men om TP-typen var på besøg her, har det ikke været muligt at opklare.

Vognkassen er støbt i plastic med fine detaljer og skarpt påtryk, fuld ud læseligt (revisionsdato 17.10. 1957). STEF står med blåt, "FRIGORIFIQUE" (kølevogn) og adressen med rødt, og ellers er litrering m.v. med sort.

Graveringen på vognkassen er nydelig. De mange håndbøjler eller trin på gavlen er lavet af tråd og lakeret i vognkassens farve, og pufferne er fjedrende.

Også undervognen med bogier lever op til forventningerne, og en særlig finesse er undervognsarmeringen (som på dansk ofte kaldes "sprængværket", selvom det lyder lidt sprængfarligt), der er lavet af stive metaltråde og dermed er mere sirligt end de sædvanlige plaststøbninger. Flot arbejde!

Hjulskiverne er om muligt endnu mere detaljerede, idet der er bittesmå huller i hjulskiverne. Hjulene er brunerede. Det er realistisk til fingerspidserne,

men hvorfor der er disse huller i skiverne, unddrager sig min forståelse. Kan det have noget med at modvirke spændinger i metallet at gøre, er det en måde at bortlede varmen ved bremsninger, eller har det noget med afbalanceringen at gøre? REEs model ruller fint og er teknisk også helt i orden.

Vognkassen har mindelser om amerikanske godsvogne (reefers) - dog fandtes vogne med Diamond-bogier for eksempel allerede herhjemme fra 1886 (litra TG/TGA, også kaldt "Busses Amerikanere"). REE laver ud over kølevognene også tankvogne og andre typer i denne serie.

Det er en spændende udvikling, der foregår på modeljernbaneområdet, ikke kun som her i Frankrig, men over store dele af Europa.

REE art. nr. WB538 SNCF STEF TP Kølevogn. Epoke III. Pris kr. 350,-.



REEs tegning af vogntypen.

Bjergning af vrage af Triangelbus

Bag væksterne befinder Triangelbussen sig. Foto Morten Storgaard.



Af Erik Storgaard, SHS

Gennem mange år har en Triangelbus stået ved en mindre erhvervsejendom og privatbolig i Indslev tæt ved Nr. Åby på Fyn. Medarbejdere fra Sporvejsmuseets Odense-afdeling blev for omkring 20 år siden opmærksomme på bussen, og siden har der været forhandlinger med ejeren om at erhverve bussen, men hidtil uden held.

Typen af denne Triangelbus kendtes ikke udover, at den er bygget i midten af 1930-erne og har tilhørt "De hvide Busser" i Odense samt erhvervet kort efter 1950 af en fabrikant. Da Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm tilbage i 2002 erhvervede en Triangelbus, som har tilhørt Københavns Sporveje og havde nummeret KS 37 og har kørt som "Strøgbus", men desværre manglede vitale dele som aksler, styretøj osv., kort sagt alt hvad der normalt ligger under gulvet på en bus undtagen motor, kunne bussen fra Indslev måske være interessant som dele ved en mulig kommende restaurering.

Nye forhandlinger blev indledt i 2017, og det lykkedes fysisk at komme tættere på bussen for at undersøge den nærmere. Imidlertid stod bussen nærmest i en skov af træer, stikkende buske og meget andet samt delvist indbygget med ejendommens øvrige bygninger, idet den stod op ad to huse/skure (bussens forende og højre side), og henover var der lagt et halvtag, som var fastboltet til bussen.

Derfor var en detaljeret undersøgelse særdeles vanskelig, men det lykkedes dog at tage en del billeder - nærmest i blinde ved at stikke hånden med et lille kamera ind mellem træer og især ind under bussens sider, der delvist var rustet bort og ind under gulv for at afgøre tilstanden af de måske brugbare dele.

Adgang til det indre af bussen var umulig, da fordør var blokeret og nødudgangsdør i venstre side ikke kunne åbnes. Endvidere var den fyldt helt op med alskens dele såsom havemøbler, tre-hjulede cykler, en natpote, flere sæder til personbiler, diverse bøtter og tusindvis af andre løse dele samt ugeblade og legetøj, da bussens seneste anvendel-

se har været som legehus for ejerens seks børn og senere som oplagsplads. Diverse billeder og nogle cirkamål afgjorde, at måske kunne der indvindes brugbare dele til en kommende restaurering af Sporvejsmuseets KS 37. Siden erhvervelsen af denne har man søgt at skaffe de manglende dele, men uden held trods over 15 års søgning, og derfor kunne en kommende restaurering blive nærmest umulig.

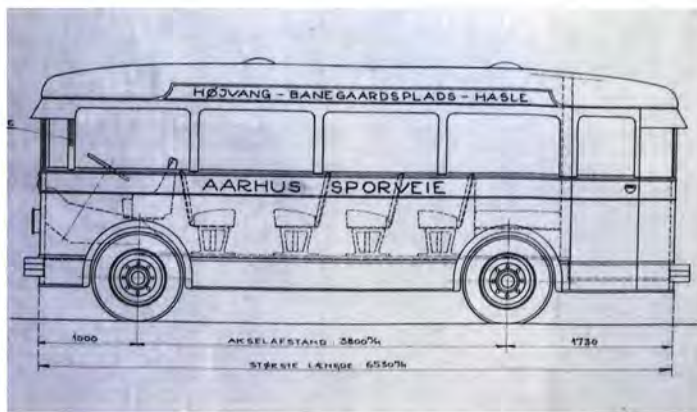
Den store dag

Der indledtes nu realitetsforhandlinger med ejeren, der i begyndelsen af 2019 nu var blevet et dødsbo. En af arvingerne, heraf en søn af ejeren, var samarbejdsvillig, og det lykkedes at komme frem til en aftale, at bussen måtte hentes mod at de træer, grene og øvrigt der henlå i og op ad bussen blev fjernet uden omkostninger for boet.

Herudover måtte man have en større kran for at løfte bussen over et skur på ejendommen, og en aftale med nabo-ejendommen måtte også etableres, da det absolut var eneste realistiske vej for at kunne løfte bussen ud fra ejendom-



'Skovhuggerne' fra SHS er i gang med at fælde træerne den 27. marts 2019. Foto Erik Storgaard.



Tegning af Triangel-trambus. Slg. Erland Egefors



Og så blev der adgangsvej til højre for-hjørne af bussen. Foto Erik Storgaard.

TIL TUNGT TRÆK TAG "TRIANGEL"



"TRIANGEL" Omnibusser er de mest moderne



"TRIANGEL" Lastvogne er de mest solide

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER A/S
KØBENHAVN - ODENSE - AARHUS - AALBORG

Trambus og Lastvogn. Slg. Erland Egefors

DANMARKS BILRUTER

NUMMER 23 1. OKTOBER 1935

"TRIANGEL" TRAMBUS

Denne særegende Vogn "TRAMBUS", lige velegnet til By, som til Landstræk, byder mange Fordele fremfor den almindelige Omnibus-type. Den har i Forhold til Karosseriets Størrelse en kort Akseafstand, det betyder god Udsynlighed af Pladsforholdene i Karosseriet og stor Manøvreringsevne.

Den er forsynet med en nye 6-cyl. Motor af eget Fabrikat, bygget efter de mest moderne Principer og med de nyeste Forbedringer. Cylindrene har indvendige Foringer af Centrifugal-Chromnikkelstøbejern, specielt varmebehandlede, der i høj Grad modstår Slitage; Cylinderblok og Kramphug er sødalt.

Motorens Gang er let og vibrationsfri og Kærlen i denne Vogn med de vel dimensionerede Faldhøjder i Størrelsen 230/20 og med det komfortable indvendige Udsyn i Karosseriet er en Nydelse for Passagerne.

De forenede Automobilfabriker A/S
København Odense Aarhus Aalborg Kolding

Triangel Trambus. Slg. Erland Egefors

men. Heldigvis var naboen særdeles samarbejdsvillig og havde tilfældigvis et betonareal op mod skuret, hvor bussen måtte løftes over, så kranen kunne placeres sikkert på området. Mindre sikkert var det imidlertid, om bussen overhovedet kunne holde til at blive løftet, uden at den brød helt sammen.

Som beskrevet stod bussen i særdeles tæt bevoksning, men heldigvis har Sporvejsmuseet et hold dygtige "skovhuggere", som en hel dag gerne ville køre til Indslev for at rydde og gøre plads til at placere løftet traverser (kraftige jernprofiler lidt længere end bussens bredde) ind under bussens egne langsgående chassisvanger tæt ved fjedrene, så man med rimelig sikkerhed undgik, at akslerne faldt af ved løftet ud over naboskuret. Den skulle så sættes på et lad på en større lastbil, end museet ellers råder over. Herud-

over skulle bussen og arbejdsområdet ryddes for uvedkommende ting, og disse blev fyldt i to store big bag-poser, som kom til Skjoldenæsholm for affaldssortering.

Dagen for afhentningen bussen oprandt. En lastbil med en passende stor kran blev opstillet på naboens grund. Løfteåg tilpasset opgaven, så bussens sider og tag ikke blev trykket, da det hele var endog meget skrøbeligt, ja, den ene side var på det tidspunkt allerede brudt sammen efter tæring og rådnet træ og blev alene holdt oppe af nogle lodretstillede sæder.

Stropper blev fastgjort til løftet traverserne, og det spændende øjeblik var, når stropper var spændt og hvor meget der fulgte med ved løftet. TV2 Fyn og Fyens Stiftstidende var dagen før orienteret om bjergningen, og begge medier mødte op. TV2 Fyn bragte samme

dag kl. 19.30 indslaget, og Stiftstidende lavede også en fin omtale af afhentningen.

Den fløj - og holdt

Mens der blev filmet, blev bussen, mens alle holdt vejret, løftet over skuret og ud på lastbilen, uden at noget væsentligt faldt af. Chaufføren valgte klogeligt at sikre bussen med hele tre presenninger og hertil et passende antal stropper inden kørsel mod Midtsjælland.

Flere gange undervejs blev stropper efterspændt, da det ikke ville være så heldigt at holde på Storebæltsforbindelsen, efter at forskellige løsdele var blæst af. Vel ankommet til Sporvejsmuseet blev bussen henstillet på jernbanesveller, idet en øget højde muliggjorde nærmere undersøgelse af undervognen, der var interessant og for om muligt at kunne finde et stelnummer. Ind-



Sådan så der ud inde i bussen. Foto Erik Storgaard.



Med hjælp af en kran blev vraket med forsigtighed løftet over på en lastvogn. Foto Morten Storgaard.

til videre er det desværre ikke lykkedes at finde nummeret på chassisivangerne, hvor det plejer at være, men der ledes stadig. Til gengæld er allerede indvundet diverse dele fra vognkassen, som for restens vedkommende er bragt til skrot- og affaldscontainerne.

Under gulvet skal bussen undersøges meget nærmere for brugbare dele, men nu er de sikret, og der kan over tid vurderes, hvad der måske kan bruges. Et spændende projekt om de manglende dele til "Strøgbussen" KS 37 kan hentes og renoveres i vragresterne af bussen fra Indslev.

Erland Egefors, Århus, har denne kommentar til bussen: Vedhæftede klip fra "Jydsk Motor" 1933 "Danske Motorer i danske Biler" omhandler foruden Triangel-motorerne, som Phønix i Odense lavede støbegods til, også en ny metode til karosseribygning: - har man ligeledes fulgt nye Retningslinier, idet man i Stedet for at samle Staalkarosserier af flere Plader har udvalset det hele i en Plade, hvorved man mener at kunne naa til en betydelig højere Stivhedsgrad end det øvrige Karosseri. Jf. at det gamle karosseri klarede at blive løftet op på en lastbil!

I "Ingeniøren" nr. 2 VI 1934 beskrives en sommerudflugt til Odense lørdag den 14. juni 1934. Foruden besøg hos Thomas B. Thrige også besøg hos DfA. Vangerne til chassissrammerne købtes hos engelske og tyske stålvalseværker, ellers fremstillede DfA det meste selv. I "Ingeniøren" hedder det: "Ved en paafølgende Gennemgang af Fabrikken, hvor vi fulgte Fabrikationen fra Begyndelsen til Enden, bemærkedes imidlertid flere tekniske Finesser, blandt andet at Listerne paa Karosseriet var valset ud i selve Pladen,

hvorved undgaas den skræmmende Revne af Malingen, som ofte ses langs de sædvanlige Lister - som f. Eks. paa Bilen, som transporterede os, hvor Malingen var revnet hele Vejen langs en ikke udvalset Liste". Undertegnede kan så tilføje, at når malingen revner, har rusten frit spil!

Min konklusion er derfor, at det er enten Odense Omnibus vognnr. 2 (chassisnummer 2285) eller vognnr. 16/25 (chassisnr. 2266). Nr. 01 blev solgt til Helsingør og nr. 02 fik nyt karosseri i 1950.



Ved ankomsten til Sporvejsmuseet kunne bussen møjsommeligt pakkes ud igen - og her faldt en dør af. Foto Erik Storgaard.



Morten Storgaard er i færd med at undersøge akslerne. Foto Erik Storgaard.



Det sidste billede af hele bussen, inden den blev spittet ad for indvinding af reservedele. Foto Morten Storgaard



De sørgelige rester, som muligvis kan genbruges til den anden Triangel-bus, den 15. april 2019. Foto Henrik Jensen.

INOX-vognene

Nye DEV INOX-vogne fra Jouef



1. klassesvognen har brede overgangsdøre og gummivulster -

- mens 2. klassesvognen blot har gammeldags harmonika, der ikke passer til gummivulsten - meget underligt.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Som nævnt nogle gange er Jouef så at sige genopstået, og det er et helt andet firma med ny identitet, der i dag fremstiller franske modeltog. I øvrigt fylder firmaet 75 år i år. Jouef har udsendt en ny serie af INOX-vognene.

Disse vogne var baseret på de amerikanske Budd-typer, materiel overvejende bygget af rustfrit stål (l'acier inoxydable på fransk), hvilket dels gav sikrere materiel, dels gav nogle særdeles elegante, sølvblanke og meget moderne vogne.

De første INOX-vogne blev bygget i 1952, og de tegnede på sæt og vis det moderne, franske jernbanevesen, indtil Corail- og senere TGV-togene tog tæten. Såvel damp-, diesel- som elektriske lokomotiver blev benyttet til at trække vognene.

En af attraktionerne i vognene var, at der var telefoner i dem - ganske sensationelt dengang! I alt blev der bygget 406 eksemplarer af forskellige typer.

Også jernbanerne i Portugal og Algeriet havde lignende vogne i materielparken. I 1998 forsvandt de sidste

INOX-vogne ud af driften hos SNCF. Jouef, Rivarossi, Lima og sågar Piko (DDR) har lavet dem før, mens Märklin lavede en INOX A 8 myfi-vogn mellem 1964-86 i forskellige udgaver (nr. 4050, 4076).

Jouef har genudsendt serien af INOX-vogne (fra Rivarossi), blandt andet dobbeltsættet med én 2. klasses kupévogn og én 1. klasses storrums/rejsegodsvogn.

Denne sidste sælges foreløbig kun i sæt. I øvrigt ville man normalt lave 1. klasse som kupéer og overlade storrummene



De nye Jouef-vogne har flotte detaljer og påtryk, men håndbøjlerne er to-dimensionelle, og det er en skuffelse i 2019.



Jouef-modellen med bagageafdeling stråler om kap med forårssolen. Bagved ses L.S.Models TEE-vogn.

til 2. klasse Vognene er meget tunge, og alene det virker som en garant for kvalitet. Umiddelbart er der da heller ikke noget at kritisere ved modellerne - de ruller let, dimensionerne passer, de mange sikker på sider og tag er skarpt graverede, de få påtryk er i orden, og der er fint gennemsyn ind til passager-rummene med forskelligtfarvede sæder. Bogierne er også i orden, og der er tilmed fjerdrengende puffere.

Skuffelser og mangler

Men når man betragter gavlene nærmere, ser man pludselig, at de er ikke ens på de to vogne. Det skulle ikke be-

tyde så meget, når blot de overholdt samme normer og mål, men de er vidt forskellige: På 1. classesvognen er der moderne og brede overgange med gummivulster, på 2. classesvognen er det en almindelig smal og harmonika-forsynet overgang - og dermed passer de to vogne i sættet ikke sammen! Sjusk eller dårlig research/planlægning - jeg ved det ikke, men det er lidt irriterende.

Omvendt bemærkes det dog ikke, når vognene er koblet sammen, men sådan en fejl burde ikke forekomme. Var det så blot det eneste, men nej. Detaljeringen

er fin, skrev jeg, men når man kigger dørpartierne nærmere efter, ses det, at Jouef har "snydt" her - for håndbøjlerne er blot støbt i karossen og ikke fritstående, som de ellers er på konkurrenten L.S. Models TEE-vogne.

Det holder naturligvis prisen nede, men hvis der 'blot' er tale om genoptryk af ældre modeller, passer det ikke helt til det image, som Jouef gerne vil sælges på i dag, så forhåbentlig bliver det bedre ved næste nyheder.

Jouef art. nr. HJ4099. Sæt med to INOX-vogne, epoke III. Pris kr. 700,-.



De to generationer af INOX-vogne - TEE-udgaven fra L.S. Models til venstre med separate håndbøjler, Jouefs revitaliserede vogn til højre.



Der var stil over det, når familien skulle på ferie i 1960'ernes Frankrig - naturligvis med tog. Her ses et næsten stilrent tog med INOX-vogne. Slg. SoB.

Banegård & Sporvogn



Inspirationen til maleriet, Rossio-banegården, Lissabon 31. maj 2017. Foto Flemming Søeborg.



En vogn fra samme serie som vognen på maleriet, vogn 439 på linie 9 i Pile Allé den 16. april 1959. Foto Jan Walter.

Af Flemming Søeborg

For godt et år siden bragte jeg en artikel om kunstner og grafiker Lone Ertbølles billeder, inspireret af sporvognsmotiver. Lone har siden arbejdet videre med temaet, og et af hendes seneste værker er en spændende komposition af forskellige motiver, blandt andet en sporvogn og en banegårdshal. Maleriet måler 1 x 1 meter og vækker opsigt hos alle, der betragter det.

Sporvognen er nemt genkendelig for kendere, det er en af de "spids-snudede" motorvogne fra serien 422-446 hos Københavns Sporveje. Det er den samme type, som Editions Atlas lavede en model af.

Baggrunden på billedet, det spidse banegårdstag, vinduerne og buen bagest genkendte jeg med det samme, idet det er det indre af hallen på den store Rossio-banegård i Lissabon, fotograferet i maj 2017.

Lone Ertbølle er grafiker hos Deslers Bogtryk i Assens, hvor Spor og baner bliver lavet, og da jeg kendte til Lones forfærdighed for sporvogne, køretråd, luftledninger og anden teknik, sendte jeg en hoben billeder med disse motiver til inspiration - og det kom der noget godt ud af!

Det er dejligt at se, at også yngre mennesker kan finde fascination i tidligere tiders teknik og samfærdselsmidler og så at sige uddrage kvintessensen af dem og omsætte det til kunst. Forhåbentlig

fortsætter Lone Ertbølle kursen med sine billeder, for de er såvel flotte, inspirerende som fortællende - og yderst relevante for alle, der er glade for tog, skinner og sporvogne.



Lone Ertbølles fine komposition 'Banegård & Sporvogn' fra 2018. Foto SoB.



De to gamle skinneudlægningskraner i Fredericia. Foto Dansk Jernbane-Arkiv v. Per Topp-Nielsen.

Per Topp-Nielsen, Dansk Jernbane-Arkiv, har sendt supplerende oplysninger om Roco-sættet med to E-vogne i sidste nummer. Han skriver, at "vogne, som er revideret i 1981, ikke skal have prik foran litraet - det blev afskaffet i 1980. 5020120 skal under ingen omstændigheder være S-mærket (foran lastgrænseskemaet). Har der stået noget her, har det været [90] eller [80], men absolut ikke "S".

Mange vogne beholdt deres mørkebrune farve helt til enden. Nogle få blev i 1970'erne nyopmalet i grøn-brun café-au-lait farve. De fleste var blot pletmalet i op til otte forskellige farvenuancer (på samme vogn)". Endvidere, at "påskrifterne på 5020120 viser med al tydelighed, at man blot har taget påskrifterne fra en Es 5520xxx-vogn og givet den et 5020xx-nummer.

Således skal Lop være 10,00 m - ikke 10,50 m. 502-vogne var aldrig S-mærkede, og lastgrænserne skal være som på 5020354 til venstre: 22 t/26 t/30 t. Taravægten skal være 9400 kg - ikke 10700 kg. Det sidste stammer også fra en skruerbremsvogn. 5020120 er altså i enhver henseende helt hen i vejret. 5020354 (= museumsvogn) kan gå an uden bremsklodser - og så passer bremsenhjørnemærkerne tilmed."

Per tilføjer også til artiklen om "Giraffier på sporet", at afløseren for den gamle skinneudlægningskran 151 på Td-basis blev opbygget i 1992 på undervognen fra en tidligere E-vogn (nr. 5000016, stelnummer 12416).

Denne nye skinneudlægningskran fik nr. 40-86-9451001-2 og havde kranbom med elektrisk spil. Vognen blev ophugget i 2007. I øvrigt var billedet nederst side 44 taget af Per Topp-Nielsen og var temmeligt beskåret - derfor bringes det her i fuld størrelse, så læserne kan få det fulde udbytte af det.

Jan Bojsen Hager har disse kommentarer til nr. 44:

På det store forsidebillede svarer maskinnummeret 1141 ikke til billedteksten side 4. Billedet side 17 af den nedrevne Højby station kan ikke være taget året efter 150-års jubilæet, da banen Odense-Svendborg først åbnede i 1876.

I artiklen om Østre Gasværk står side 19 første spalte, at gassen blev produceret ved forbrænding af stenkul i retorter. Der skete netop ikke en forbrænding af kullene, men kun en kraftig opvarmning, hvorved gassen blev frigivet fra kullene. Hvis kullene var blevet brændt, ville man jo kun have fået

røg og aske ud af det (og en del varme). Side 20 anden spalte omtales ØG's "syvvognsstammer". På ingen af billederne i artiklen kan jeg tælle flere end seks vogne, og det samme er tilfældet med billederne i den gamle bog "Kultog til gasværket", hvor det også nævnes, at ved losning af skib anvendtes to lokomotiver og 12 vogne.

Inspireret af artiklen om "Sporstopper" s. 51 ff. og korrekt sprogbrug kom jeg til at tænke på brugen af ordet "overskæring" flere steder i omtalen af ØG. Jeg mener, at det i korrekt jernbanejargon hedder "overkørsel", og dette ord bruges da også i bogen "DSB Baneanlæg" (1989). På side 26 er vist et billede fra Næstved af ME 1524 med Bn-stamme. Nok har vognmateriellet af og til skiftet litrering, men så meget...

Jeg beklager fejlene. Billedet fra Højby er fra året efter 125-års jubilæet; og det er korrekt, at kullene ikke skal forbrændes, blot glødes ud - ligesom i en gasgenerator med bølgebrænde. I 1965 anvendte DSB begreberne "niveauskæring" og "overkørsel", mens Nudansk Ordbog mest hælder til ordet "overskæring". ØG's påståede syvvognsstammer var en tanketorsk, lige som vognmateriellet i Næstved var B-vogne. Tak for rettelserne.

Gamle jernbanebilleder

Af Flemming Søeborg

Det hænder, at jeg får nogle ældre billeder, jeg ikke umiddelbart kan identificere. Her er en lille håndfuld - det er allesammen

billeder med personale på, og det ville være rart, om nogle af bladets læsere kunne fortælle noget om personerne, stederne eller anledningen til billederne. Kun i et par tilfælde er stedet angivet, så derfor er enhver oplysning

velkommen. Jeg håber på mange og opklarende svar, og jeg vil i kommende numre bringe andre billeder, der mangler oplysninger om tid og sted.

God fornøjelse med detektivarbejdet!



Her er vi tydeligvis i Sorø, og de to drenge stråler da også af stolthed, men hvornår er det fra? Til højre kan man se ind til stationens centralapparat - det kunne tyde på, at de har været inde og se det i funktion. Bag den ene ses stationens opslagstavle for særtogsmeddelelser - det havde nok mest betydning for banearbejderne, der således blev varskoet om tog uden for den normale køreplan. Samling John Schøler Nielsen.



Det er atter en situation med personale, rejsende og kupévogne, men ellers er der ikke rigtigt noget at fæste sig ved - der er hverken bygninger, skilte, landskab eller andet, der kan hjælpe mht. stedfæstelsen. Billedet stammer fra Tommy Jørgensens samling.



Mutters alene. En lidt slidt kvinde står ved en lille vogterhytte, næsten dækket af sne. Hvor er det, og hvornår? Man kan se et par af leddene, men ellers ikke meget andet, der kan hjælpe på lokaliteten. Billede i John Schøler Nielsens samling.



Dette snevejrsbillede skulle være lettere at stedfæste med vindmøllen, husene og banestrækningens beliggenhed i forhold hertil. Et dusin mand er i færd med at skovle gennem skæringen fri for sne, og at der er tale om betydelige mængder, ses tydeligt af stakken til højre. Men hvor er vi - er det en privat- eller statsbane? Fra John Schøler Nielsens samling



Dette billede stammer fra Viborg. Toget består af en DSB-kupévogn, en udenlandsk godsvogn med bremsehus, endnu en lukket godsvogn samt en tankvogn. Øjensynligt er det en morsom situation, for de fleste på billedet synes at more sig, men - kan man ellers sige noget om billedet? Slg. John Schøler Nielsen.



Her går det mere lystigt for sig, men hvem, hvad og hvorfor er det svært at regne ud. Det er en række "civilister", der befinder sig på et godstog på en større godsbanegård. De synes at have taget mere eller mindre permanent ophold på godsvognene - blandt andet kunne et par af dem ligne nyudsprungne studenter, mens flere af de andre bærer en form for solhatte (?). Men hvad laver de på godstoget - og hvor er vi egentlig? Er det Danmark, eller er det ikke snarere udlandet? Den åbne godsvogn til venstre ser i mine øjne ikke dansk ud, hvilket flere af de andre vogne heller ikke gør. Samling John Schøler Nielsen.



Her står fire raske DSB-folk på perronen. Bag dem ses en stamme med åbne godsvogne, og til venstre er der nogle master og signaler (?). Billedet stammer fra John Schøler Nielsens samling.



Her er vi så atter på en større banegård, hvor et par DSB-ansatte poserer med en pige foran et par godsvogne - den venstre med litra Q?...07, og den anden er ligeledes en Q-vogn (med bundflade 16,3 m²). Littringen er højrevendt, så vi er før 1941. Billedet stammer igen fra Tommy Jørgensens samling.



Et mere nutidigt billede, indlæsning af cykler som rejsegods på en station i (Vest-)Jylland. Toget - der er flere billeder i serien - består af MY 1135, en postvogn, en BDg-vogn samt en tysk Gs-vogn, og på BDg-vognen er et vognløbsskilt "Til Struer" (det ses på et af de andre billeder). På perronen ses de typiske perrontraktorer fra DSB hhv. Postvæsenet, men hvor er det? Tidspunktet er formodentlig i 1980'erne (brune uniformer). Billedet stammer fra Leif Ørndorf.



Det er igen et billede fra John Schøler Nielsens samling, men her er vi mere ude på åbent område. Personalet sidder ved et sporskifte, i baggrunden er der en åben godsvogn med bremsehus og højere bebyggelse i baggrunden. Men hvor er vi?

Ældre hyrevogne i model



Et af de første VW-Rugbrød som Taxa - komplet med tag- og sidelanterner. På døren ses firmaskiltet med telefonnummer. Slg. Tommy Jørgensen.

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer omtalte jeg Brekinas sæt med danske Taxa-biler. Hvis man vil have ældre hyrevogne på sit anlæg, er der stort set kun tale om selvbyg for modeller fra den tidlige epoke III, hvor VW T1 – Rugbrødet eller minibusen – for første gang kørte på de danske veje.

VW T1 minibus er nem at få fat i (Brekina, herpa, Wiking, Schuco), men for at få en ægte hyrevogn, kræver det et par småarbejder.

Det nemmeste er at begynde med nummerpladerne – her skal det være typen med ét bogstav og ét- til fem-cifret tal (sorte emailleplader, fås fra Skilteskoven). Da den første VW T1 blev indregistreret før 1950, kan man faktisk også anvende handskenummerplader.

Foran og midt på taget skal der monteres en lille, firkantet lanterne (ca. 1 x 0,5 x 0,5 mm), gerne tilpasset tagets runding. Er man fiks på fingrene, kan man givetvis montere en lysdiode her. På hver side af fronten skal der monteres de særlige droskelanterner med

klart lys fremad, klart/grønt/lyseblåt lys til siden. Færdigt arbejde.

På limousiner eller almindelige sedaner skal droskelanternerne monteres på motorhjælmens sider. Og endelig skulle der sidde et "FRI"-skilt i instrumentbrættet – til stor ærgrelse for vognmændene, for hullerne til skruerne trak ned i vognens salgspris, når den var kørt fri og skulle sælges til privatbrug.

En anden mulighed

Starmada/Brekina har en ældre, tysk taxi-model i programmet. Det er Mercedes Benz W 187, en model, der blev fremstillet mellem 1951-55. Den var baseret på den ældre 170 S-type, og bilmodellen var tænkt som en overgangsløsning, indtil en ny model var udviklet. Brekina-modellen kan også gøre det ud for en dansk hyrevogn, og den har et meget fint, lille "TAXI"-skilt i forruden – det kunne godt gøre det ud for vore egne "FRI"-skilte.

På køleren sidder en vanvittigt lille, ætset Mercedes-stjerne "til lands, til vands og i luften", som den symboliserer. Andre egnede modeller er Opel

Kapitän – enten fra adp eller Brekina, "Ponton"-Mercedes-Benz 180, store Chevrolet's og andre biler med højt til loftet – jeg mindes store, sorte hyrevogne indtil midten af 1960'erne, hvor der var klapsæder på ryggen af forsæderne, hvilket gjorde det hyggeligt at tage plads med hele familien i passagerummet (og samtidig var der plads til alle kartoflerne fra kolonihaven!).

På sidedørene skulle selskabets navn stå, men det findes vist ikke i model. For mange år siden lavede Williams Modeller et ark med transfers, hvor "Taxa-koteletten" også fandtes (i korrekt størrelse), men det er nok umuligt at finde i dag – i øvrigt blev det trekantede Taxa-skilt først indført fra 1960. Før da havde de københavnske Taxa'er aflange, guldfarvede mærker med "TAXA" og "9001" i sort.

Af tilbehør må nævnes Taxa-telefonskabet fra allestedsnærværende Epoke-Modeller – disse skabe stod over hele København og var nyttige i en tid, hvor mobiltelefoner var et ukendt begreb.

Brekina/Starmada art. nr. 13056 "Taxi" Mercedes-Benz 220 (W 187). Pris ca. kr. 75,-.



Brekina-modellen af Mercedes-Benz W 187 som hyrevogn - meget vellykket og flot detaljeret.



En taxi med 'FRI'-skilt, dog i den tyske version, hvor der står 'TAXI'. En flot detalje.



En københavnsk Taxa af ukendt mærke i 1950'erne. Nummeret står i sidelanterne (ulæseligt), og på taget er der bagagebærer. Slg. Tommy Jørgensen.



Chevrolet og VW T 1 som københavnske Taxaer ved holdepladsen i Herluf Trolles Gade - bemærk tag- og sidelygterne. Standeren er en telefon-attrap. Slg. SoB.

Mystisk skinne

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En dag i april gik jeg og nød foråret langs Lillebælt ved Gals Klint nær ved Lillebæltsbroen. Pludselig så jeg en skinnestump, der ragede op af sandet lige i vandkanten. Jeg tog et par billeder, mens jeg spekulerede over, hvad skinnestumpen mon har været brugt til (skinneprofilet var ret lille, men jeg fik ikke målt det).

Der var ingen andre tegn på konstruktioner af nogen art - både- eller badebro, kystsikring eller andet, så hvor længe har den stået der? Siden broens bygning i 1935, eller senere?

I øvrigt kom Danmarks vel nok smukkeste skib pludselig sejlen forbi i høj fart - og uden en lyd. Det var kongeski-

bet "Dannebrog", der elegant strøg under broen på vej mod Fredericia. Det blev lige til et par billeder, så forsvandt skibet lige så stille igen og efterlod stedet med lyden af bølgerne og fuglenes skrig - samt cirka hvert femte minut togenes rumlen over broen. Dejlige oplevelser på en stille lørdag.



'Dannebrog' passerer Lillebæltsbroen i smult vande.



Skinnen på stranden.

Tuborgs paraplyer - og lidt mere



Tre generationer Tuborg-ølbiler med paraplyer - samt ligaturer på dørene (Triangel, Bedford A og TK). Slg. SoB.



Longs Tuborg-vogn ZB 99 651 fra 1958 - en for sin tid flot og velforportioneret model.



Heljans Tuborg-vogn litra ZB 99 630 var et stort skridt fremad mht. detaljering og udførelse - her er bremseplatformen endnu ikke monteret.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Isidste nummer blev de nye, langbenede øl- og gærvogne behørigt omtalt - men fænomenet med langbenede vogne er jo ikke nyt, for allerede i 1950'erne lavede såvel Long som Pocher glimrende modeller af disse typer.

I 1960'erne kom Liliput med deres serie af langbenede vogne, men her var der udelukkende tale om de almindelige, lukkede godsvogne af HD- og IAL-typerne (baseret på tyske Oppeln-vogne).

Vi skal derfor helt hen til Heljans vognserie fra sidste halvdel af 1990'erne, førend der for alvor kom gode, danske modeller af disse engang så almindelige godsvogne på markedet. Begyndelsen blev gjort med HD-typen, der kom i mangfoldige varianter, blandt andet i farvestrålende udgaver fra KFK, dlg, Danvin og flere særproduktioner fra for eksempel DWA.

Heljan lavede også ølvognene litra ZA og ZB (Carlsberg og Tuborg). Det var glimrende vogne, der afsluttede mange års "tørke" på dette område.

Fælles for alle disse modeller var, at der måske var lidt for meget traditions-tænkning i projekterne, forstået sådan, at der medfulgte talrige plaststøbninger, der på en eller anden måde skulle limes på vognene.

Det var ikke nogen god løsning, specielt hvad angik håndbøjlerne, der var så kraftige, at de nok ville have været tykkere end nedløbsrør, om modelmålene skulle omregnes til 1:1. Der var heller ikke forboret huller, hvorfor man ofte endte med at smøre lim ud over vognsiderne - eller helt opgav at

montere håndbøjlerne. De dygtigste og mest tålmodige modelbyggere fremstillede selv nogle af tråd og borede mindre huller.

I øvrigt var det også planlagt, at der skulle udkomme en gærvogn på ølvognsbasis, og jeg fremstillede et par håndmodeller, hvoraf den ene faktisk kom med i 1998/1999-kataloget (nr. 4230), men af en eller anden grund blev modellen aldrig realiseret. Vi skulle altså derfor helt hen til 2018, inden D.D.S.F.-gærvognen ZB 99705 kom på skinnerne, men det blev så også en vellykket model.

60 års paraply-udvikling

Det kan være morsomt at sammenligne de 60 års udvikling på udformning

gen af Tuborg-paraplyen, set med modelbyggerens øjne. Der var været fem H0-typer til de ældre ølvogne; det er Pocher, Long, Heljan, McK-H0 og hobby trade//Märklin, der har hver deres bud på paraplyen.

Dertil kommer EpokeModellers Tuborg-lastvogn og hestevognen, så det må siges at være et pænt opbud af modeller.

I parentes bemærket findes paraplyen også i skala 1:43,5 på et par Tekno-modeller. Også Liliput har lavet en ølvogn med Tuborg-paraply, men det var til en anden vogntype. Igen som McK har lavet de meget lange Tuborg-ølvogne med paraplyer. Igennem fem årtier kunne Long og Pocher dyste om, hvem der

havde lavet den flotteste Tuborg-paraply, men så kom Heljans udgave og overtrumfede dem begge.

Heljans paraply (og ølvogn) var udmærket og levede op til forventningerne, mens McK-H0's er den flotteste til dato.

hobby trades virker lidt spartansk i udførelsen og mangler guld-farven på spidsen, mens lastvognen og hestevognen omvendt svarer til deres forbilleder. EpokeModeller har i øvrigt også lavet de uundværlige ølkasser (uden indhold!).

I øvrigt gør Olaf Hermansen opmærksom på, at de to første, danske ølvogne kom før Long og Pocher. Det var fra Bodan (1:90) og det schweiziske Bucu.



Pochers Tuborg-vogn - dengang en attraktiv model. Foto Günter Siems.



Akselleje på Longs ølvogne med DSB indgraveret - flot lavet for over 60 år siden.



Longs Tuborg-paraply - flot udført dengang.



Pochers første udgave af Tuborg-paraplyen. Foto Günter Siems



Heljans paraply er også udmærket



mens McK's nok er den flotteste.



hobby trades paraply virker lidt 'spartansk' og savner mere 'kraft' i påtrykket.



Her er paraplyen på hestevognen fra EpokeModeller, lidt afskallet.



Paraplyen på en Tuborg-lastvogn fra EpokeModeller.



4230 DSB DDSF gærvogn / Box car for transport of yeast / Güterwagen für Hefetransport

Heljan-håndmodellen af gærvognen, som aldrig blev til noget.



En af de håndbyggede prototyper af D.D.S.F.-vognen – mere sjælden end køn. Foto SoB.

ER UDKOMMET!

NYT SÆRHÆFTE

108 sider · over 200 illustrationer · limbundet



SÆLGES BL.A.
I FØRENDE
KIOSKER OG
HOBBY-
BUTIKKER

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Kan bestilles på: redaktion@sporogbaner.dk eller
modelbiler@outlook.com · Mobil 26 15 25 50

39677      

Diesellokomotiv, Litra MY

Forbillede: Diesellokomotiv, litra MY tilhørende Danske Statsbaner (DSB). Frontlys bestående af 3 lanterner, dampvarme, 2 låger til påfyldning af sand pr. side og rangerplatforme. Designmalet. Lokomotivet ser ud som det gjorde i 1998. Lokomotivets nummer er 1110.


46934    

Godsvognssæt „Militærtransport“

Forbillede: 3 fladvogne af typen Kbs tilhørende Danske Statsbaner (DSB). Læsset med forskellige køretøjer fra det danske forsvar. Udført med bremseplatforme. Militærkøretøjerne er den lette panserede mandsskabsvogn M113, en Unimog S404 og en Wolf gl.


48795   

Sæt med godsvogne af typen Slmmps

Forbillede: 3 fladvogne af typen Slmmps tilhørende Danske Statsbaner (DSB). Læsset med kampvogne af typen Leopard 1A5 tilhørende det danske forsvar.

