

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 46 · August 2019

DKK 125,-

FYN En miniature



Bestil dit abonnement
Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk

BK 08.08.2019-09.10.2019
DKK 125,- - Euro 16,75
ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00046

BK returuge 41



■ BR 44 'Jumbo' fra Märklin



■ Besøg på LNj

Find os på facebook | @SporOgBaner



NYHED

ÅRSSKRIFT 2019

Til december udsender vi et boghæfte med tekster om danske jernbaner i virkelighed og model med EPOKE III og IV som hovedtemaer.

Skriftet forventes at blive på 96 A4-sider bl.a. med følgende tekster:

- Privatbanernes Marcipanbrød i epoke III og IV (med tegninger og farvetavler)
- Nittede DSB MO i 500/1900-serien (med tegninger)
- Godstransporter og -vogne i epoke IV, virkelighed og model (med mange skala-tegninger)
- Inspiration til en moderne DSB-sporplan i kælderstørrelse
- Rangertraktorer og -lokomotiver hos privatbanerne, epoke IV
- Vordingborg stationsbygning, tegninger og fotos
- Nostalgi: København Anden Bangård
- Storebæltsfærger i 100 år
- Køge-Ringsted-Banens rullende materiel (med nye tegninger af det rullende materiel)
- Oversigt og anmeldelse af danske modeller udgivet i år 2019, bl.a. litra AL, ølvogne, MX-lokomotiver m.m.

...og meget, meget mere

Forbehold for ændringer

Hæftet illustreres som sædvanlig med mange fotos og tegninger.

Udsendes med stift bind, og trykkes på holdbart fint papir.

Vi har til hensigt hvert år i december at udsende et årsskrift med tekster kun om danske jernbaner, der afløser vort tidsskrift LOKOMOTIVET.

Det kommende hæfte 2020 forventes at indeholde tekster om **DWA-Hobby og firmaets produktioner, DSBs IC4-tog, DSBs moderne design 1974-2004.**

Østre Gasværk og det rullende materiel, forslag til sporplaner m.v.

Så vær med fra begyndelsen, og vær sikker på at få alle udgivelser af ÅRSSKRIFTERNE.

Allerede nu kan man bestille boghæftet ved at indbetale

kr. 295,-

på vor konto 9570 - 10 25 16 05. Sidste frist for bestilling er 15. oktober 2019.

HUSK: Vi trykker kun oplaget efter, hvad der forudbestilles.



Så blev det sommer, og måske er det ikke modeljernbanen, der trækker mest i denne tid, hvor der er gode muligheder for at komme ud at køre med veteranvogne og sporvogne og nyde det gode vejr. Omvendt kan det måske blive for meget af det gode med varmen, og så kan man jo altid bruge den som undskyldning for at holde sig inden døre og beskæftige sig med modeltog. Der er i hvert fald al mulig grund til at besøge forhandlerne og se, hvad de har af nyheder på hylderne.

En væsentlig nyhed er Heljans nye DA-postvogne. Det er nogle meget vellykkede modeller, der efter min mening til fulde opfylder ønskerne om veldetaljerede, men alligevel holdbare og flotte modeller - og så kan de bruges i mange forskellige sammenhænge. Et godt valg fra Heljans side, ligesom det er fint, at Heljans kommende modeller også er helt nye (Marcipanbrød, MaK-lokomotiver, nittede MO'er).

Kigger vi ud over vor egen næsetip, strømmer det ind med nyheder fra alle vegne: Piko, Roco, Märklin, NOCH, Brekina, Brawa, Dekas osv. Strømmen af nyheder er uendelig, og man kan bare knibe sig selv i armen og sige: Drømmer jeg, eller er jeg vågen? Men vi er vågne, og der er masser af gode ting på vej.

I øvrigt har bladets oplagstal undret nogle, for det synes at svinge en del. Nogle gange svinder oplaget hurtigt på

grund af større løssalg end forventet, andre gange sker det modsatte, og derfor er oplaget nedjusteret denne gang. Der er altså hverken tale om krise eller panik før lukketid, Spor og baner er i en god, stabil gænge, og jeg agter at fortsætte længe endnu.

Kigger vi på forbilledet, de rigtige jernbaner, ser det lidt mere broget ud: Godt nok blev den nye højhastighedsbane København-Køge-Ringsted åbnet den 31. maj, men slet ikke med trafik i det omfang, man havde regnet med - fire-fem tog i timen, forlyder det. Syd for Næstved må passagererne døje med busser i stedet for tog i lang tid endnu. Desværre er der ikke mange, der taler passagerernes sag, og man har ofte fornemmelsen af, at der skaltes og valtes med toggangen uden hensyn til passagererne. Der er stærkt behov for at få forbedret forbindelserne sydpå (til Tyskland) radikalt: Indtil for få år siden var der direkte tog fra København over Fyn/Jylland helt ned til Basel/München (med nattog). Det var nemt, det var let, og det var praktisk - nul skift undervejs.

Når jeg i dag skal til Tyskland med tog fra Odense, skal jeg ofte skifte i Kolding, dernæst i Flensborg, så i Hamborg, og der skal ikke gå ret meget galt, førend en af forbindelserne er glippet. Det har jeg prøvet nogle gange - og det er, sørgeligt nok, altid her i Danmark, at der er problemer: Signalfejl, sporskifteproblemer, forsinkelser - med det jammerlige ud-

bud af internationale forbindelser, som DSB kan tilbyde, er det ikke så underligt, at toget bliver valgt fra.

Jeg har nævnt det adskillige gange, toget har så mange muligheder at byde på, men DSB har skrælet det ene lag efter det andet af togrejsen i en grad, så DSB efterhånden må stå for Discount-Spare-Banen. Rammerne for jernbanedriften er selvfølgelig politiske, men vi må forlange, at jernbanerne atter bringes op på et niveau, hvor de er et attraktivt alternativ - eller sågar det indlysende valg - på lange og mellemlange afstande såvel her i landet som ude i Europa. Heldigvis ser det ud til, at EC-togene fra december skal køre fra København via Fyn/Jylland til Hamborg - indtil videre dog kun med tre daglige forbindelser. Forhåbentlig er det indledningen til en renæssance for de internationale forbindelser.

God sommer til jer alle, og nyd togene ude i det fri.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

OBS!

NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

Folkesparkassen
Reg. nr: 9860
konto nr: 0000 76 80 30

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk

Witzel Hobby

MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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

Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 46, 8. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 61 42 66 21 (træffes bedst i aften timerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reprojekteret 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. 1.300. Løssalgspris kr. 125,-

Abonnementspriser for 2019:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Folkesparkassen
Reg. nr: 9860 – konto nr: 0000 76 80 30
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 abonnementets udløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
(Sparekassen Kronjylland)
SWIFT/BIC: KRONDK22 (betal i Euro)

Spørgsmål om betaling:

Spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 61 42 66 21

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder
til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfat-
terne. Eftertryk af materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale
med Spor og baners redaktion. For visse illustrationer er det ikke lykkedes
at finde den retmæssige copyrightindehaver. Såfremt ophavsretten således
er krænkert, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes
henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Fyn en miniature	5
Besøg på LNJ	10
"Jumbo" i model	14
"Jumbo" på jernbanen	16
Ny bærevogn i H0 fra Roco	18
Sporvognsmodeller identificeret	19
Et eksperiment: Fra BR 44 til litra N i spor 0	20
Heljans nye DA-postvogne	26
Valby Rangerstation	30
Overskæringssignaler fra DEKAS	33
Pudsig sporvognsmodel	34
motormateriel 9	36
På kig i Skilteskoven	37
Nye skinner og startsæt fra Piko	38
Piko-materiellet i Danmark	40
Syrekrukkevogn fra Brawa	42
Veterantog og velholdte maskiner	44
... fra min tid ved banen	46
BR 193 i N	47
Patineringspenne fra NOCH	48
Rettelser og tilføjelser	50
Premier Is-vogn i model	51
Vossloh BB 1700 i H0	52
Nye biler i H0	54
Nyanlæg	55
BRAWAs nye, danske godsvogne	56
Afskedstur med S 736	57
Tuborgs gamle og nye paraplyer	58

Forsidefoto

Billede top:

Fyn en miniature. Foto SoB

Billede bund, t.v.:

BR 44 'Jumbo' fra Märklin: Foto SoB

Billede bund, t.h.:

Besøg på LNJ. Foto Nils Bloch

Fyn en miniature



'Bettes Hus' - det navnkundige kolonihavehus lige ved Lillebæltsbroen - findes på anlægget og er noget af det første, man ser ved indgangen.



Hjulby er en af de små landstationer, der for længst er nedlagt.



Også Holmstrups stationsbygning er nedrevet, men der er stadig trinbræt i landsbyen.



Odense Banegård - en pragtbygning i spor 0.



Tommerup station - en af de flotte bygninger, der heldigvis stadig er bevaret, men nu ikke længere i brug som station.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En tur fra Nyborg over Odense til Middelfart - eller en afstikker til Svendborg - det er, hvad man kan opleve på Odense Model Jernbane Klubs 324 m² store anlæg i spor 0. Anlægget, der er det tredje i klubbens historie, er ikke færdigbygget, men i forhold til mit sidste besøg for godt 15 år siden er der sket store fremskridt. Det er klubbens seniormedlem, Hans Erik Jensen, der tager imod mig, og straks, jeg træder ind i lokalet, kan jeg se, at der er sket ændringer. Lige foran mig, i en kurve, får jeg nemlig øje på "Bettes Hus", og enhver, der har passeret den gamle Lillebæltsbro i bil, kender nok huset. Det er et kolonihavehus lige ved siden af banen nær Brovejen, og mange, der ser det, tror, at det er en gammel jernbanevogn, men det er det ikke.

- Vi manglede noget her i kurven, fortæller Hans Erik, og så lavede vi rækken af kolonihaver, som tillige er et godt blikfang - og samtidig helt realistisk. - Vi har dog sat noget plexiglas foran det for at beskytte det mod stød og knubs.

Og realistisk, det må jeg medgive, at anlægget er, selvom det som nævnt ikke er færdigt. Ud over hovedstationerne Nyborg, Odense og Middelfart på Den fynske Hovedbane, eller Dronning Louises Jernbane, som den også hedder, er der også andre stationsbygninger - Hjulby, Holmstrup, Tommerup og på Svendborgbanen Fruens Bøge - og med tiden også den "lille" Svendborg-station, den oprindelige stationsbygning for Svendborg-Nyborg-banen (den fungerede i årtier mest som pakkepostkontor, men er i dag mondæn kunsthåndværksbutik). Med til at give anlægget "lokalkolorit" er de mange emaljeskilte med stations-

navnene, der er placeret over modellerne af stationsbygningerne, tillige med mange andre jernbanerelaterede skilte og effekter.

Store modeller, store forhold

I mellemtiden er Niels Julsrud, som er klubbens formand, kommet til, og han overtager rundvisningen - mens jeg spørger på livet løs. - Der kan køres på hele anlægget, fortæller Niels, men der er lidt tomt - her og der henstår enkelte vognstammer, så vi bliver hurtigt enige om, at det vil pynte med et tog på strækningen. Hans Erik er med på det og tænder for anlægget, og lidt efter brummer et fantastisk flot tog af sted - et fire-vogns Mv-lyntog i perfekt gengivelse. Det dukker lidt efter op, hvor Niels og jeg står. Jeg kan ikke lade være med at give min beundring til kende. Hans Erik fortæller, at han havde set flere tre-



MD 12 fra SNB er kommet lidt på afveje og holder her på Fruens Bøge station, men det er der vist ingen, der har noget imod.



MB-lyntoget holder her på Tommerup station. Nedenfor ses blandt andet sydfynsk materiel.



Et kig hen ad kajen på Assens Havn.



Havnekran og kuloplag fra Assens havn.



Dronning Ingrid' - en meget flot færge, der bliver brugt til opstilling af togstammer.



Masser af passagerer forlader færgen via landgangsbroen og skal nok videre med de lokale vogne.

vogns lyntog på andre anlæg, men ingen fire-vogns, og så begyndte han at bygge sin model af zink, træ og andre materialer for mange år siden - med meget stor finesse. Lyntoget er knapt to meter langt, så det fylder virkelig noget på banegårdene. - I øvrigt var det lidt af en opgave at bygge det, for jeg måtte flere gange ind på Jernbanemuseet for at kigge nærmere på modellen derinde - boggierne er jo forskellige på toget, så der var nogle udfordringer i det, tilføjer Hans Erik.

Lyntoget kører en runde på det store anlæg, standser ved Tommerup, hvorefter Hans Erik lader det fortsætte videre mod Nyborg Færge, hvor det kører om bord i den flotte model af færgen "Dronning Ingrid".

- Dengang, vi skulle have færgen ind på anlægget, måtte den først skrues fast på en plade, så vi kunne løfte den ind og op. Den er blandt andet bygget af tyndt krydsfinér, der nemt kunne bøjes for at

give den korrekte rundning forrest, og den vejer godt til. Først, da den lå i lejet, blev master og wirer monteret. Hans Erik, der har bygget færgen, fortæller med et glimt i øjet, at ingen af de øvrige klubmedlemmer lagde mærke til, at færgen slet ingen redningsbåde havde, da den blev sat op på anlægget. - De manglede, og det var først, da Bo Dyja havde fremstillet bådene i resin, at de kom op på færgen, så den må have været overbevisende lavet, smiler han.



Niels Julsrud har taget plads i tårnet og fortæller om anlægget.



MB-lyntoget brummer gennem Holmstrup station uden stop - og der er da heller ikke mange passagerer på denne lille landstation.



Lilleskov teglværk fik plads i et af hjørnerne.



Middelfart Banegård set fra en anderledes vinkel.



Udkig fra tårnet ud over anlægget - ud over sportavler er der også flere skærme med billeder fra hjørner, man ikke kan se herfra.



En relæhytte, som de fandtes langs banerne.

Færgen fungerer også som skjult opstillingsbanegård for togene. Det giver os muligheden for at lade et tog "forsvinde" for så senere at dukke op igen – som om det har været ude i den store verden. Og bemærk i øvrigt de flotte og mange figurer, der er ved at gå fra borde. De er lavet og malet af Viggo Åbelkvist, der har lavet en bunke detaljer her på anlægget. Han døde desværre for en del år siden, men vi har et stort lager af hans ting - figurer, postkasser, skilte, brandhaner m.v.

- Vi havde forregnet os, da vi lavede færgelejet og monterede færgen, for vi har nu så meget materiel, at vi har mere end nok - vi har omkring otte Mx-lokomotiver blandt andet. Vi ville gerne have haft godsfærgen "Asa-Thor" at ligge ved siden af, for den kunne jo rumme mange godsvogne, men nu er der ikke plads til den.

By eller land - eller begge dele?

Pladsforholdene betyder meget. - Hene i kurven bagest ville Viggo også gerne have anlagt et slot eller en herregård, men pladsen var lidt kneben. I stedet har vi bygget en model af Lilleskov Teglværk fra Tommerup, og det passer bedre. Desværre er der ikke rigtigt plads til den lille, smalsporede teglværksbane, der stadigvæk findes på værket, så den må vi tænke os til (det er i dag museum).



En Frichs-traktor endnu uden påskrifter. I forgrunden en bunke gamle skinner.



Traktor ML 6 'Den grønne Elevator' i færd med rangering med en stamme stålvogne. Til højre en trolje.



Også et Klædeskab har fundet plads på anlægget - vel nok et af de pudsige køretøjer på jernbanerne overhovedet.



E 991 er ankommet til Odense Banegård med et meget langt passagertog, oprangeret af ældre stålvogne.



F 653 holder en pause inden den videre rangering.



Ardelt-traktor 110 og udsnit af sportavle til opstillingssporene.

Vi har stadigvæk ret store flader, hvor der ikke er huse eller landskab, og vi diskuterer meget, om hvad vi skal have der; dog er der enighed om, at vi skal have et gadestrøg fra Odense, men hvor omfattende, der skal være - og fra hvilken gade - er vi ikke enige om endnu. Nogle ønsker også en kørende sporvej, så det overvejer vi også. Til gengæld er vi enige om, at vi skal have bygget en model af sukkerkogeriet her i Odense, der også havde sporforbindelse og eget rangerlokomotiv.

- Vi har i øvrigt fået meget lettere ved at bygge huse nu - førhen sad medlemmerne og fremstillede møjsommeligt hvert enkelt vindue, men nu kan vi laserskæ-

re dem og dermed få dem fremstillet meget hurtigt. Det samme sker jo på vognområdet, hvor der er medlemmer i andre klubber eller privatpersoner, der fremstiller overdele i 3D-teknik. Det gælder overdelen til MH-lokomotivet og skinnebussen, men også HD-vogne eller CU-vognene, hvor siderne laves som laserskårne dele.

Vi går rundt om anlægget, der fylder hele rummet. I øvrigt har medlemmerne selv sat hele rummet i stand - isoleret mod taget og opsat gipsplader derefter. Anlægget er ret højt, således at man ikke skal bukke sig ret meget - det har betydning, når man bliver lidt ældre, som Hans Erik tilføjer. - Vi pointerer

også, at alt arbejde på anlægget skal dokumenteres - det skal være muligt for andre senere at vide, hvad der er gjort, og ledningsføringen skal være enkel og klar - det er fuldstændigt vitalt på så stort et anlæg, hvor så mange deltagere på hver deres måde med at bygge. Vi skal jo være enige om, hvad der skal bygges, men på den anden side er vi ikke (ret) dogmatiske: Hvis et medlem dukker op med et moderne togsæt eller en udenlandsk model, der aldrig har været i Danmark, må han (eller hun) gerne køre med den, men én søndag om måneden kører vi køreplanskørsel, og dér er det ren epoke III.



Også en planteskole findes på anlægget - en god måde at få anvendt forskellige typer af vegetation.



Flot pakhus med mange detaljer, modelleret efter det nu nedrevne pakhus i Assens.



Så er der post til tiden - her læsses den ud på perronen.



Oprydning på læssevejen med Fruens Bøge station i baggrunden.



My'en brummer stille af sted - bemærk hegn, grøft og andre detaljer langs sporet.



Og med dette dejlige billede af MB-lyntoget på vej fra Tommerup og ud i den store verden slutter reportagen fra OMJK.

Radikal ombygning

- Hvor gammelt er anlægget?

- Dette anlæg er ikke så gammelt, fortæller Hans Erik, det stammer fra 1994 - men klubben blev grundlagt i 1949. - Vi har jo desværre måttet flytte et par gange og hver gang begynde forfra, men vi håber, at vi nu kan blive her permanent. Ved den sidste begyndelse valgte vi at ombygge det hele radikalt. Det gamle anlæg var med treledersdrift (sideskinne til strømoftag). Det var nødvendigt dengang af hensyn til sporisolering. Da vi skulle genopbygge anlægget her på Blangstedgård, var digitalstyringen introduceret, så vi valgte at skippe det gam-

le treledersystem og opbygge anlægget, baseret på digitaldrift. Det betød, at alt materiellet måtte ombygges, men vi har på intet tidspunkt fortrudt det - det fungerer fint. På samme måde er vi gradvist ved at udskifte alle sporskifterelæer med nye af mærket Turtles - der er omkring 125 i alt.

- Hvor mange medlemmer er I?

- Vi er 25 aktive medlemmer; derudover er der 25 støttemedlemmer, og vi fik tre nye medlemmer sidste år, men det kniber desværre med helt unge medlemmer - den yngste er 40 år. Vi holder i øvrigt åbent hver onsdag kl. 9-22 - vi er nogle stykker, der kommer herind om morg-

nen, og alle er velkomne til at kigge ind og se anlægget/få en snak med os. Vi har et godt, stort møderum og et meget omfattende bibliotek; dertil kommer en stor samling af billeder, som vi er i færd med at få scannet, der er et veludbygget værksted, og vi sælger også byggematerialer og andet. Vi har også et køkken - hver onsdag spiser vi sammen om aftenen. Det første spor 0-træf, der blev afholdt, fandt sted her, og vi har et godt samarbejde med de andre spor 0-klubber.

Odense Model Jernbane Klub holder til på Blangstedgård i byens sydøstlige udkant. Se hjemmesiden www.omjk.dk.

Besøg på LNJ



OKMJ nr. 14 kørte et særtog på Nærumbanen i 2001.
Her holder det på Fuglevad trinbræt på vej mod Nærum.
Foto Flemming Søeborg.



Ved Ravnholm føres Nærumbanen over
Mølleåen på denne bro, her i juli 1961.
Foto Holger B.D. Sørensen.



Lyngby Lokalstation - et charmerende
holdested i storbyen, juli 1961.
Foto HBDS.



Ravnholm-Lundtofte trinbræt med gods-
vogn på sporet ind til Schous Fabrikker,
juli 1961. Foto HBDS.



En 'Sølvgris' ved den endnu ret øde be-
liggende endestation i Nærum juli 1961.
Foto HBDS.



Et af de fjedrende sporskifter i juli 1961.
Foto HBDS.



Passagerer stiger ind i Lynetten i Jægers-
borg, den 24. juni 1971. Her var der kun
et lille venteskur for passagererne. Foto
Lars Olov Karlsson.

Af Flemming Søeborg

L yngby-Nærum Jernbane (LNJ) er landets korteste jernbane - men samtidig en af dem med den tætteste trafik. Banen har samtidig en broget historie, trods den korte banelængde og trafik med helt ensartet materiel

LNJ blev anlagt i 1900 mellem Lyngby og Vedbæk, altså på papiret en fin forbindelse mellem Nord- og Kystbanen. Baneforkortelsen blev derfor LVJ. Formålet

med banen var, at den skulle betjene de mange virksomheder langs Mølleåen - såvel med gods- som med passagertransport. Det viste sig dog hurtigt, at det var nærmest umuligt at skabe gode forbindelser i begge ender af jernbanen, og specielt strækningen Nærum-Vedbæk var urentabel. Derfor måtte LVJ som den første af landets jernbaner opleve den tort, at Nærum-Vedbæk-strækningen blev nedlagt den 1. januar 1923. Fra 1926 anskaffede banen - som nu hed LNJ - to Triangelmotorvogne for at

begrænse brugen af damplokomotiver mest muligt. Senere blev yderligere fire Triangelmotorvogne anskaffet. Efter sigende skulle banens tilnavn "Grisen" stamme fra disse motorvognes horn, når de passerede de mange niveauoverskæringer langs Mølleåen.

DSB planlagde at indføre S-tog til Holte på Nordbanen i 1930'erne, og i den forbindelse ville det være en fordel at flytte LNJ's endestation på Lyngby banegård til den nye Jægersborg station. Herved



Signaler på Nærumbanen i 1961. Foto HBDS.

kunne nogle niveauoverskæringer gennem byen sløjfes, og LNJ's strækning ville blive forkortet lidt. Den nye endestation medførte mere besværlige forhold for passagererne, der så måtte gå lidt længere fra Nærumbanens perron for at komme med S-toget. Selvom S-togene havde 20-minutters drift, nøjedes LNJ stadig med timedrift.

Omfattende modernisering

I 1952 fik banen seks nye Scandia-skinnebusser Sm 11-16 og tilmed nyt remiseanlæg. Skinnebusserne var meget flotte, sølvfarvede med røde striber og tagvinduer over dørene, men banen anskaffede dog ikke bivoagne til skinnebusserne. I 1954 blev LNJ's strækning endnu en gang beskåret, idet endestationen i Nærum i forbindelse med vejanlæg måtte flyttes, og banen blev herved 800 meter kortere - men til gengæld var banen nu moderniseret, og man kunne indføre 20 minutters drift.

Det var altid spændende for mig, når vi i familien tog på udflugt med S-toget til Jægersborg og skiftede til "Sølvgrisen" for at køre til Frilandsmuseet ved Brede eller om vinteren til nogle kælkebakker i området ("Det danske Schweiz") - de sølvfarvede tog var jo markant anderledes end de støvede, brune S-tog, som vi kørte med til daglig. Forventningen var stor - mon skinnebussen holdt og vente-



Når vi kom til Jægersborg, holdt 'Sølvgrisen' og ventede på os. I dag er her mere tilvokset. Foto fra 1960'erne af Lars Olov Karlsson.



Regio-Sprinter afgår fra Jægersborg, august 2009. I forgrunden ses leddet for overleveringssporet til DSB. Foto FS.



To Regio-Sprintere på endestationen i Jægersborg, august 2009. Sporet til højre fører over til Nordbanen. Foto Flemming Søeborg.



En af de gule Regio-Sprintere i Nærum, august 2009. Foto FS.



C 712 med et par 'rystevogne' og LNJ Sm 11 i Nærum, den 24. november 1963. Foto K.E. Jørgensen.



OKMJ 14 holder med udflugtstoget på Fuglevad trinbræt og afventer krydsning, forår 2001. Foto FS.



LNJ Sm 13 kørte i 1981 en tur for Triangelklubben og besøgte herunder Frederiksberg. Foto Nils Bloch.



LNJ Regio-Sprinter LM 21 på præsentationstur den 12. september 1996 kl. 8.23 på Hjallesø station. Foto Hans Erik Jensen, OMJK.

de på os, der kom fra S-toget? Det gjorde den altid, og så begyndte den smukke tur langs en del af Mølleåen. Det var ikke nogen lang tur, men det tænkte jeg ikke på dengang. Bare det at køre i de flotte skinnebusser var jo helt anderledes end turen i S-togene.

I 1968 skiftede Nærumbanen atter alt materiellet ud på én gang: Nu var det Y-togene, Lynetterne, der kom til at præge banen. Også her var der tale om specielle detaljer på materiellet, idet Lynetterne fik indgangsskilte ("Kaninører") over dørene. Det var skiltekasser med "Indstigning" eller "Ingen indstigning", fordi togene var enmandsbetjente. Sporskifterne på krydsningsstationerne kunne skæres op, driften blev automatiseret, og der blev indført strækkningsradio, så banen var blandt de mest moderne i landet. Lynetterne var også dejlige tog at køre i.

I 1996 fik LNJ atter nyt materiel. Det var en Regio-Sprinter, der forinden havde været på turné rundt i landet. Den kørte blandt andet også på Svendborgbanen, hvor jeg havde lejlighed til at køre med på prøveturen. Hans Erik Jensen fra Odense var tidligt ude og fotograferede Regio-Sprinteren på Hjallesø station. Regio-Sprinteren var som sådan udmærket til kortere ture, men den virke-

de ikke komfortabel på den timelange tur Svendborg-Odense. Sæderne var ikke så behagelige, og der var ikke toilet i toget. Det blev i stedet Desiro, som kom til denne bane, men det er en anden historie.

Den enlige Regio-Sprinter på Nærumbanen skulle have haft følgeskab af flere, men der var ikke afsat penge til nyan-skaffelser i de efterfølgende år. Imidlertid blev Regio-Sprinteren så beskadiget ved et sammenstød med en Lynette i 1998, at de begge måtte skrottes. Heldigvis havde den tyske fabrik Duewag/Siemens længe haft fire Regio-Sprintere stående klar til Nærumbanen, og det lykkedes omsider at skaffe finansiering til dem. I 1999 kom de i drift, og siden har de klaret kørslen - de senere år gulmalede lige som det andet materiel hos den nye ejer, Lokalbansen.

Det øvrige forløb

Banens godstrafik var aldrig omfattende, og materielparken bestod kun af to åbne og to lukkede godsvogne (P 1 og P 2, Q 1 og Q 2). De udgik af driften allerede før Anden Verdenskrig. Da der dog stadig var godstransporter, må der have været tale om DSB-vogne og/eller vogne fra andre forvaltninger. I årene herefter faldt vognladningsgodset for i

midten af 1950'erne helt at forsvinde. I stedet benyttede LNJ lastvogne til udbringning af gods. I øvrigt oprettede LNJ en række lokale buslinier fra 1950 og frem (linie 172, 180, 181). Allerede efter et par år transporterede busserne flere passagerer, end togene gjorde. I 1974 overgik busdriften til Hovedstadens Trafikskelskab, HT, og Nærumbanen koncentrerede sig om jernbanetrafikken. Til gengæld har der ind imellem kørt udflugtstog med fremmed materiel på banen.

I 1963 kørte DSB's damplokomotiv C 712 et udflugtstog på LNJ, og i 2001 var OKMJ nr. 14 fra Nordsjællands Veterantog på besøg på banen. Her fulgte jeg med trafikleder Flemming Jakielski, der skulle betjene sikringsanlægget på Gentofte station, således at nr. 14 kunne ledes ind på LNJ's spor ved Jægersborg. Jægersborg ligger mellem Gentofte og Lyngby, og her ligger overgangsspor til Nærumbanen i det nordgående S-togspor. Damptoget skulle derfor bakke ad venstre spor fra Lyngby til Jægersborg. Der er ikke længere omløbsmulighed på LNJ's endestation. Da toget var kommet sikkert ind på Nærumbanen, kørte vi ud til Fuglevad for at se krydsningen mellem veterantoget og det ordinære tog og et par andre situationer, men herefter måtte vi tilbage til Gentofte igen.



Her kommer der virkelig tog. Passage for fodgængere ved Brede, efterår 2009. Foto FS.



Krydsning i Fuglevad mellem en gul Regio-Sprinter og Sm 13 fra LNJ juni 2015. Foto John Schøler Nielsen.

En af LNJ's skinnebusser, Sm 13, var blevet malet rød i 1971. Den blev overtaget af Helsingør Jernbane-Klub i 1977 og blev brugt til diverse udflugter. I 2000 blev Sm 13 renoveret og malet sølvfarvet igen. Den fik ny dieselmotor i 2004-06 og fik nyt hjemsted i Græsted. I 2015 var Sm 13 på besøg på hjembanen, og for mange var det et kærtkomment gensyn med den skinnebus, der prægede trafikken gennem mange år.

LNJ har overlevet, og den hører til de mest effektive privatbaner overhovedet. Banen har gennem mange år kørt med faste minuttal dagen lang (20 minutters drift), i de senere år i myldretiderne endda med 10 minutters intervaller. Togene er 12 minutter om at tilbagelægge den korte strækning på 8,5 km.

Om nogle år åbner Københavns nye letbane, der skal strække sig fra Ishøj i syd via Vallensbæk, Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby S-banestationer til Lundtofte. På denne del af strækningen mellem Lyngby og Lundtofte vil letbanen næsten køre parallelt med Nærum-banen. Hvilke indvirkninger, det vil have på Nærum-banen, vides ikke, men forhåbentlig vil den kunne fortsætte driften mange år endnu, side om side med Letbanen.



'Sølvgrisen' Sm 13 passerer Gammel Lundtoftevej juni 2015. Foto John Schøler Nielsen.



I skovens dybe, stille ro - damplokomotivet afgår fra Fuglevad mod Jægersborg, en skøn tur under træernes kroner. Foto FS.



Flemming Jakielski betjener centralapparatet på Gentofte station i forbindelse med udflugtstog til Nærum-banen, forår 2001. Foto Flemming Søborg.



Og så tager vi afsked med LNJ eller Lokalbanen - her forsvinder en Regio-Sprinter fra Brede mod Nærum i 2009. Foto FS.

"Jumbo" i model

Märklin art. nr. 39880 DB BR 44
1264 Öl. AC-udgave, digital m.
lyd, epoke III. Pris ca. kr. 3.600,-.



BR 44 - et prægtigt lokomotiv i komplet ny udgave.

Af Flemming Søeborg

På samme måde som "Krokodillen" er lidt af et varemærke for Märklin, kan man sige, at BR 44-damplokomotivet også har en naturlig "indfødsret" hos firmaet. Utallige varianter af dette populære damplokomotiv har gennem årene set dagens lys, og det endda ikke 'kun' som tysk lokomotiv. Den første N-maskine, der kom fra Märklin i 1967, var også baseret på BR 44, hvilket gjorde N-maskinen endnu større og voldsom at se på sammenlignet med BR 50, som ellers var udgangspunktet.

Nu har Märklin udviklet en ny og helt tidssvarende model af BR 44. Forbi er de tider, hvor disse lange maskiner var udstyret med "knæk-rammen" for at sikre, at modellerne kunne klare skarpe kurver. Den nye model klarer R 360 mm perfekt, da flere af akslerne er sideforskydelige, og dermed også giver sikker strømoftagelse. Gangtøjet er i øvrigt meget fint og spinkelt (af metal) og giver et godt indtryk af undervognen.

Modellen er meget tung, et halvt kilogram, som en rigtig Märklin-model forventes at være. Der er mange fritstående detaljer i form af rør, ventiler m.v. især på fyrbødersiden. Märklins model er uden skråtstillet røgplade foran, men den er forsynet med Witte-røgplader – disse var nok medvirkende til at give lokomotiverne deres øgenavn "Jumbo".

Lakeringen er halvblank sort, men undervognen og hjulene (af metal) er i den traditionelle, røde farve. Påtrykkene er

fine og tydelige, og der er frit gennemkig under kedlen. I førerhuset er der indretning i relief, men den er ikke bemalet i detaljer. Det er lidt underligt, især når man betænker, at der er monteret belysning i førerhuset. Påskriften viser, at maskinen er revideret i 1962, hvilket placerer den lunt i epoke III.

Tenderen er anderledes end normalt, for BR 44 1264 blev i 1959 ombygget til at køre på svær brændolie. Det betyder, at der, hvor kullene normalt ville være, er der i stedet afdækning og luger – det skal man lige vænne sig til. BR 44 1264 fik ved ombygningen til oliefyring nr. 043 264, og det blev udrangeret i 1969.

Teknikken

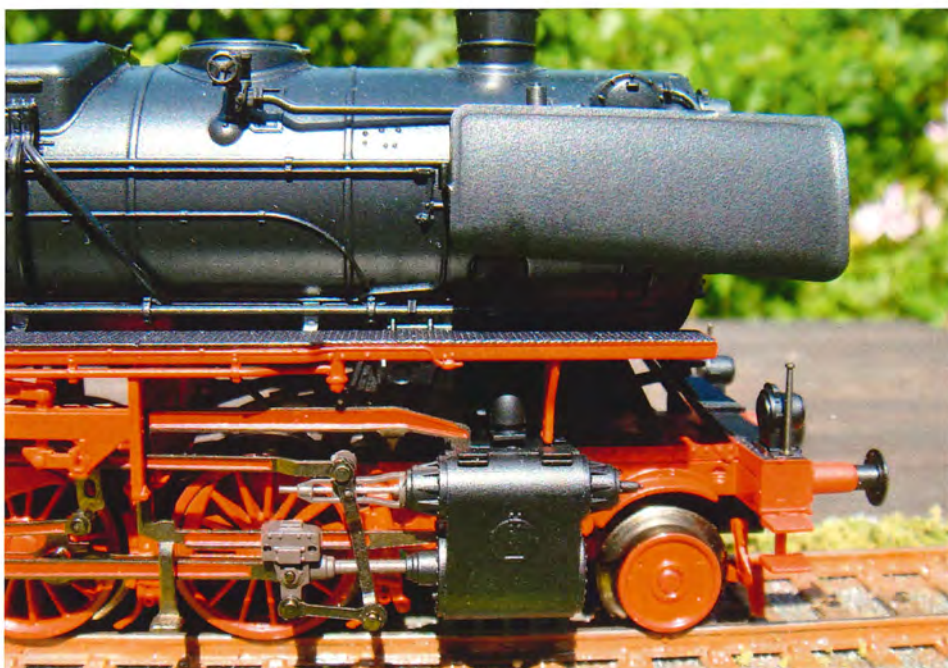
Min udgave var digital (mfx), så det var bare at stille den på sporene, tilslutte Mobile Station og se, hvad der skete. Hurtigt var systemet klart, og 44'eren kunne begynde prøvekurslerne. Starten var langsom, nærmest i skridtgang, men lokomotivet kan naturligvis også køre hurtigere (omregnet ca. 125 km/t). Der er tre hvide lanterner, der skrifter med kørselsretningen. Lyset i førerhuset kan som nævnt tændes eller slukkes. Men så kommer det væsentligste: lyden.

Den almindelige driftslyd er behagelig og god, så vidt jeg kan bedømme. Om jeg nogensinde har hørt en BR 44 i virkeligheden, husker jeg ikke, men jeg mindes lyden af damplokomotiver i natten ved Osnabrück på ture ned gennem Tyskland i begyndelsen af 1970'erne. Når man så skruer op for de andre lyde - ja,

så bliver man nærmest blæst ud af stuen, så voldsomme er de – de er overvældende. Desværre kunne jeg ikke afprøve alle effekter på Mobile Station, der er 24 digitale funktioner i alt, så jeg har nogle til gode. Mærkeligt nok leveres modellen uden røgudvikler, så den må man selv anskaffe. Til brug for dobbelttraktion udsender Märklin også en model uden lyd, BR 44 1746 (art. nr. 39882). Begge 44-modeller findes også i Trix-sortimentet, lige som der udsendes et 24-vognssæt med OÖt-z-vogne (!).

Mit indtryk af BR 44 "Jumbo" er, at det er en rigtig god maskine, der har alle forudsætninger for at blive en ny klassiker. Når man sammenligner med en BR 50 (eller 52 eller en N-maskine), er det tydeligt at se forskellen, for alene røgkammerdøren ser voldsom ud – ingen tvivl om, at det er en kraftkarl, der er på vej.

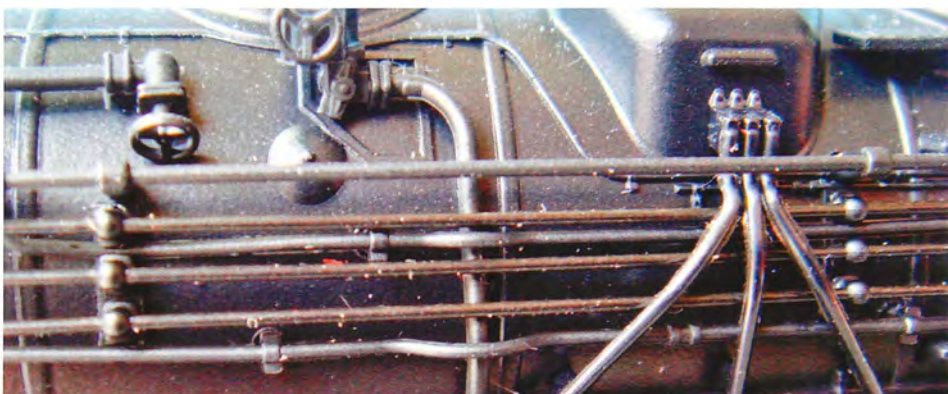




Nærbillede af cylinder, krydshoved, stempelstang, kvadrant m.v..



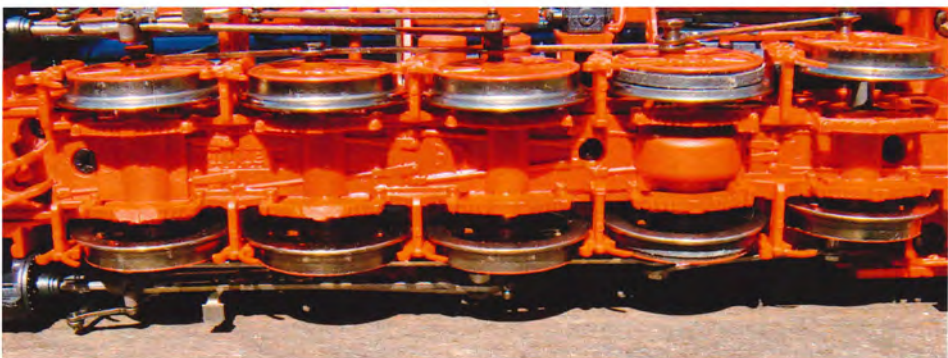
Lys i førerhuset - en god detalje.



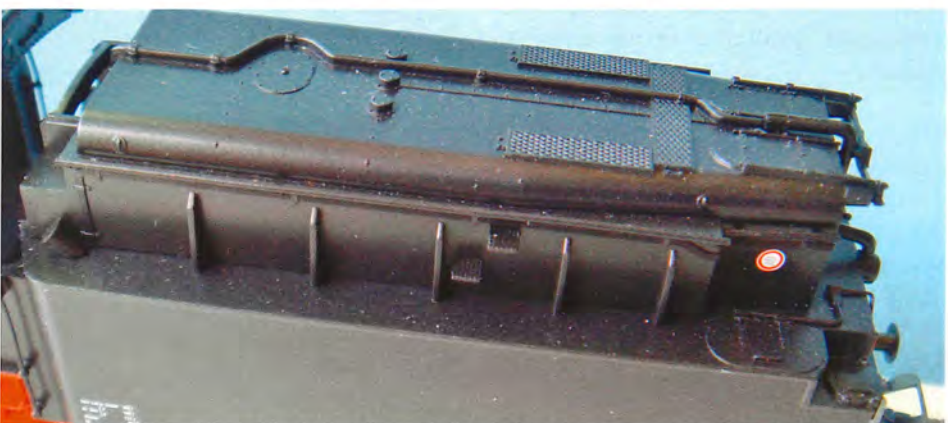
Modellen er fornemt udstyret med fritstående rør, håndbøjler, håndhjul m.v.



Et kig mere ind i førerhuset - her mangler lidt farve på detaljerne.



Slut med knæk-rammen - legetøjsperioden er endegyldigt overstået.



Tenderen set fra oven - kulkassen er erstattet af en olietank.



Tenderens bagside med lanterner, lejdere etc.

"Jumbo" på jernbanen



De to kæmper BR 44 0231-9 og 44 0280-6 tager vand i Saalfeld den 15. maj 1979. Foto Gunnar W. Christensen.

Af Flemming Søeborg

En lokomotivtype, der var nærmest symbolsk for en hel bane-strækning, var den tyske BR 44, der kørte lange, tunge malmtog (4.000 t) på Emsland-strækningen i det nordlige Tyskland mellem Emden og Rheine. Lokomotiverne var fem-koblede med en enkelt forløber. Disse malmtog fik den populære betegnelse "Langer Heinrich", og det må have været en oplevelse at se og ikke mindst høre disse tunge tog buldre af sted - ofte med to af disse kæmper i forspand. Togene kunne være på op til 220 aksler med 50 fire-akslede Erz III d-malmvogne af typen OOtz.

Baggrunden for disse lokomotiver er følgende: For at kunne sammenligne to- og tre-cylindrede damplokomotiver bestilte Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) i 1926-27 20 lokomotiver med forskelligt antal cylindre, men ellers helt ens. Lokomotiverne fik kedler fra BR 01.

De to-cylindrede maskiner fik typebetegnelsen BR 43, de tre-cylindrede blev benævnt BR 44. Lokomotiverne blev bygget af Henschel i Kassel og af Schwarzkopff i Berlin.

I første omgang var de to-cylindrede maskiner de mest økonomiske, da godstrafikken stagnerede i disse år, så DRG

bestilte i 1928 yderligere 25 eksemplarer af BR 43. På grund af den store cylinderdiameter på 600 mm og de voldsomme kræfter skete der skader på såvel gangtøjet som på cylindrene. Fra 1937 anskaffede DRG derfor igen tre-cylindrede maskiner med en række ændringer, bl.a. blev cylinderdiameteren nedsat til 550 mm.

Der blev bygget 1.989 eksemplarer af BR 44 i årene 1926-49 af flere fabrikker, herunder også af Frichs i Århus. Da de blev bygget i en periode på 24 år, var de dermed den type af enhedslokomotiverne, som blev bygget længst. Under Anden Verdenskrig blev en "afmagret" type, BR 44 ÜK, bygget for at spare på metaller. BR 44 kunne på jævn, flad bane trække 1.825 t med 60 km/t, på en 10 ‰ stigning endog 1.000 t med 30 km/t. BR 44 blev på grund af deres styrke og udseende kaldt "Jumbo" af lokomotivpersonalet.

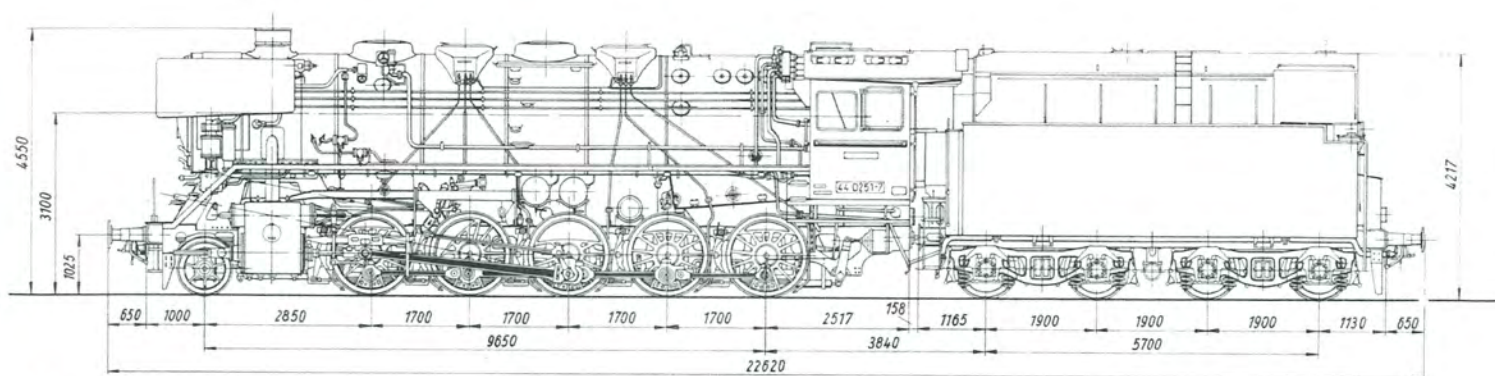
De ti BR 44, som Frichs byggede for DRG under Besættelsen, blev aldrig helt færdigbyggede i Danmark, blandt andet på grund af sabotage. De blev i 1948-49 leveret til DR (Ost) og færdiggjort på LEW "Hans Beimler" i Hennigsdorf (i det senere DDR).

I 1955 blev et BR 44-lokomotiv hos Deutsche Bundesbahn (DB) bygget om til oliefyring. Da det viste sig at være en

god løsning, blev godt 30 stykker ombygget. Ved omstillingen til computerregistrering i 1960'erne fik de oliefyrede lokomotiver betegnelsen 043, de kulfyrede 044 ved DB. Den 26. oktober 1977 sluttede damptiden ved DB med det sidste, oliefyrede damplokomotiv BR 043 903-4 på Emsland-strækningen. Knap 15 eksemplarer af BR 44/043/044 er bevaret, de fleste dog ikke i køreklar stand.

Tekniske data:

Akselrækkefølge	1'E h3
Længde over puffer	22.620 mm
Tjenestevægt	167,8 t
Indikeret ydelse	1.910 hk
Max. hastighed	80 km/t
Drivhjulsdiameter	1.400 mm
Risteflade	4,7 m ²
Kedeltryk	6 bar
Vandtank	34 m ³
Olietank	1,2 m ³



Tegning af BR 44.



BR 044 508-0 på Essens hovedbanegård, spor 22 i 1980'erne. Foto Tobias Nüssner, [wikimedia commons](#).



Lokomotivføreren på 44 0231-9 kigger ud af førerhuset. Foto Gunnar W. Christensen.



BR 44 0231-9 i Saalfeld den 15. maj 1979. Foto Gunnar W. Christensen.



Cylindergruppen på en BR 44, Sächsisches Eisenbahnmuseum. Foto Liesel, [wikimedia commons](#).

Ny bærevogn i H0 fra Roco

Roco art. nr. 76232 AAE Bærevogn litra Sdgmns 743 med Wetron-sættelad. Pris ca. kr. 480,-.



Rocos nye bærevogn T 3 med Wetron-sættevogn.

Af Flemming Søeborg

I 1990'erne blev vogntypen T3 til sættevogne og veksellad (litra Sdgmns 743) konstrueret som efterfølger til T1-typen. Vognen er næsten to meter længere end forgængeren og har en lastgrænse på 69 t, således at de nutidige sættevogne kan transporteres på dem. Også 24'/26'-veksellad egner disse vogne sig til på grund af den højere lastgrænse, mens vognene på grund af længden ikke er så velegnede til containere.

Roco har lavet en nykonstruktion af vogntypen. Den er blandt udsendt i udgave fra AAE-jernbaneselskabet med en Wetron-sættevogn. Sættevognen er lige-

som bærevognen en nyudvikling med justérbare aksler for at vise luftaffjedringen og bevægelige beskyttelsesstænger bagest.

Bærevognen er støbt i metal og har dermed en god vægt. Umiddelbart er vognen meget enkel og nærmest afpillet at se på, men i et par poser ligger der utallige smådele til eftermontering.

Påtrykkene er som altid helt skarpe og i flere farver, og som noget nyt er litreringen nu flyttet mod højre. Sættevognen er ligeledes flot påtrykt i fire-fem farver, og det er en meget farvestrålende vogn, som nu kan indrangeres i togene.



Gavlen på sættevognen.



Modeltogs-Messen

14. September 2019 Kl 10.00 - 15.30
Arena Syd - Idrætsvej 3 6580 Vamdrup



Modeltog / Modelbiler / Modeltilbehør / Gl Legetøj

Standtilmeldning - Se www.modeltogs-messen.dk

Entre 25,- Kr

(Børn under 12 år Gratis)

Sporvognsmodeller identificeret



Forbilledet for motorvognen KS 304 og bivogn 1361 i Sundby Remise den 30. april 1966. Foto Leif Bang.



Et dejligt vogntog, KS 304-1392, passende til en havebane med sporvidden 240 mm, skala 1:6.

Af Flemming Søeborg

Efter at de to store modeller af det københavnske sporvognstog KS 304-1392 blev præsenteret i Spor og baner nr. 19, har flere spekuleret på, hvor de stammede fra - eller måske mere på, hvem der byggede dem i sin tid. Det kan Spor og baner nu afsløre. Det var Jørgen Skovgaard Pedersen, Stenløse, der på et tidspunkt arbejdede som garagearbejder hos HT - Hovedstadens Trafikelskab (efterfølgeren til Københavns Sporveje).

Han byggede de to sporvogne hjemme på sin gård, hvor der i øvrigt også var opstillet et rigtigt busstoppested. Efter at han havde bygget de to store sporvogne, begyndte han at bygge en model af en åben skovvogn, også fra KS. Han havde også planer om at bygge HT-busser.

Informationerne stammer fra Bent Fuglestad, Svendborg, der i sit arkiv fandt en kopi fra et blad, hvori der var en kort artikel om modelbyggeren.



Fox-terrieren Diva undrer sig over den nye 'legekammerat' - bemærk størrelsesforholdet.

Artiklen stammer formodentlig fra et internt HT-blad.

Modellerne havnede på et tidspunkt i en hobbyforretning på Sdr. Fasanvej på Frederiksberg. Da denne butik lukkede, kom de siden til Bent Fuglestad, der havde hobbyforretning på sin hjemadresse nogle år i 1990'erne. Han åbnede derefter Danmarks Legetøjsmuseum i Svendborg, hvor de to sporvognsmodeller fik en fremtrædende placering. Da museet flyttede til Valdemar Slot på Tåsinge, fulgte modellerne med.

Bent måtte desværre få år senere lukke sit museum. Jeg fik tilbudt modellerne, som jeg overtog - men min mening var, at de skulle vises offentligt frem. Jeg kontaktede Mikael Lund fra Sporvejshistorisk Selskab, der meget gerne ville overtage dem, og modellerne blev derefter fragtet tilbage til København, hvor sporvognens mester, Leif Bang, tog sig kærligt af dem.

De blev gennemrenoveret, og indvendigt fik de sat kopier af datidens rekla-

Garagearbejderen som modelbygger

Mange af HT's medarbejdere har hobbet. En af dem - garagearbejder Jørgen Skovgaard Pedersen i Stenløse - kan lide at bygge modeller af sporvogne, men, busestegninger i HT, vil jeg nu prøve en bus, for jeg er jo busmand.

Men husk nu, at dette kun er en hobby. Det er noget, jeg arbejder med for mors-

skabens skyld. Ellers har jeg nok at rive i

Jeg bor her på en landbrugs-ejendom

med 12 tønder land, hvoraf de 6 er

udlagt til græs. Derfor har jeg også 8

dejlige heste, som for tiden nyder de

sårlige græs i naturen. Men på gårdsplad-

sen har jeg fået opstillet et ventestel

stoppested, så jeg til stadighed bliver

mindet om mit job og min hobby.

Jørgen Skovgaard Pedersen er iverigt

rigtig landmand. Han har det grønne

kort - de professionelle landmænds

»kort«.

bre

I gårdens staldbygning har Jørgen Skov-

gaard Pedersen sit hobby-værksted. Her

interessen for tiden er centreret om bygning

af en »skovvogn«.

Stoppestedet på gårdspladsen er flyttet, som

det fremgår, men det står ikke desto mindre

et centralt sted og minder Jørgen Skovgaard

Pedersen om hans job som HT-garagearbej-

der i Valtø.

På gårdspladsen er oprangeret linie 6 med både motorvogn og bivogn - et smukt stykke

hobbyarbejde.

17

Artiklen fra et HT-blad. Arkiv SoB.

mer op i tagrunden. Alle detaljer blev fremstillet og monteret, og finishen på de to modeller blev perfekt, selvom der er nogle kompromis'er ved dem (blandt andet har de gummihjul). Modellerne skal naturligvis udstilles på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, og det er dejligt, at en del af deres historie nu er faldet på plads. Dog mangler stadigvæk oplysningen om, hvornår de blev bygget - måske kan denne lille artikel bringe mere nyt i sagen? Spor og baner har forgæves søgt at opspore modelbyggeren.

I øvrigt er modellerne bygget i cirka skala 1:6 med "sporvidden" 240 mm - altså en noget afvigende skalastørrelse, hvor det er svært at finde andre, passende modeller. Motorvognen er fra serien af Hovedtypevogne 290-304, bygget i 1910, mens bivognen er fra serien 1361-1460 bygget mellem 1916-20.

Tak til Bent Fuglestad, Svendborg, for at have fremskaffet artiklen.

Et eksperiment: Fra BR 44 til litra N i spor 0



N 205 på vej op ad bakken ved Juelsbergsskoven mellem Nyborg og Hjulby i sommeren 1968. (Hans Gerner Christiansen)



BR 44 1232 og BR 44 1233 (uden kedel) under bygning hos A/S Frichs i Århus sommeren 1944. Lokomotiverne ses foran lokomotivværkstedet. Lokomotiverne var med en længde på 22,6 m og en tjenestevægt på 183 tons de største damplokomotiver, der nogensinde blev fremstillet i Danmark. (Arkiv Asger Christiansen)



MTHs BR 44 1246. MTH leverer modellen fastskruet – ganske let hævet – til en nydelig træplade med hjulflangerne holdt fast i fræsedede spor. Den lille åbning nederst tillader udtræk af et par kørestrømsledninger, så modellen kan køre 'svævende' over træpladen. Foto Bent Ravnild.

Tekst og fotos Bent Ravnild

I nden Märklin sidst i 1960'erne sendte en H0-model af en dansk N-maskine baseret på en tysk BR 44 på markedet, måtte man - hvis man ikke kunne leve uden en litra N på sit anlæg - ty til at købe en BR 44 og selv ombygge den til noget, der i det mindste kunne ligne en N-maskine. Så det gjorde jeg - ligesom en del andre Märklin-kørere også gjorde. Mit resultat var set med nutidens øjne nok lidt 'ufuldkomment'.

Nogle år senere gik jeg over til spor 0, og mine H0-køretøjer blev glemt i en papkasse på loftet. Papkassen vender vi tilbage til senere.

Manglende dansk materiel i spor 0

Men til spor 0: Bortset fra Heljans lancering af MY'en for efterhånden en del år siden er industrifremstillet dansk modelbanemateriel i størrelse 0 vel nærmest ikke-eksisterende. Når man ser, hvad der fremstilles af dansk materiel i H0, eller hvad der f.eks. tilbydes tyske spor 0-kørere af tysk materiel, bliver man jo slet og ret misundelig. Men nogle gange kan der pludselig dukke noget interessant op i spor 0, f.eks. noget 'næsten-dansk' materiel.

Det amerikanske modeltogsfirma MTH (Mikes Train House) barslede for nogle år siden med nogle modeller af europæiske jernbanekøretøjer i spor 0, bl.a. af

det tyske damplokomotiv BR 44. MTH lavede den også i den forenkledede krigs-udgave BR 44 ÜK. Og så begyndte det at blive lidt interessant, idet det var netop den lokomotivtype, som A/S Frichs i Århus - til modstandsbevægelsens store irritation og med deraf følgende sabotager - byggede 10 stk. (nr. 44 1231-44 1240) af for tyskerne under den tyske besættelse af Danmark. Faktisk er MTH's 44 ÜK'er nr. 44 1246 således kun 6 numre efter den sidste 44 ÜK'er fremstillet hos Frichs. Så det er jo ikke langt fra at kunne kaldes et dansk lokomotiv...

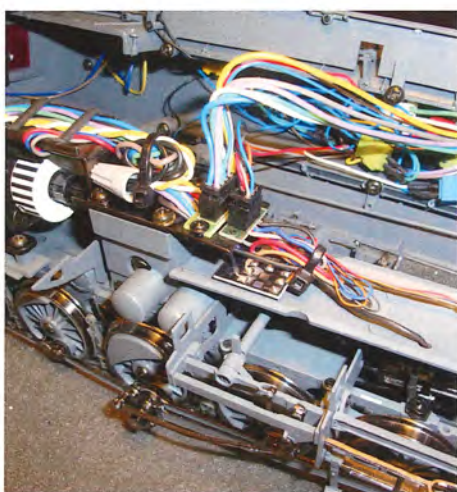
En forhandler i USA havde tilsyneladende opkøbt et restparti fabriksnye MTH BR 44 ÜK i spor 0 og tilbød lokomotivet til 999 dollars - med daværende kurs ca.



Som det kan anes, har 44'er-tenderens kulkasse og vandbeholder afvigende dimensioner i forhold til litra N. Det er også 'irriterende' med de små udskæringer øverst i de bageste tenderhjørner, som så må fyldes ud. Foto Bent Ravnild.



Ombygningprojektet er startet med lokomotivdelen: Tender, førerhus, pufferplanke, kompressorer, tredje cylinder med gangtøj samt fodpladerne langs kedlen er afmonteret. D'herrer lokoførere ligger i stram militærisk stilling til venstre i billedet. Foto Bent Ravnild.



Bl.a. i kraft af de to forskellige digitale styresystemer, er både lokomotiv og tender stoppet med ledninger. Den indvendige tredje cylinder med tilhørende gangtøj skimtes i nederst til højre i billedet.



De hidtidige monteringsbeslag for fodpladerne langs kedlen er erstattet af nye kortere beslag for sænkning af fodpladerne. Foto Bent Ravnild.



For at få forreste pufferplanke længere frem, er denne blevet araldittet fast til en fremstillet messingplade fastgjort til platformen over forløberen. Fodpladerne langs kedlen er igen blevet monteret efter sænkning. Foto Bent Ravnild.

6.000 kroner. Ganske billigt for et stort damplokomotiv i størrelse 0. Og da den amerikanske del af familien sågar tilbød at tage krædet med hjem i kufferten til jul, var der ikke langt fra tanke til handling.

Flot lokomotiv – men...

Lokomotivet er produceret i Korea, er i nydelig udførelse helt i metal og vejer hele 3,5 kg. Der er masser af fine påsatte detaljer som rør, ventiler, stiger, lanterner, kompressorer, nitter osv. Drivakslerne er sideforskydelige, så selv kurver ned til 90 cm (og det er ikke meget i spor 0) klares uden de store problemer. Også forholdsvis dårligt spor klares uden afsporinger. Et sindrigt koblingssystem mellem lok og tender sørger for øget af-

stand ved små kurveradier. Da 44'eren var tre-cylindret, er der sågar komplet og meget detaljeret tredje cylinder og gangtøj monteret inde mellem rammerne. Der mangler heller ikke røgaggregat eller lyd.

Lokomotivet har to forskellige digitale styre- og lydsystemer, dels MTH's eget amerikanske system og dels et europæisk system, så køretøjet kan styres med f.eks. LENZ-kontroller. I førerhuset regerer to kraftige tyske lokomotivmænd i stående retstilling - der er nærmest militær stil over det på dette krigslokomotiv.

Alt er meget fint. Men i længden måske lidt specielt med sådan en fremmed fugl trillende rundt på et dansk anlæg. Også

selv om det i Steffen Dreslers glimrende bog "DSB litra N og T" nævnes, at BR 44 ved visse lejligheder under den tyske besættelse af Danmark sås køre også på strækningen Padborg-Fredericia.

Et alternativ dukker op

I Spor og Baners april 2018-nummer var der en artikel om H0-modeller af N-maskiner. Her nævntes, at Märklin nu atter havde udsendt en BR 44 i DSB litra N-udførelse. Min første reaktion var undren over, at man i dag skulle kunne få nogen til at købe en N-maskine baseret på en BR 44. Men artiklen fik mig også til at mindes min egen ombygning af en 44'er til litra N i starten af 1960'erne, og tingesten blev gravet frem fra papkassen



Af 0,3 mm plastplade er fremstillet en dækplade til havebænken og platformen over forløber/pufferplanke. Nitterne i pladen er fremstillet efter "urmagermetoden": Et tandhjul med passende tandafstand køres/trykkes ned i plastpladen (der ligger på en gummiplade) bagfra, og aftrykket danner nitterækken.



Tenderen: Med skæreskiver er de nederste 5 mm af vandtankdelen fjernet. Modellen er solidt fremstillet, så der røg en god snes skæreskiver ved denne opgave...



Spidsen af dansk røgkammerdør er fremstillet af dåseblik og araldittet på den eksisterende 44-dør. Håndhjul fra rodekassen er monteret. Skorstenen er savet af for afskorting til korrekt dansk højde, og udskæringerne i røgkammeret for kompressorerne er udspartlet.



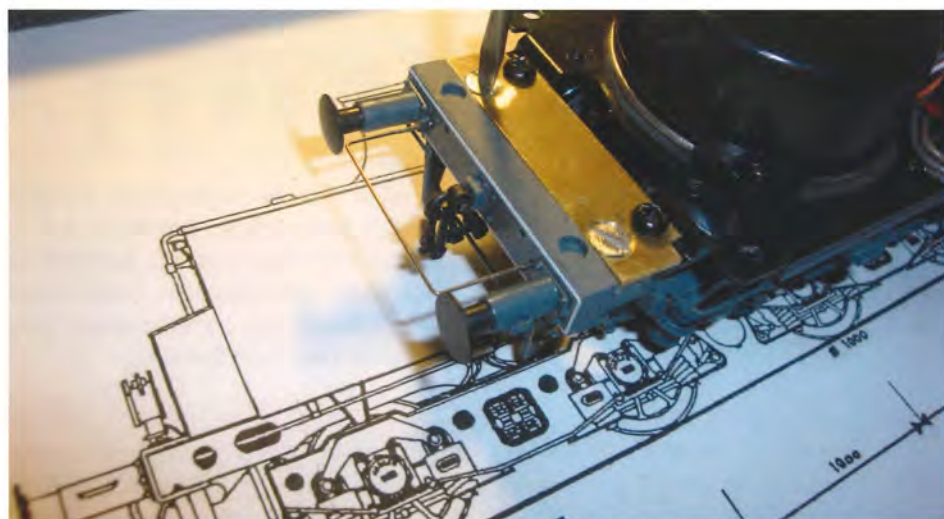
Til gengæld måtte kulkassen forhøjes 4 mm med 2 stk. 2 x 2 mm plastprofiler ovenpå hinanden. 44'ers kulkassestøtter måtte derfor erstattes af nye længere støtter af tildannet 1 mm plastplade.



Det 'færdignittede' resultat monteret. Kedelstøtten er fremstillet af 1 mm plastplade monteret bag 'havebænken'. Der er fremstillet og monteret snepløve af dåseblik.



De tyske åbninger i førerhustaget er skruet af (indefra førerhuset), og 44'ers 'tagvulst' ved bagkanten er skåret af. Sol-skyggen over frontvinduerne er afsavet, og frontvinduerne er filet op til N-maskinestørrelse. Taget er påklæbet 3 mm plastplade, og ny taglem med 'X' i form af tildannede plastlister er monteret i åben 'sommerstilling'.



Pufferplanken er via en tildannet messingplade udflyttet, og Gøteborg-koblingsbøjle er monteret.



Styringspladen for koblingen til lokomotivet er rykket 3 mm tilbage for at opnå kortere afstand mellem lok og tender. Af slidserne kan ses, hvordan pladen giver større afstand jo mindre kurveradius, der passerer.

på loftet. Måske kunne man lave det samme nummer nu med MTH-maskinen? Men spørgsmålet var jo så, om man overhovedet kunne bygge en BR 44 om til en bare nogenlunde udseende N-maskine i spor 0, hvor alle afvigelser givetvis ville kunne ses tydeligere end ved et tilsvarende projekt i spor H0?

En nærlæsning af N-maskineafsnitene i "DSB litra N og T" og Steffen

Dreslers efterfølger "Det' en tysker" gav ikke megen trøst men afslørede ubarmhjertigt, at der var ikke så få forskelle mellem BR 44 og litra N, der i givet fald skulle tages stilling til: Bl.a. havde BR 44 lidt større kedeldiameter (men dog næsten samme røgkammerdiameter), fodpladerne langs kedlen sad højere end på litra N, pufferplanke på både lokomotiv og tender sad længere inde end på litra N, og der var

ingen førerhusbagskærm på BR 44. Desuden var kulbeholderen på BR 44 for lav, mens den lave del af tenderen med vandbeholderen var for høj. Røgkammerdøren var ikke spids som den danske, og der var nogle store irriterende udskæringer i røgkammeret på begge sider, hvor diverse kompressorer var monteret. BR 44 ÜK havde heller ikke røgskærme og selvfølgelig heller ikke den berømte danske "havebænk"



Inden fremstilling og montering af tenderbagvæg i messingplade gjordes forsøg med en papskærm. Tender og lok holder her i en 90 cm-kurve, og afstanden mellem førerhustag og tenderbagvæg er reduceret til kun 1 mm.



Tenderbagvæg er fremstillet af messingplade og er klar til montering.



Røgskærme er fremstillet af dåseblik og er aftagelige for lejlighedsvis afmontering af lokets overdel. Slampotte og skorsten er monteret, ligesom der er flyttet godt og grundigt rundt på rørforbindelser, gelændere, ventiler osv. Af spartlingen på askekassen anes, hvor meget forpladen langs kedlen er blevet sænket.



Tender er klar til maling efter montering af bl.a. de nye støtter til kulkassen samt den lille dør forrest/nederst på tendersiden.



Modellen er malet, og der er 'dusket' med rigeligt hvidt pulver og rustpulver afpasset efter tilgængelige fotos af originalen. Luftkompressoren er flyttet fra udskæringerne i røgkammeret til højre fodplade.



Efter afsavning/bøjning af personalets arme(!) har disse indtaget en mere afslappende dansk holdning. Vinduesglassene er udtaget, da det synes at have været mest almindeligt at køre med åbne vinduer om sommeren. Skrabejernnet til at 'røre i fyret' er fremstillet og anbragt i vinkelbeslagene på kulkassen.

under røgkammerdøren, og skorstenen var bare for høj. Osv. osv. osv. Helledusseda for en liste! Og i størrelse 0 ses simpelthen *alle* detaljer, som ikke er korrekte. Hmm...

Ombygning

Der var dog også lyspunkter: BR 44 ÜK havde langt hen ad vejen de samme rør, ventiler, kompressorer, lan-

terner, stiger, håndgreb og lignende småtterier som N-maskinen – de sad bare for det meste andre steder. Med lokomotivets fire domer og kun ét førerhusvindue i hver side skulle det i givet fald være N 205, som jeg havde stiftet nært bekendtskab med som ung trafikelev på Nyborg station 1967-1969, når den – i rusten og miserabel tilstand – fremførte middagsslæberen fra Svane-

mod Hjulby under tunge dampslag og voldsom røgudvikling. Et andet lyspunkt: BR 44 ÜK-erne var malet grå, så man ville generelt slippe lidt lettere med maling af hjørner/kroge i undervognen, end hvis udgangspunktet havde været en 'rigtig' 44'er med rødmalet undervogn. Enden på det hele blev, at ombygningsprojektet igangsattes. N-maskineafsnittene i Steffen Dreslers bøger blev en uvurderlig støtte i arbejdet, ikke



Skottet til formindskelse af kulrummet er anbragt, og fyrbøderskovlén til at skovle kullene frem i kulkassen er anbragt i beslaget bag på kulkassen, som det var kutymen.



Den afkortede skorsten har fået 'slips' på. Røgskærmene er gjort 'løst fast', så skærmene kan aftages, hvis overdelen skal løftes af.



N 205 holder klar med godstog i Odense sidst i 1960'erne.



Der er påsat diverse luftbeholdere fra 'rodekassen' over/under fodpladen. Lokoføreren er klar til at sætte 'rustbunken' i gang...



De to 44'ere ombygget til litra N med 55 års mellemrum: Forrest Märklin-modellen i H0 fra 1960'erne genopstået fra papkassen på loftet (lidt snydt med tenderen – den kom fra en BR 23 fra 'rodekassen'). Bagest MTH-modellen i størrelse 0.



Sidepladen på førerhuset på N 205 med de forskellige åskrifter. Foto Kaj Pedersen.

mindst tegninger og fotos af N 205. Skulle nogen rende over en MTH BR 44 og ønske den ombygget, kan ombygningsprojektet ses af artiklens billeder. De, som har investeret i en LENZ BR 50, kan få lidt inspiration, men slipper selvfølgelig generelt noget nemmere om ved en ombygning til litra N.

Bemaling

Farvemæssigt var ambitionen N 205 sidst i 1960'erne kørende 'på gravens rand', dvs. med et udseende, der tydeligt viste, at ophugning nærmede sig, og kun det allermest nødvendige af samme grund blev vedligeholdt af DSB. Derfor blev lokomotiv og tender malet (med airbrush) i en blanding af tjæresort og grå. Litrering, bremseværdier osv. påklæbe-

des, og der blev eftersprøjet med rust med rund hånd over det meste, 'dusket' med rustpulver og hvidt pulver ligeledes med rund hånd, og hele molevitten blev efterfølgende sprøjet med klar mat lak. Og så var "rustbunken" klar til driften.

Hvorvidt der er kommet en i det mindste nogenlunde udseende N-maskine ud af projektet, må være op til læseren at vurdere.

ER UDKOMMET!

NYT SÆRHÆFTE

108 sider · over 200 illustrationer · limbundet

Særhæfte nr. 2

SPORVOGNENE PÅ ØSTERBRO 1865 - 1969

SÆLGES
I FØRENDE
HOBBY-
BUTIKKER

1 3 4 6 9 14 15 18

Flemming Søeborg
SPOR OG BANER

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

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

Heljans nye DA-postvogne

Heljan art. nr. 3000-3014:
DA-postvogn,
DSB + privatbaner. Epoke II-V.
Pris ca. kr. 545,-.

*Mo 1992 + Dah-rejsegodsvogn på broen
over Lerkenfeld Å ved Viborg under en
DJK-udflugt den 17. maj 1975.
Foto Ole Linå Jørgensen.*



DA 5020 - en smuk og vellavet model til alle danske modeljernbaner.



Den bevarede vogn DA 5005 i København, forår 2001. Bemærk, at vognen har Rigsvåbenet monteret på siden. Det var kun nr. 5001-5006, der havde det monteret. Foto Flemming Søeborg.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Heljans nye DA-postvogn er en fin, lille sag - og meget charmerende, hvis en model af en togvogn kan være det? DA-vognen er blandt de korteste bogievogne med en længde på 11,5 meter - det svarer til 132 mm i H0, altså halvt så lang som mange andre bogievogne. Typen stammer fra 1937, hvor serien på i alt 24 eksemplarer blev bygget. DA-vognen var beregnet til såvel brev- som pakkepost, og posten blev sorteret undervejs (typen kaldes derfor også bureauvogn). Den ene halvdel af vognen var indrettet med sorteringshylder, kakkellovn m.v., mens den anden del var til pakker. I øvrigt var den - som andre postvogne og en del rutebiler - forsynet med postkasse, således at man kunne

sende breve med toget, hvis man var kommet for sent til den sidste postkassetømning.

DA-vognene var oprindeligt stafferede med tynde, gule streger og havde litra DM. I 1941 blev litra ændret til DA, og stafferingerne bortfaldt efterhånden. Placeringen af påskrifterne varierede en del, hvilket man kan se på Heljans udgaver af den klassiske, vinrøde model. I 1967 blev litra ændret til DA i forbindelse med overgang til computerregistrering af materiellet, og 001-015 blev i 1969 atter omlitreret: nu til litra Pa. I 1970 blev resten omdannet til rejsegodsvogne litra Dah. I årene herefter gled vognene ud af den aktive DSB-bestand. Flere vogne blev overtaget af privatbaner, enkelte blev interne tjenestevogne ved DSB (gul-

eller brunmalet), og nr. 5005 er blevet flot restaureret og har gennem en årrække stået på Danmarks Jernbanemuseum, udstyret med en "ryste-mekanisme", der aktiveres, når man går ind i pakrummet. Her får man oplevelsen af at køre på en ujævn sidebane og kan se livagtige figurer af postarbejderne, der sorterer posten under kørslen. Et meget populært indslag på museet.

Modellen

Som nævnt er der tale om en lille vogn, men den har store kvaliteter. Det første, jeg lagde mærke til, var vognens høje vægt - 100 gram vejer den (og så er det nemt at udregne kiloprisen!). Grunden til den høje vægt er, at undervognen/vognbunden er støbt i metal. Det er nyt



Påskrifter på DA 5020 - velnok med den flotteste krone nogensinde, flottere end Rocos bedste udgaver. Litreringen er også perfekt med typografi, farve og skygger.



Kuck-kuck-ventiler og kakkelovnsrør.



Vær opmærksom på, om alle håndbøjler er med på modellen - de sidder under pufferne og kan nemt falde af.



Koblingerne sidder meget stramt og må hjælpes ud med en tang.

for Heljan, i hvert fald for de danske modeller, og det er den rigtige vej frem. Endvidere kan man notere, at bogierne er skruet på undervognen, hvilket yderligere er et plus. Der er diverse dele monteret på undervognen, og her skal man være opmærksom på, om de fire små håndbøjler under pufferne er med - på mine 15 prøveeksemplarer manglede der fem-seks håndbøjler, så fastgør dem med en dråbe lim (cyano- eller hvid lim). Fjedrene på bogiesiderne er også blot løst



Tagdelen med vinduer - en løsdel, der kan udskiftes.



DA-vognens indretning - her er noget at arbejde med mht. yderligere detaljering. Mon ikke der bliver valfartet til Jernbanemuseet i den kommende tid.



Wendler-suger og torpedoventil.



Gavlen på en tilfældig DA-vogn - det hele er med.



Den samlede 'postpakke' fra Heljan - her er noget for enhver smag.

monterede og kan falde ud, så brug også lidt lim her.

Vognkassen er meget flot gengivet. Det er en klassisk plastoverdel med fine detaljer og en lakering, der ikke lader meget tilbage at ønske. De fleste udgaver er vinrøde (DA 5001, 5006, 5012, 5020, 5022, 5024), en enkelt har stafferinger (DA 5015), der er Dah- og Pa-udgaver (101 og 014), en gul tjenestevogn (nr. 708) og fem privatbaneudgaver (HFHJ, HHJ,

LJ og OHJ)). Det betyder, at der er noget for enhver - og til epoker fra ca. 1941-95.

Påtrykkene er særdeles godt udført. Ale-ne kongekronen er den flotteste gengivelse i model, jeg har set - jeg ved selv fra arbejdet med Rocos modeller før i tiden, hvor besværligt det var at få lavet kronen med alle de forskellige farver og småbitte tryk (gul, rød, blå, sort). Ligeledes er litreringsene, posthornet, brevssymbolet m.v. meget nøje gengivet, mens Rigsrå-



Et kig ind i den virkelige DA 5005 på Jernbanemuseet med inspiration til detaljering.



*HFHJ DK 76, Hundested, samt endnu en ex-DA-postvogn, ca. 1972.
Foto Olaf Hermansen.*



En hjælp ved adskillelsen er nogle plasticstrimler, der kiles ind mellem overdel og undervogn.



Selvhæmmende kobling - mit råd er - fjern midterstrimlen, så bøjlen har frit spil.



DA-postvognen fås i mange farver og udgaver.

benet slet ikke er med på nogle af vogne-
ne. Det sidder dog på Jernbanemuseets
vogn, så måske er der basis for endnu en
variant? Privatbanevognene er også flot-
te, men påtrykkene virker en anelse for
svage i farven.

Når man løfter overdelene af, åbenbares
der en helt ny verden: Indeni er nemlig
hele bureaummet med sorteringsre-
oler nøje gengivet - om det så er ovnen
(med skab ved siden af), er den med. Her
skal man ubetinget i gang med super-de-
taljeringen, selvom man ikke kan se me-

get gennem de få vinduer. Pakrummet
er helt bart, ligesom i virkeligheden, og
i de to skrå partier for og bag - det ville
normalt være indgangsområderne i pas-
sagervogne - er der i pakrumsenden toi-
let, håndvask og bremse, mens der i den
anden ende er klædeskab m.m. Nogle af
DA-vognene mistede ret tidligt "i livet"
harmonikaerne, så derfor er der også her
individuelle forskelle.

Taget er atter et studium for sig: Alle
udgaverne fra Heljan har samme type
tag med mange, små ruder. Der er

fine detaljer på rammerne. De for-
skellige vogne har så forskellige detal-
jer - nogle har Wendler-sugere, andre
kuck-kuck-ventiler, og dertil kommer
torpedoventil og kakkellovnsrør; far-
ven på taget varierer også fra udgave
til udgave. Endvidere er taget skru-
et indefra fast på vognkassen, således
at Heljan vil kunne montere et andet
tag, hvis det skulle være nødvendigt på
kommende varianter.

Alle modellerne er vedlagt en pose med
løsdele - fire bremseslanger, et toiletrør,



Pakrummet i Da 5005 - på modellen ser det lige sådan ud.



Sorterer-rummet med reoler, brevindkast og hyggelig kakkelovn - nu mangler bare personale og breve samt sække.



En godt tilsmudset DA-vogn nr. 50 86 90 28 001-3 med 'blandingspåskrifter' i Kalundborg cirka 1970. Foto Nils Bloch.



Frederiksværk-banens D 73 - én blandt flere privatbanevogne.



Et par vellykkede Heljan-modeller - Mo 1878 med DA 5006 - et typisk sidebanetog med postbureau.

ekstra koblinger samt fire AC-aksler. Det er fin service - for kunden behøver ikke længere efterspørge AC-aksler eller have problemer med at få fat i de rette aksler. Det gør lagerstyringen enklere og vel også billigere, selvom den lille vogn ikke just er billig. Dog savner jeg ekstra håndbøjler til montering under pufferne. Det bør Heljan have i tankerne ved kommende projekter.

Facit er, at det er en alletiders model, Heljan har lavet. Den passer til stort set alle epoker, alle typer (danske) anlæg,

hvad enten det er udelukkende DSB, privatbane eller kombinerede anlæg. Vogntypen er kort, men ser alligevel ud af noget, og ofte kørte den bag en Mo - som Heljan jo heldigvis har lavet mange varianter af. En oplagt model til alle! Bemærk dog, at flere af vognene er specialfremstillet for enkelte forhandlere (nr. 3002/3005/3009/3011/3012/3014).

Vognene er meget velkørende. Flangerne på DC-hjulene er meget små, hvilket bidrager til det flotte udseende af modellerne. Til brug på Märklin-spør

er som nævnt vedlagt fire uisolerede aksler. Disse har større flanger, og på meget snævre kurver kan flangerne støde på vognbunden, så måske skal man fræse lidt ud her, men jeg oplevede ikke problemer på C-skinne.

Valby Rangerstation

Af Flemming Søeborg

Isidste nummer viste jeg på midtersiderne et luftfoto af Valby Gasværk året efter eksplosionen. I serien af billeder viser de næste Københavns Grønttorv ved Gl. Køge Landevej - grønttorvet blev flyttet derud fra den indre by i 1958. Disse billeder er knapt så interessante, så derfor hopper vi let og elegant videre til området ved Gl. Køge Landevej og viadukten, hvor Valby Rangerstation havde til huse.

Valby Rangerstation var et kollektivt foretagende, hvor flere industrier og virksomheder havde dannet et rangerselskab i 1909. Rangerstationen - i DSB benævnt Station 68 - lå til højre for viadukten med den lille remise lidt uden for billedet. Den lange bygning midt i billedet ved viadukten er Henkel-bygningen - dengang med varemærket "Persil" i neonskrift. Med tiden blev der anlagt en hel del firmaspor her og i Ottiliavej, som ses længst til højre. Allerede i 1910 tilkom yderligere spor på venstre side af viadukten (Station 56), og firmaerne anskaffede i 1919 et damplokomotiv til rangeringen. Det blev senere erstattet af et gammelt DSB-lokomotiv. Dette blev i 1937 erstattet af et andet DSB-lokomotiv, N 186, som fik påmalet "Valby Rangerstation" på førerhuset, mens skorstensbåndet fik en anden farve - vistnok rødt. Dette lokomotiv blev i 1965 udskiftet med en lille Ruston-rangertraktor.

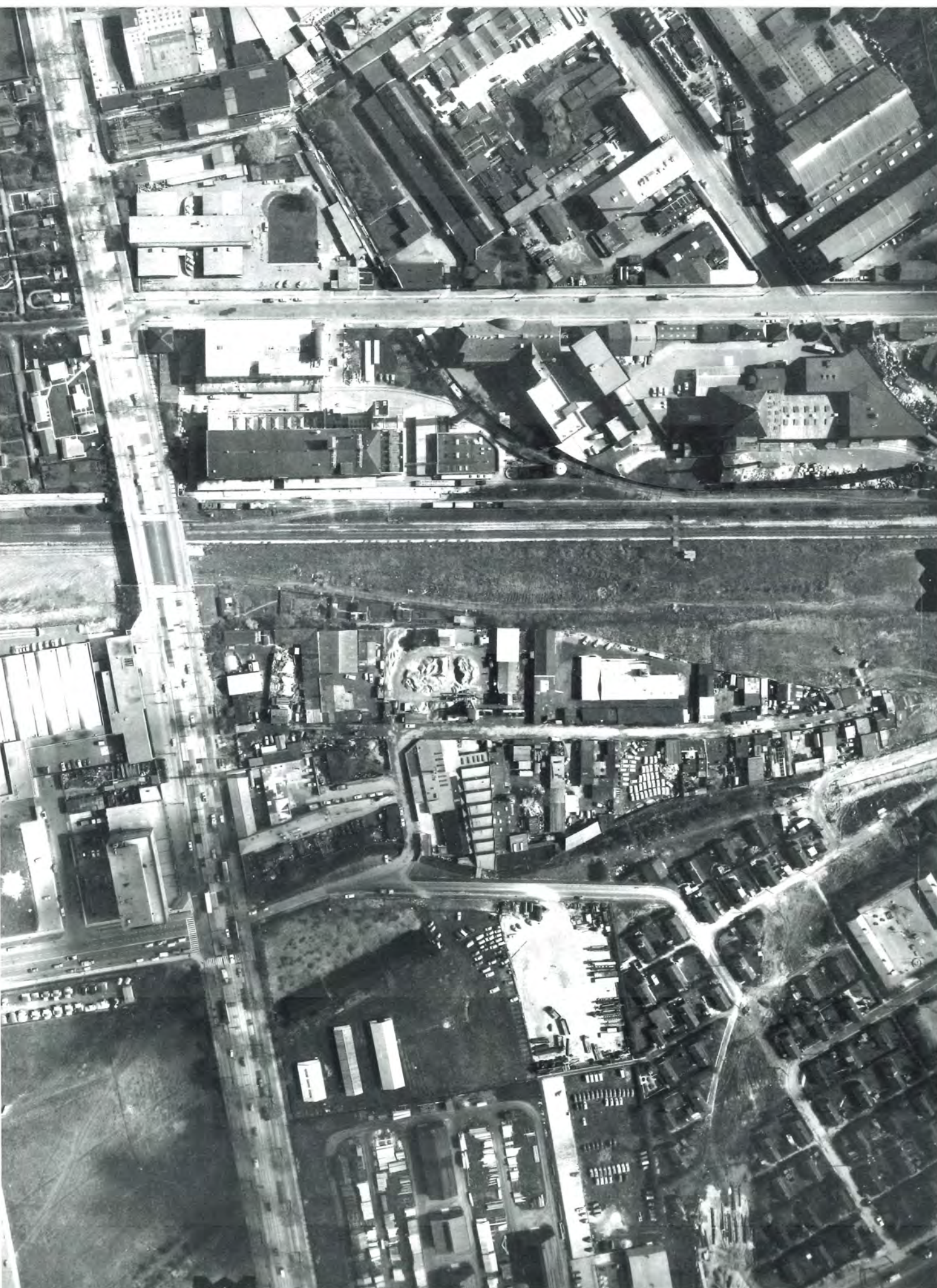
Begge disse sidste maskiner er bevaret - N 186 stod i mange år på Ålholm Automobilmuseum, men er i dag hos Dansk Jernbane-Klub, mens Ruston-traktoren befinder sig hos Nordsjællands Veterantog (NSVT) - sidst så jeg det i Græsted. På sporene ved siden af rangerstationen kørte dagligt utallige godstog til og fra Københavns Godsbanegård, ligesom kultogene til Valby Gasværk også tøffede af sted her.

I dag er området ændret radikalt. Nogle af bygningerne eksisterer stadigvæk, men er omdannet til andre formål. Rangerstationen er væk, men til gengæld er området nedenfor nu omdannet til regulært jernbaneområde: Ny Ellebjerg station ligger helt til højre, Ringlinjen på S-banen har endestation her, Køge Bugt-banen føres på højbane over terrænet, og (nogle af) togene til og fra Københavns Lufthavn/Sverige føres også igennem området, hvor der stadig er forbindelse ind via den gamle Godsbanegård til København H.

Så selvom der ikke er ret meget af den gamle jernbane tilbage, er området stærkt præget af spor og skinner, som det måske kan være lidt sværere at få overblik over i dag.

*Valby Rangerstation set fra luften i 1965.
Det er Grønttorvet nederst til venstre. Slg. Esben Strandvig.*





Valby Rangerstation



N 186 med rangertræk passerer Carl Jacobsens Vej ved Dansk Pressefabrik A-S (DPF) den 26. november 1962.
Foto Holger B.D. Sørensen.



Ny Ellebjerg station april 2009 med Henkel-bygningen til venstre og Sukkerraffinaderiet, nu Sukkertoppen, til højre.
Foto FS.



Udsigt over Ny Ellebjerg med Køge Bugt-banen øverst, Godsforbindelsesbanen i midten og banen til Kalvebod og Amager til højre; april 2009. Foto FS.



5 Valby Rangerstations N 186, formodentlig i Ottiliasvej den 26. november 1962. Bemærk påskriften på førerhuset. Foto HBDS.



Ruston-lokomotivet hos NSVT i Græsted, september 2004.
Foto Flemming Søeborg.

Overskæringssignaler fra DEKAS

Af Flemming Søeborg

DEKAS har atter udsendt savnede detaljer til modeljernbanen. Her drejer det sig om overskæringstavler til vej/banekrydsninger, altså de velkendte blå/rød/hvide advarselstavler med røde blinklys og evt. klokke på toppen

Signalerne er fremstillet af metal med diodelys og ultratynde ledninger. Der er forudmonteret modstande, så signalerne er lige til at montere i lysudtaget på transformatoren - må man tro, for der er lige som ved perronlygterne nemlig ingen som helst monteringsvejledning med i æsken. Alligevel er æskerne CE-mærkede. Om der kan ske uheld, hvis ledningerne monteres forkert (for høj spænding), tør jeg ikke svare på, men det forekommer ejendommeligt, at man kan sende et elektronisk produkt på markedet i disse EU-harmoniserings- og standardiseringstider uden brugsanvisning. Der er heller ikke noget på Dekas's hjemmeside.

Inden montering på anlægget skal man bore et ca. 4 mm hul, således at foden på masterne kan stikkes ned i anlægspladen. Hvis pladen ikke er for tyk, kan den medfølgende holder monteres nedefra og holde signalet fast. På mit lille diorama lod det sig ikke gøre, da pladen var for tyk (10 mm). Maximumstykkelsen på anlægspladen skulle nok også lige angives på æsken.

Bortset fra det er signalerne af fremragende kvalitet med korrekte dimensioner og udseende. De findes i flere udgaver - enkelt- eller flersporet krydsning, med eller uden krydsmærke, med eller uden klokke. Signalerne sælges parvis to og to, således at man minimum behøver to sæt. Umiddelbart virker prisen vel høj, men omvendt må man tænke på, at det danske marked er lille, og signalerne kan ikke bruges på udenlandske anlæg.

DEKAS art. nr. DK-E 101
Overkørselssignal, to stk. uden
kryds og klokke. Pris kr. 289,-.

DEKAS art. nr. DK-E 104 Over-
kørselssignal, to stk. m. enkelt-
kryds og klokke. Pris kr. 329,-.



Flot og korrekt
tavle med klokke.
Foto SoB.



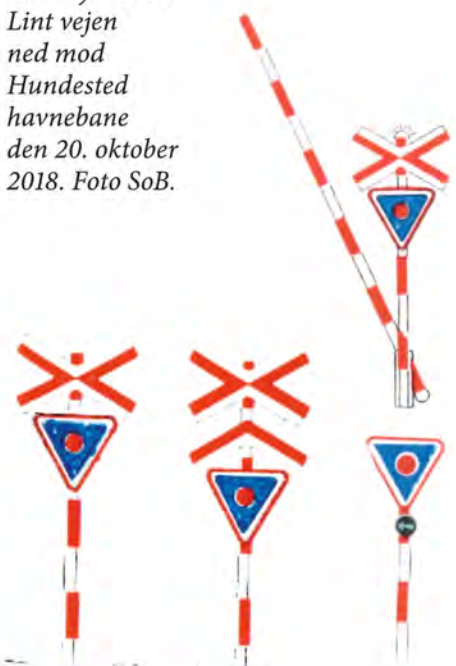
Signalerne opstillet, dog uden at være fastmonterede
- derfor hælder de lidt. Foto SoB.



Varianten med krydsmærker i begge
sider findes også flere steder.
Her krydser en
Lint vejen
ned mod
Hundested
havnebane
den 20. oktober
2018. Foto SoB.



MR-tog passerer overskæringen på
Tordensgårdevej ved golfbanen,
Svendborg den 5. november 1995. Her
ses også relæskab og signal for togene.
Foto Flemming Søeborg.



Overskæringssignaler et sted på Vest-
banen, muligvis ved Oksbøl, i 1972.
Foto Olaf Hermansen.

Pudsig sporvognsmodel

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ved et tilfælde fik jeg for nyligt en sporvogn, eller rettere, et sæt med en sporvogn og tilhørende skinneoval. Skalaen er nærmest 1:45, og det interessante er, at det øjensynligt er en dansk sporvogn, efter oplysningerne fremstillet af/for Stormagasinet Cromé & Goldschmidt, der lå på hjørnet af Østergade og Kristen Bernikows-gade i det indre København. Det lukkede i 1971.

Sættet lå i en flot trææske med en stor tegning af et scrapvognstog på linie 15 med vognnummer 123 og linieskilt "Ord-rup". Det er pudsigt, for netop linie 15 kørte aldrig med scrapmotorvogne (dog med scrapbivogne). I æsken lå selve sporvognen og skinneovalen, helt in-takt. Sporvognen var meget anderledes end illustrationen på låget, for det var en model med buet front med mange, smalle ruder, men med sideruder i sam-me stil som bogiemotorvognene ved Københavns Sporveje – men altså totalt forskellig fra illustrationen. Modellen var forsynet med bittesmå linie 2-front-skilte af papir, men ellers ingen deko-ration, bortset fra nogle cremefarvede striber, der nok skulle gøre det ud for brystningslister eller staffering.

Fronter og tag er fremstillet af tyndt blik, mens vognsiderne er lavet af ap-pelsinkassetræ med påklæbet papir. Un-dervognen er ligeledes flikket sammen af træstykker. Der er en primitiv kobling af bukket kobbertråd bagest, ligesom strømaftageren ("stangen") også blot be-står af bukket tråd.

Modellen, hvis man må kalde den så-dan, er forsynet med metalhjul på de to aksler, og der er tilmed motor (defekt) i vognen. Skinnerne er et nummer for sig – jeg tror aldrig, at jeg har oplevet så pri-mitive modelskinner, som alligevel har været tiltænkt en anvendelse til kørsel: Der er tale om skinner, lavet af lodret-stående, tynde metalstrimler – tagren-dezink eller noget lignende (ca. 1 x 10 mm): På ganske primitiv vis kan skin-nerne sættes sammen og holder hinan-den i spænd med en slags lasker og hol-dere. Svellerne er lavet af små stykker krydsfinér, malet bleggrøde, og der er tilmed et skinnestykke med strømfor-syning (til batteri, formodentlig 4,5 V).



Hvad æsken indeholdt
- en sporvogn af ukendt herkomst.



Æske med interessant indhold- men ikke helt som på illustrationen



Det sæt, som Olaf Hermansen så på markedet - komplet med Helleesen-batterier.



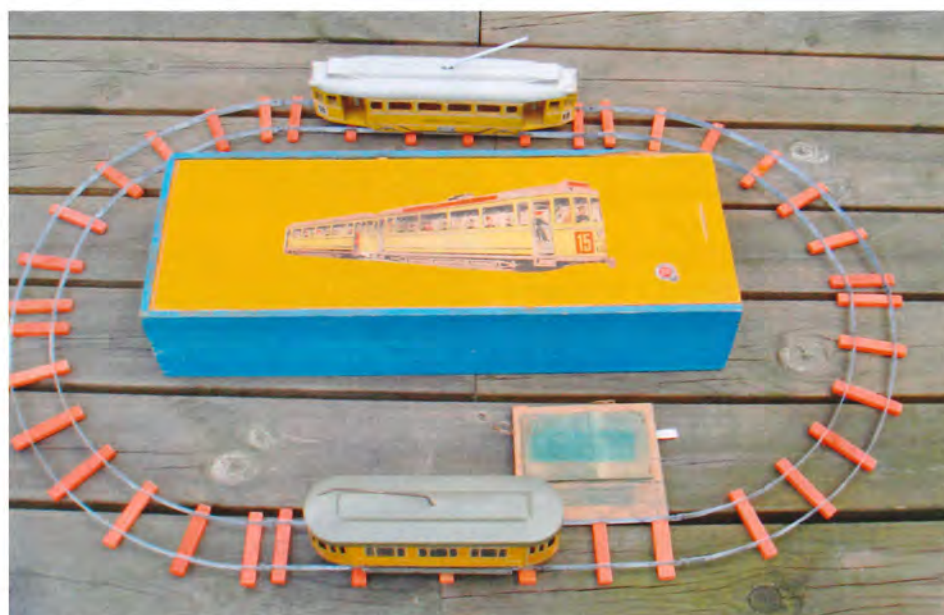
Hvem der har lavet det, hvornår det har været på markedet, om der har været flere modeller i serien, har det ikke været muligt at opklare, men der må være tale om et sæt, udviklet lige efter Besættelsen. Olaf Hermansen, der kort tid forinden så en model mage til på Frederiksberg-markedet, fotograferede den, og den var stemplet med året 1947 samt et serienummer - 148. Denne model var beskiltet som linie 6. Min model har dog hverken årstal eller nummer og bærer præg af lemfældig reparation.

Modellen må siges at være lidt af et kompromis - eller et udslag af digterisk frihed: Æskelåget viser et scrapvognstog; disse blev bygget fra 1944 og nogle år frem, men de havde numrene 447-490 (de to første havde de runde taglanterner, som tegningen viser). Vognnummeret 123 tilhører dog en vogn af Hovedtype-serien, bygget i 1902. Vognsiderne har derimod vinduer af bogievognstypen fra 1930, og endelig kan man også fremhæve, at linie 15 aldrig kørte med scrapmotorvogn (kun scrapbivogne).

Så må ophavsmanden siges at være dækket helt ind! Om dette sæt overhovedet var en succes, kan man nok betvivle, men denne æske har i hvert været til salg - låget bærer mærkatet "KP Legetøj, Aarhus Garantimærke", og som sagt findes "nr. 148" også bevaret. Måske nogle læsere har et bud på, hvor sættet er blevet fabrikeret og andre oplysninger? Firmaet Crome & Goldschmidt brugte gennem mange år tugthusfanger i Horsens og andre byer til fremstilling af varer, så muligvis er det fremstillet i et fængsel, hvor mange andre stykker legetøj er lavet. Under alle omstændigheder er det et pudsigt fund.



Sammenligning mellem to danske ur-sporvognsmodeller - man var tilfreds med lidt før i tiden....



Så kører vi - om kap med en Hanse-sporvogn af træ.



Drivhjul på sporvognen og en del af undervognen af fineste bøgetræ.



Skinnerne 'laskes' sammen på ret primitiv vis.

motormateriel 9

Flere forfattere (red. John Poulsen): motormateriel 9
Rangertraktorer. 160 sider, stift
bind. banebøger 2019. Ca. 400
ill., 60 tegninger, skemaer m.v.
Pris kr. 399,-.



motor
materiel 9

RANGER-
TRAKTORER



Af Flemming Søeborg

Så er det seneste bind i den eftertragtede serie motormateriel udkommet; serien blev påbegyndt i 1976, og vi er nu nået til nummer ni - endda med et nyrevideret bind 4 undervejs. Bind 9 handler om rangertraktorer - et måske lidt overset kapitel i jernbanehistorien, men så absolut ikke det kedeligste.

Bogen er opbygget som de andre i serien med grundig gennemgang af emnet. Der har ikke været så meget opmærksomhed om rangertraktorer i det hele taget, og derfor er der visse forbehold med hensyn til oplysninger og tegninger. Bogen, der trods det lidt smalle emne er på hele 160 sider, kommer dog rundt i alle kroge af stoffet, og der er en overflod af billeder, lister og tegninger af alle de "mærkværdige skabninger", der har befaret de danske spor - og det er mange!

Tegningerne er ikke kun i skala 1:87, for mange af traktorerne var så små, at banebøger også bringer dem i skala 1:45, så bogen er tillige et glimrende udgangspunkt for modelbyggere.

Teksten begynder naturligt nok med nogle oplysninger om rangering før i tiden, hvor brug af heste (og menneskekraft!) hørte til dagens orden. Hs-maskinerne fra 1890'erne var blandt de

første, egentlige rangermaskiner. De første motordrevne rangerapparater - for det var primitive maskiner - kom først i brug i 1920'erne, men så gik udviklingen også hurtigt, og mange løsninger blev afprøvet - bl.a. "den mekaniske hest", som D.F.D.S. anvendte på sporene i Københavns havn. Det var nærmest en trækvogn med to hjul og arme til betjening af den. Den blev drevet af en elektromotor med akkumulator, men kunne kun bruges på havnebanespor - og kunne i øvrigt blot trække én eller to vogne.

Det var først, da dieselmotorer kom i anvendelse omkring 1930, at der for alvor kom gang i udviklingen af effektive rangertraktorer - og her kender vi mange forskellige typer (Klædeskabe, Kommoder, Kø'er). Hele denne udvikling fortæller forfatterne om, og det er spændende læsning, der samtidig omhandler de forskellige producenters historie og produkter.

Et ganske særligt kapitel i den danske jernbanehistorie udgør A/S Frichs, der også på dette område indtager en særstatus på godt og ondt, for ofte måtte firmaet nærmest gå tiggergang hos DSB for at kunne bygge og levere materiel. Også de andre producenter omtales - ofte var fremstillingen af jernbanemateriel blot en "nebensgeschäft" for virksomhederne, som derfor ikke altid havde omhyggelige byggenummerlister.

Det er en fængende og meget informativ bog med omfangsrig information om rangertraktorerne. Alene billedsiden gør det værd at anskaffe bogen, for hovedparten af billederne har mig bekendt aldrig været vist før - eller i givet fald kun i mindre omfang. En bog, der ikke bør mangle i reolen hos enhver jernbaneentusiast.



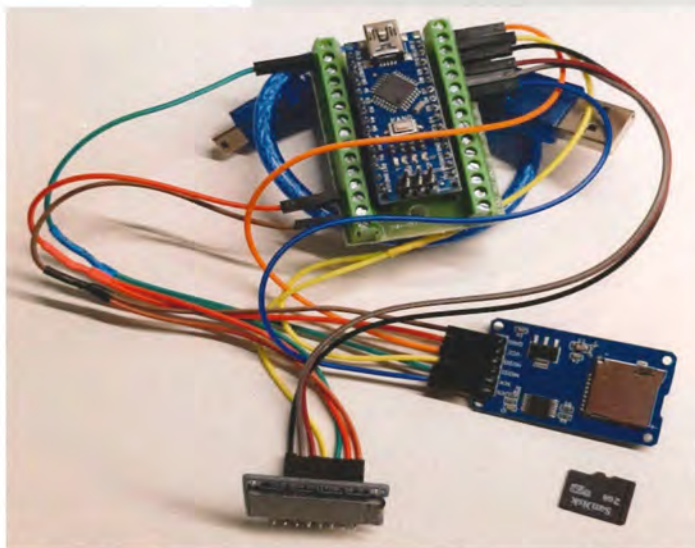
bane
bøger

På kig i Skilteskoven

Prisksempler:
fem parklanter kr. 49,-;
fem gadelygter kr. 75,-;
reklamedisplay kr. 299,-;
fire lyskurve kr. 149,-;
fire lyskurve med elektronisk
styring kr. 229,-.



Sættet med fire lyskurve og Arduino-modul med diagram.



Perron-displayet eller billedskærmen med styremodulet.



Fem moderne gadelamper i H0.



Fire lyskurve til supplerings af grundsættet.



Fem ældre park-lanterner.

Af Flemming Søeborg; ill. Skilteskoven

Jørgen Røn fra Skilteskoven er en mand med krative evner. Mange kender til hans litreringer, påskrifter, vejskilte og anden udsmykning, men Skilteskoven har i stigende omfang også fået et sortiment af elektronisk tilbehør. Blandt årets nyheder er for eksempel moderne lygtepæle med hvidligt diodelys (vedlagt modstande) og park-lanterner i ældre stil. Disse er udstyret med glødepærer, hvilket giver et varmere lys.

Mere teknisk er sættet med fire lyskurve til gadekryds. Hver lyskurv har tre lanterner - rød, gul og grøn, og via det medfølgende Arduino-elektronikmodul kan lyskurvene styres. Man kan således lade dem vise den i dag gældende lysrækkefølge rød, rød/gul, grøn, gul, rød, men man kan også indstille til

for eksempel den oprindelige sekvens for lysskift, nemlig rød, gul, grøn, gul, rød. I slutningen af 1950'erne blev den nuværende rækkefølge for lysskift indført i forbindelse med internationale retningslinier.

Et andet, højteknologisk produkt fra Skilteskoven er den ultralille billedskærm med tidsaktuelle reklamer (herunder også Spor og baner!), som kan bruges på husgavle, perroner, højhuse og utallige andre steder. Skærbilledet er utroligt skarpt, og det er fascinerende, at man kan fremstille sådanne ting i dag - men epokemæssigt passer skærmen desværre kun til epoke VI (= vore dage).

Kig på www.skilteskoven.dk for yderligere oplysninger.

Nye skinner og startsat fra Piko

Piko art. nr. 59020 Startsat med BR 220 og to "Silberlingen", digitalcentral og A-skinner med ballast: Pris ca. kr. 1.875,-.



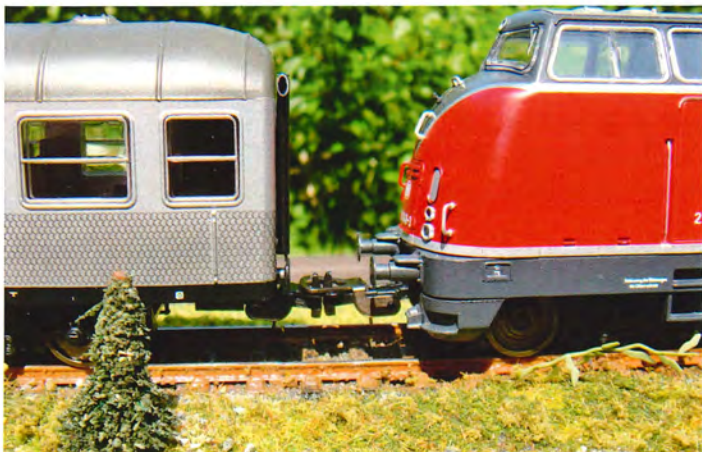
Man skulle tro, at motivet var inspireret af Pikos nye spor med ballast, men det er en fortolkning af Hindenburg-dæmnin-gen cirka 1965, tilsat lidt teatereffekter. Slg. SoB.



Startsættet indeholder BR 220 samt to 'Silberlingen'-nærtrafikvogne, ud over skinner og digitalt udstyr.



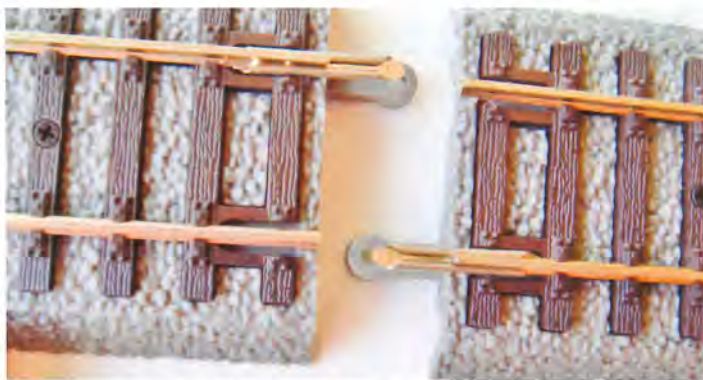
BR 220 er jo et 'selvbevidst' lokomotiv med et prangende ydre. 048-3 var en af de atten maskiner, der kørte i Danmark.



Lang koblingsafstand mellem togdelene, men meget fin detaljeringsgrad på lokomotiv og vogne.



Det ser vanvittigt ud i en S-kurve, men koblingerne holder, og vognene bliver på sporet.



Der er også almindelige lasker til skinnesammenføjeingen.



Det kan være lidt besværligt at samle skinnerne helt perfekt - og børnehænder skal nok have lidt voksenhjælp.



Strømforsyningen hviler på en lille klods. Tilsvarende underlag findes til sporskifterelær.



Nærbillede af Pikos nye A-skiner med ballast.



Kraftige tappe til fastholdelse af sporet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Piko har for nyligt sendt et nyt skinnesystem på markedet, PIKO A-Gleis mit Bettung (A-skiner med ballast). Skinnesystemet er dog ikke helt nyt, nyheden består i, at A-skiner nu kan leveres med fast ballast.

Ballasten er et gummiagtigt produkt, der er skruet sammen med de enkelte skinnestykker. Ballasten er lidt grov i det, men de enkelte 'sten' er afrundede og virker ikke 100 % realistiske. Ballasten er holdt i en mellemgrå farve, og bredden er 43 mm – dvs. en anelse bredere end f.eks. Fleischmann Profi, Märklin/Trix C-Gleis og Roco Geoline. Ballasten er stabil og kan nok modstå tryk og påvirkninger, hvilket er vigtigt, hvis man lægger sporene på gulvet. De forskellige udstyrsartikler – sporskiftedrev etc. – passer til de nye spor, men der skal benyttes et underlag, så relæerne kommer i samme højde som ballasten. På indersiden af ballasten er markeret skæreriller, således at sporene ved sporskifter, kryds o. lign. uden videre kan tilpasses med et snit i ballasten.

Skindestykkerne holdes dels sammen med almindelige lasker, dels med nogle tappe, og skinnerne låser sig automatisk fast i hinanden, således at sporet

ligger stabilt. Det kan være lidt besværligt at samle de enkelte skinnestykker med laskerne, så mindre børn har nok brug for lidt hjælp i begyndelsen. I øvrigt prøvede jeg, om de nye Piko-skiner var kompatible med andre skinnesystemer, og det gik nemt at sætte dem sammen med Roco-Line med ballast – men Pikos skinneprofil er 2,5 mm mod Rocos på 2.1 mm, så umiddelbart kan systemerne ikke kombineres. De andre systemer har andre tappe, der ikke passer til Pikos spor.

Hovedkonklusionen er, at Pikos nye skinner med ballast er et godt tilbud, specielt til nybegyndere. For "gamle rotter" er der ikke så meget at hente. Men til det positive: Pikos skinnesystem er enkelt og nemt at overskue – og det gælder også de nye skinner med ballast. Der er ikke mange skinnestumper at holde rede på, og – når systemet er helt udviklet – kan Piko f.eks. tilbyde Y-sporskiftet, som ikke mange andre skinneproducenter har i sortimentet.

Startsættet

Nok så vigtigt er det, hvad Pikos nye startsæt ellers indeholder: Der er en stor skinneoval med de nye spor (88 x 158 cm). Dertil kommer et BR 220-diesellokomotiv, to "Silberlingen"-nær-

trafikvogne i korrekt længde, påspøringsapparat samt digital central med håndholdt styreenhed (PIKO Smart Control Light) og tilhørende kabler. Som nybegynder er man hermed godt kørende, selvom det hurtigt bliver ensformigt at køre i ring.

Men andre kan skam godt være med, for lokomotivet kører lige så godt på andre digitale systemer, f.eks. Rocos Multimaus/z21-system. På samme måde er andre digitale lokomotiver kompatible med Pikos styresystem.

Og så er indholdet – det kørende materiel – fra netop dette sæt ganske velegnet til danske anlæg (epoke IV). Om Piko har været klar over det, eller om det er et tilfælde, har det ikke været muligt at opklare.

Pikos nye startsæt har altså flere muligheder i sig end ved første overblik, og da Pikos digitalsystem "Smart Control" er nemt at arbejde med, fortjener det efter min mening en større udbredelse. Naturligvis findes der flere andre sæt med andet materiel, f.eks. med todækker-vogne eller godstog.

Piko-materiellet i Danmark



Mo 1986 med Silberling og SNCF-godsvogn af fransk Gs-type i Ringkøbing 1975. Foto Asger Christiansen.

Asger Christiansen fotograferede en af disse "Silberlingen"-vogne i Ringkøbing for mange år siden. Her er, hvad han skriver om den:

På Ringkøbing station holdt Mo 1986 med - noget overraskende - en tilkoblet tysk nærtrafikvogn af typen i slebet stål med cirkelmønstre. Toget afgik ved 18-tiden mod syd.

Jeg kendte ikke i forvejen til vognløbet dengang (det har jo stået på siden af vognen - men det er glemt her mange år efter). Nu har Georg Schmidt hjulpet mig ved at kigge i de gamle planer.

I perioden fra 21. juni til 31. august 1975 var der indsat en direkte vogn Hamburg-Niebuß-Tønder-Esbjerg-Ringkøbing.

Turen tog næsten syv timer, herunder med en halv times ophold eller mere i Niebuß, så der har nok ikke været ret mange "gennemgående" passagerer med dette tog. Pudsigt nok var det oplistet som "Lyntog" på udturen mellem Ringkøbing og Skjern. På billedet er toget tilkoblet en godsvogn, øjensynligt en fransk Gs-type med spidst tag.

Dette tog kan nemt oprangeres med en Heljan-Mo, en af Pikos "Silberlingen"-vogne samt SNCF-godsvognen fra L.S. Models (LSM 300 14 SNCF Marquage UIC encadré).

Hans Peter Christensen har sendt nogle andre billeder med "Silberlingen"-vogne i Danmark:

Billedet var noget helt særligt for sommeren 1982. "Nordpilen" mellem Århus og Hamburg blev visse dage forstærket med en forløber. Her er et af dem, fotograferet ved Stilling nord for Skanderborg. Jeg behøvede ikke at vente ret lang tid fra den sydgående var passeret til den nordgående kom.

De tyske lokomotiver BR 220 kørte som bekendt i dobbelttraktion på Fyn/i Jylland i sommeren 1981. Olaf Hermansen fotograferede to af dem i Fredericia. I øvrigt var Pikos nye BR 220-048-3 netop et af de atten lokomotiver, som DSB lejede - det var numrene 010, 012-015, 022, 028, 031, 033, 037, 039, 048, 051, 053, 060 og 074-076.

Der er altså al mulig grund til at se nærmere på Pikos startsat.



En lille forløber for Nordpilen" - Mx 1107 med to af Pikos Silberling-vogne.



Næsten samme oprangering som Asgers tog i Ringkøbing, her i H0 med Heljan-, Piko- og L.S.M-materiel. Foto SoB.



DB BR 220 075 og en anden, ukendt BR 220 på Fredericia banegård 1981. Foto Olaf Hermansen.



Den sydgående forløber for 'Nordpilen' med My 1142 i spidsen passerer Stilling med 'Silberling'-vogne, sommeren 1982. Foto Hans Peter Christensen

Syrekrukkevogn fra Brawa

Brawa art. nr. 49306 DSB ZS
508 060 DSSF Syrekrukkevogn.
Pris kr. 400,-.



En syrevogn uden krukke manérer... flot og veldetaljeret, men ikke helt som forbilledet.

Af Flemming Søeborg

Syrekrukkevogne fra DSSF (Dansk Svovlsyre og Superphosphat-Fabrik) havde deres storhedstid for mange år siden. De kørte i en tid, hvor udviklingen af ståltankvogne endnu ikke havde det høje stadi, som de har i dag, og hvor syrerne ville ætse metallet væk. Derfor blev disse vogne bygget med store dele af overbygningen i træ, mens selve beholderne var lavet af stentøj i meget kraftig kvalitet. Hver enkelt beholder kunne rumme 1.000 liter, og de måtte tømmes ved hjælp af trykluft.

Krukkerne - der fandtes flere udgaver af vognene - var opstillet i kraftige træ-

stativer med foring, hvilket sikrede, at de hverken rutschede, rokkede frem eller tilbage eller gik itu under kørsel og rangering - for det meste, da. Jeg har for mange år siden talt med en rangist, der nærmest med begejstring fortalte om, hvordan han var kommet til at kvase en syrekrukkevogn ved rangering i Nyborg Færge. Det har forhåbentlig været en undtagelse, altså det at nyde at knuse en vogn!

Der fandtes mange forskellige udgaver af syrekrukkevogne, men de mest almindelige havde enten seks, otte, ti eller tolv beholdere. Udformningen af stativerne og det ydre træskelet var også forskellig afhængigt af hvilken fabrik,

der stod for konstruktionen. Som følge af vognenes skrøbelighed er der ikke mange bevaret, men Danmarks Jernbanemuseum har en gennemrestaureret vogn, Zs 508 060, i den permanente udstilling. Denne vogn er bygget i 1919 af Zwickau.

Brawas model

Og det er netop denne vogn, der er genstand for Brawas model. På årets Nürnberg-messe viste Brawas udviklingschef Nils Hirche mig billeder af modellen og undskyldte på forhånd, at der var nogle forskelle på modellen og forbilledet. Fejlene var Brawa altså opmærksom på, men da modellen er en "fælleseuropæisk"



Forbilledet var opstillet midt i Jernbanemuseets store Togland-arrangement i 2011 - naturligvis uden syre i krukkerne.
Foto Flemming Søeborg.



Særdeles flot detaljerede krukker.



Der er også fine påtryk på gavl og bremsehus.

udgave, der lanceres i flere lande på én gang, kan det vel accepteres - ellers kan man blot undlade at købe den.

Det er næsten synd og skam, for det er den til dato bedst detaljerede udgave overhovedet af en syrekrukkevogn. Ale- ne topdækslerne på de enkelte krukker er vanvittigt fint detaljeret. Dog synes de danske vogne at have haft andre "prop- per" på krukkerne, men man kan bare skære de overflødige dele af, hvis man vil. Der er mange ekstra løsdele, der skal monteres på vognen. Vognen virker - trods diverse afvigelser - overbevisen- de med flotte påtryk i flere farver. Dog er det en skam, at de brede sideplanker med firmanavn og andre angivelser

mangler på Brawas model, men de er så tynde, at det ville have været omsonst at påtrykke noget som helst.

Endvidere sidder der et overflødigt skilt midt på stativet, og hjemstedspladen er heller ikke placeret rigtigt. Heller ikke pufferne er af korrekt type. Igen, diver- genserne skyldes det fælleseuropæiske ophav. Man kan også bemærke, at alle krukkerne er ens. Det var de utvivlsomt på de nye vogne, men som følge af kruk- kernes store *Zerbrechlichkeit* ser man ofte på gamle billeder, at vognene har krukker i afvigende udseende og stør- relse. Den bevarede vogn på museet har da også krukker i forskellig størrelse.

Undervognen er, som altid hos Brawa, også minutøst udført, og der er tilmed glas i bremsehusets vinduer. Vognen er i følge påskriverne revideret i 1956, men nr. 508 060 mistede bremsehuset allere- de i 1954, så der er altså en mindre fejl her tillige. Da bremsehuset er støbt sam- men med vognkassen, er det en af de væsentlige fejl, man må leve med... Mon ikke det er til at acceptere?

Veterantog og velholdte maskiner

MY 1101 og 1135 buldrer forbi vejen øst for Holmstrup den 5. juni 2019.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er længe siden, at der har været reportage fra Jernbanemuseet, men det betyder ingenlunde, at der ikke sker noget - tværtimod. Ét er, at der ofte rangeres rundt med materiellet, noget andet er, at der også sker ændringer med noget af det kørende materiel. Således er Grønholt-vognen DJDS* C 2 - Danmarks ældste passagervogn fra 1862 - tæt på at være færdigrestaureret efter mange års minutiøst arbejde med den. I forårets løb blev den malet og efterfølgende litreret, og i juni fik den påsat stafferinger og fremtræder nu meget flot og lidt uvant i billedet: Den er jo fra før, at DSB blev dannet, så farver og påskrifter er ganske anderledes, end vi er vant til. Farven er "Chocolate brown", som er resultatet efter omfattende studier i arkiver og gamle optegnelser. Vognen har ikke driftsselskabets forkortelse påført, da der på dette tidspunkt ikke var andre jernbaner i området.

Men ellers må man nok sige, at denne sommer står i de vinrøde My-ers tegn. I foråret blev nemlig såvel My 1101 som 1135 nymalet, vinrøde med safrangule vingehjul - en meget smuk handling fra museets side. 1101 har ikke tal på fronten, for det havde den og de første man-

ge My-lokomotiver ikke. Det var først fra omkring 1957, at tallene blev påført der, efter sigende efter et ønske fra Kong Frederik IX., der gerne ville vide hvilket lokomotiv, der trak toget. Rart med en regent, der kendte sine tog!

My 1101 og 1135 kom straks efter ud på langfart, idet de på Grundlovsdag kørte en tur til og fra Århus med passagerer; jeg havde ikke mulighed for at deltage, men jeg fik dog et glimt af toget, da det "for fulde gardiner" passerede Holmstrup. Jeg havde stået der længe og ventet på dette øjeblik, og netop da toget kom buldrende, måtte jeg springe til side for en cyklist, hvorfor billedet blev en smule mislykket!

Og selvom det ikke er en nyhed, er det også dejligt at se toget på museets minibane, der fremføres af en model af My 1101. En dag holdt i øvrigt den flotte Setra-turistbus udenfor museet. Det var en gruppe tyske jernbaneentusiaster, der var kommet i denne bus, som Wiking lavede i model for cirka 60 år siden - og nu findes i genoptryk. Der er absolut mange gode grunde til at aflægge Jernbanemuseet et besøg.

Husk i øvrigt også, at der indtil den 31. august er mulighed for en unik ople-



Folderen fra Dansk Veterantogs Fællesrepræsentation.

velse på en af de mange, danske veteranjernbaner, hvor 14 foreninger deltager i arrangementet "Kultur på skinner". Se mere på www.veterantog.dk eller skriv til info@veterantog.dk for at få nærmere information. I den forbindelse er der også udsendt en folder med de forskellige foreningers arrangementer.

*DJDS - Det Danske Jernbane-Driftsselskab, åbnet i 1862; i 1867 overtaget af Staten under navnet De Jysk-Fynske Jernbaner (JFJ).



My 1135 under perronhallen på museet - her er den fuldstændigt nymalet og stråler i forårslyset.



Minitoget klart til afgang fra 'København H.' til glæde for store som små.



Grønholt-vognen under restaurering på museets eget værksted den 3. juli 2014.



Grønholt-vognen SJS C2 er blevet meget flot efter den totale restaurering.



Eksempel på typografien på Grønholt-vognen - anderledes end den klassiske DSB-litrering.



Den 30. maj 2019 holdt denne Setra-bus ved museet - et meget flot køretøj, som i sig selv kunne være et museumsstykke.

... fra min tid ved banen

Historier og anekdoter fra De Bornholmske Jernbaner

Ove Nielsen: ... fra min tid ved banen. 130 sider, hårdt bind.
DBJ Forlag, Rønne, 2019.
Pris ca. kr. 170,-.



.... fra min tid ved banen

Historier og anekdoter fra
De Bornholmske Jernbaner



Af Flemming Søeborg

Det er ganske utroligt, at foreningen De Bornholmske Jernbaner (DBJ) i Nexø kan trylle den ene glimrende bog om de for længst nedlagte jernbaner frem, men det er lykkedes endnu en gang. Det er Ove Nielsen (ON), en af de sidst ansatte trafikelever ved DBJ, der har skrevet denne erindringsbog, der i høj grad baserer sig på pudsige hændelser, overleverede historier og egne iagttagelser – krydret med interessante dyk ned i foreningens righoldige arkiver.

ON begyndte ved banerne i 1961, og han giver en god indføring i sine oplevelser. Dengang var uddannelsen til trafikelev noget, der blev taget yderst seriøst, for eksempel skulle man kende alle jernbanestationer i hele landet (og der var mange) og vide, på hvilken strækning en station eller et trinbræt lå. Man gik til prøve, og bestod man ikke, var det farvel og tak!

Derfor blev eksamensstoffet terpet på tjenesten, indtil man kunne remserne (stationslisterne) udenad – næsten i søvne. Det lønnede sig jo også senere, når man skulle hjælpe passagererne med billetter og tilrettelægge rejseruter. Ganske interessant læsning, men bogen rummer også en mangfoldighed af information om livet ved de bornholmske jernbaner – og hvilke problemer eller forviklinger, der ind imellem forekom

– for eksempel når en kunde eller passager ikke ”talte samme sprog” som den jernbaneansatte. Så kunne en cykel, sendt som rejsegods, havne i den forkerte landsdel – ikke særligt heldigt, men det forekom.

Teksten rummer også grundig information om til- og afmeldinger af tog, krydsninger og andre handlinger ved jernbanerne, som man sjældent ser så nøje beskrevet. Her kan man for eksempel se, hvorledes meldingerne foregik mellem de enkelte stationer med den konkrete ordlyd i telefonen. Dagligdags rutiner for de ansatte, men for udenforstående mere ukendt stof.

Ganske pudsigt er det at opdage, at dampbugserbåden ”Odin” fra Forenede Bugserelskaber, som jeg omtalte i nummer 43, faktisk også havde en meget lille rolle i det bornholmske jernbaneeventyr, idet den trak lægterne med de nybyggede Scandia-skinnebusser til Bornholm i 1949.

Bogen er fornemt udstyret – den er på 130 sider med gode illustrationer, og den er udstyret med hårdt bind som en bog af høj kvalitet. Den er velegnet som hyggelæsning på en regnvåd sommerdag, og det eneste, man savner efter læsningen af denne bog, er, at man kunne tage en tur med DBJ. Det er desværre umuligt, her må man nøjes med bogen – men et besøg på museet i Nexø kan varmt anbefales.

BR 193 i N

Fleischmann piccolo 739311 DB
AG BR 193, skala 1:160. Pris ca.
kr. 1.500,-.

*Fleischmanns nye N-model af BR 193.
Foto Fleischmann.*



Fotoretusche / H0



Den øvrige tagudrustning er udmærket.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Udbuddet af modeller i spor N er langt fra så talrigt som i H0, men indimellem dukker der nye, interessante sager op. Fleischmann, der nu er specialiseret til udelukkende at fremstille N-modeller, har således lige udsendt en model af BR 193, et af de kendte ellokomotiver i Vectron-serien. Modellen er i rød DB Cargo-udgave, således som den findes i talrige eksemplarer på de tyske jernbaner. Lokomotiverne er også godkendt til kørsel i Østrig, Schweiz, Nederlandene, Belgien og Italien.

BR 193 er kendetegnet ved at være et flersystems-ellokomotiv, hvorfor det har fire pantografer – og det har modellen også. Den lille model er meget veldetaljeret, såvel på undervognen som på taget, og de fine påtryk er imponerende. Pantografer-

ne er uden funktion, men kan dog hæves og sænkes. Set med H0-øjne virker de lidt grove, men der er grænser for, hvor tyndt materialet kan være.

Modellens indre er fyldt med printplade, fem-polet motor, ballast osv., men der er også plads til en seks-bens deko-der (Next 18). Lokomotivet har lysskift for bag med tre hhv. to røde lanterner, og kort-koblingerne kan udskiftes med standardkoblinger (NEM 355-skakt). Vinduesviskerne er graveret på frontruderne og meget fine, og førerrummene er udstyret med sæder – tydelige at se gennem de helt klare og store ruder. Der er vedlagt bittesmå dele (attrapkoblinger, bremseledninger) til montering på pufferplanken – det kræver mere end et godt øjemål. Modellen er udstyret med to hæfteringe og vejer ca. 85 gram.



To opslåede pantografer - de har forskellige slæbestykker af hensyn til driften i de respektive lande.



Fronten på Vectron-lokomotivet er ganske flot gengivet.

Patineringspenne fra NOCH

NOCH art. nr. 61158
Patina-penne. Pris kr. 160,-.



Nærbillede af sandstensornamentikken med skyggevirkning ved hjælp af patineringspennene.



Leaf
Green



Warm
Gray



Navy
Blue



Dark
Brown



Yellow
Ochre



Stone

Tekst og fotos Flemming Søeborg

NOCH har udsendt et sæt med patineringspenne. Der er tale om seks penne med farverne gul, grøn, beige, brun, grå og blå. Farverne er laserende, det vil sige, at de er let transparente og ikke dækker overfladerne fuldkomment. Pennene har to spidser - en smal, hård og en bred, blød, velegnet til forskellige overflader.

Jeg har afprøvet pennene på almindelige plastbyggesæt, hvor effekten afhænger af materialets grundfarve. Jeg finder,

at pennene giver det bedste resultat på f.eks. tagflader og fortøve, men pennene kan som nævnt stort set bruges overalt - på pap, plast, papir, træ m.v. Farven er vandopløselig, så maler man forkert, kan man ret nemt rette det. Natur- og jordfarverne giver det bedste resultat, mens jeg har sværere ved at se, hvad den blå farve skal bruges til. Den er meget kraftigt mørkeblå og minder mere om en speed-marker, som man sjældent har brug for i modelbyggeriet.



Barok kirkefacade fra Artitec letterre patineret med NOCHs nye penne.



Et fortovsparti, samlet lige ud fra æsken - fersk og sterilt.



Fliser, sten og fortove kan nemt patineres og få bedre udseende med de nye farver.



Sortbrunt tag - sammenlign med det originale grå bagved og til højre.



Et grønskimlet eller mosgroet tag - det var lysegråt som det bagved øverst til højre.



Sættet med seks penne - en god idé fra NOCH.

Rettelser og tilføjelser

Intet blad uden fejl og mangler. Her er en række rettelser og kommentarer til nr. 45 fra læserne - jeg takker for dem alle:



Nogle af Niels Hjerensens S-tog i drift på hans anlæg, her er det Nordhavn station. Se også Spor og baner nr. 10. Foto Niels Hjeresen.



To S-togsgavle med fastmonterede kabelforbindelser m.v. Foto Niels Hjeresen.



24 S-togs-sæt under samling hos Niels Hjeresen. Foto Niels Hjeresen.



Hvis man er i tvivl om skallernes ægt-hed, kan man kigge inde under taget og se beviset. Foto Niels Hjeresen.

Artiklen om de københavnske S-tog har medført et par henvendelser. Niels Hjeresen gør opmærksom på, at han har stået for udviklingen af print, ætseark, teknik m.v. til S-togene og i den forbindelse har fremstillet 32 sæt, af hvilke der p.t. blot er to stk. tilbage (AC-drift). De kan købes hos ham. Niels har lagt et kæmpestort arbejde i at fremstille S-togene så korrekt som muligt med alle detaljer in situ og anvendelse af de bedste dele fra Weinert, faulhaber m.v. Han er selvføl-

gelig fortørnet over, at andre har kopieret hans projekt. Helt galt gik det også mht. billedteksterne, da billederne af S-tog nederst side 17 og side 18 ikke er taget af Leif Ørndorf, men af Nils Bloch. S-togsmodellen side 20 er samlet af Jørgen Kissmeyer Lind, Fredensborg. Spor og baner beklager de manglende oplysninger.

Skagensbanen har aldrig haft Scania-skinnebusser (og måske er det derfor, jeg heller ikke kunne huske dem!).

Ove Thomsen, formand for AbMJK, Aalborg, samt Bent Ravnild, Skagen, pointerer, at skinnebusserne ikke var på Skagensbanen, blandt andet fordi de ikke kunne medtage haster-kølevogne og lignende. Jeg må dengang have kørt med et af de "normale" tog, da Lynet-terne heller ikke var anskaffet på dette tidspunkt (1965-66).

På samme måde er der sket en svips på side 26, hvor det godt nok er ME 1524, der fremfører et tog, men det er hverken med Bn-vogne eller på Næstved banegård. Det er en stamme af ældre stål vogne, ommalet i rødt design, og så er det i øvrigt Kolding banegård. Tak til Jan Hager for de skarp-sindige bemærkninger.

En rettelser til billedteksten for billedet nederst til venstre på side 27. Billedet er ikke fra Hasselager/Århus. Mh'en er på vej ind til Aalborg ad venstre spor fra Skalborg. Den har været inde på sidesporet ved FDB i Skalborg. Vejen til højre er Stationsmestervej, og vejbroen er for motorvejsforbindelsen ind til Hobrovej.

I øvrigt tak for et godt blad!
Med venlig hilsen
Jørgen Schwartz, Tranbjerg J.

Hans-Otto Wrang-Andersen skriver om den svenske vogn til smalsporstransporter på side 39, at det kan hænge sammen med, at Sønderborgs gasværk blev lukket i 1969. Gasværksbanen var smalsporet, og muligvis har man da afhændet materiellet til Sverige, hvor der var mange smalsporrede jernbaner.

Endelig har Kaj Mostrup Jensen nogle betragtninger vedrørende lasten i de udenlandske godsvogne i nr. 45: *Det kunne være, at de fragtede tjekkiske kombi'w'er, håndvaske og de nok så kendte hvide "glaslampetter", som jo engang hang i næsten alle køkkener, kældergange og toiletrum m.m. Firmaet S.C. Sørensen, Jern- og Stålgrossist i Randers, importerede i hvert fald, da jeg blev ansat i 1969, disse ting i stor stil og har sikkert gjort det længe inden.*

Var varerne løst pakket i godsvognen med træuld, var det ikke særlig sjovt en varm sommerdag; derudover fik vi østtyske betonblandere, leveret på vogne for autotransport.

Tak for disse supplerende oplysninger. Når jeg tænker over det, købte jeg - og mange andre - jo også værktøj, vækkeure o. lign., hvor oprindelseslandet var skrevet som "Made in G.D.R.". Ikke mange tænkte vel over, hvad det betød, men det var altså *German Democratic Republic*, med andre ord Den tyske, demokratiske Republik, Østtyskland eller DDR. Kært barn har mange navne...



OBS!

NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Folkesparekassen

Reg. nr: 9860

konto nr: 0000 76 80 30

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.dk

Premier Is-vogn i model



Premier Is-vognen fra den ene side...



- og fra den anden.

Tekst og fotos Jan Hager

Artiklen i nr. 45 side 4 ff. om Eriks og Johns ombygninger fik mig til at tænke på, at jeg for mange år siden ombyggede en ROCO-vogn nr. 46816.1 til en Premier Is-vogn med nummeret ZM 99 450. Ombygningen er foretaget efter en artikel med tegning og et par billeder i LOKOMOTIVET nr. 53, august 1998.

Modellen har fået stjernehjul, diverse håndbøjler, påfyldningslem for kølemiddel i den ene gavl, tre stk. fire-slidsede kurvpuffer og ét stk. to-slidsset, og kun én af de medfødte bremseklodser er bevaret og forbundet med en håndbremsestang. Da forbilledet blev bygget i 1891 og udrangeret i 1962, har vognen i "min periode", ca. 1960, sandsynligvis set

meget gammel, slidt, snavset og rusten ud. Dette har jeg forsøgt at efterligne med ganske lidt Humbrol nr. 33 (Sort - mat) og nr. 113 (rust - mat) og masser af terpentint.

ROCOs grundmodel er desværre for stor. Forbilledets længde over pufferne var 8,5 m og akselafstand 4,0 m, mens modellens omregnede mål er 9,3 m og 4,5 m. De to fejl "ophæver" så at sige hinanden og får modellen til at se harmonisk ud. Man kan sjældent få alt.

Der er vedhæftet fire billeder af min model. For at få dem så skarpe som muligt har jeg fotograferet vinkelret ind på emnet og ikke i 45°.

Venlig hilsen,
Jan Hager

Tak til Jan for billederne af den flotte, patinerede model og teksten. Forhåbentlig har andre af bladets læsere lyst til at vise deres modeller her. F.S.



Gavlene er ikke ens,



som det ses på disse to billeder. Meget flot arbejde.

Vossloh BB 1700 i H0

Piko Hobby art. Nr. 59175
Vossloh BB 1700.
Pris ca. kr. 1.050,-.



Vossloh-lokomotivet Am 843 502-6 på Lalden banegård, 2007. Foto titane 8226, wikimedia commons.



CFL Cargo 1510 på opstilligssporet ved neg's remise i Niebüll 18. maj 2019. Foto Spor og baner.



Pikos model af Vossloh-lokomotivet er meget nøjagtigt gengivet med Vossloh's firmafarver.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af årets nye Piko-modeller er Vossloh-rangerlokomotivet BB 1700 i firmaets egne farver. Det er et ret moderne lokomotiv, der er bygget fra 2002 og frem, og det ses frem for alt i trafik i Tyskland, Schweiz, Frankrig og Spanien (bredspor). Lokomotivet er ret langt, 15,2 meter, med førerhuset forskudt for midten. Det er dieselhydraulisk med akselrækkefølgen B'B'. Ydelsen fra motoren er 1.500/1.700 kW, og lokomotiverne er især beregnet til tung rangering/strækningskørsel. Betegnelsen i Tyskland er BR 277, i Schweiz Am 843. Man kan også være heldig at træffe på det i Niebüll, hvor privatbanen neg råder over et eksemplar.



Modellen set fra den korte ende. Desværre bliver rækværkerne nemt deforme og svære at rette ud igen

Piko-modellen er som firmaets modeller er flest, nemlig 100 % korrekt, velde-taljeret og velkørende. H0-modellen er i dette tilfælde udført med egen-reklame for Vossloh, dvs. i nogle ret markante farver (giftiggrøn, himmelblå, lysegrå og hvid), og skillelinjerne mellem de enkelte farver er skarp og præcis. Det samme kan siges om påtrykkene, der også står tydeligt i flere farver. For og bag er der tre hvide lanterner, der skifter i kørselsretningen – om der er røde slutlanterner, der fungerer, lykkedes det mig ikke at finde ud af under prøve-kørslerne, hverken digitalt eller analogt. Muligvis er det blot attrap-lanterner på denne hobby-model – men den er også ret billig.

Kørselsmæssigt er der intet at udsætte på Vossloh-modellen. Den kører godt og har en pæn trækraft (med to hæfteringe). Der er stik til otte-bens deko-der, kort-koblingskulisser, og overdelen samt bogierne er veldetaljerede, dog ikke med bremseklodser ved hjulenes køreflader. Rækværkerne langs siden er noget ømfindtlige, og plasttypen bliver let deform. Det kan være lidt svært at

montere rækværkerne igen efter de-montering af overdelen, og her burde Piko have anvendt metaldele. Bortset fra dette er Vossloh-modellen et ud-mærket lokomotiv til hverdagens slid på den moderne modeljernbane (epoke VI).



Ba-bu, ba-bu, her kommer ambulancen.



En meget flot og veldetaljeret model fra Brekina.

Gennem mange år havde Gentofte Kommune ligesom mange andre kommuner eget brand- og ambulancevæsen, og omkring 1970 havde dette væsen blandt andre en flot Mercedes-Benz-ambulance i bestanden. Den har Brekina nu udsendt som model i flot og veldetaljeret udgave med fine påskrifter. Udadtil mangler der ikke noget, men Brekina har sparet lidt på indretningen, idet der hverken er bære/seng eller andet udstyr i patientrummet. Så fattige var man vel heller ikke i Gentofte, at der ikke var råd til en briks til patienterne? Nå, modellen er flot og passer fint til epoke IV, men den forekommer at være ret vel dyr.

Brekina art. nr. Mercedes-Benz ambulance, Gentofte Brandvæsen. Pris ca. kr. 180,-.

En model, der passer til epoke II-VI, er SAI's nye udgave af Citroën 11 TA - den velkendte gangstermodel. Tilnavnet kommer af, at bilen var meget hurtig og havde en ekstremt god vejbeliggenhed, hvorfor den var glimrende som flugtbil. Modellen er meget fin, blandt andet er kølergrillen flot graveret, og forlygterne har gult glas, som franske biler skulle have førhen. Der er monteret sidespejl, og SAI's model er den bedste hidtil af dette populære køretøj.



Citroën TA - engang flugtbilernes konge.



Til sammenligning - en parade af TA'er - SAI, Brekina taxi, Wiking, Makette varevogn.



TA'erne set fra bagenden afslører nogle forskelle - Makettes til højre blev ombygget til varevogn i Danmark - i alt blev der ombygget 550 stykker.

SAI art. nr. 6104 Citroën 11 TA. Pris ca. kr. 150,-.



Pas på - nu kommer pejlevognen.
Foto Brekina.

En pudsig nyhed er VW-pejlevognen fra Danmarks Radio (DR). Pejlevognen blev indført i 1969, og på et tidspunkt var der knapt 15 vogne i brug over hele landet. Pejlevognen var et fænomen fra radiomonopolets tid, hvor der var masser af "plankeværkslyttere" og "sortseere" - personer, der ikke betalte radio- og tv-licens. DR kørte rundt i byernes kvarterer med adresselister og pejlede sig frem til de adresser, hvor der ikke blev betalt licens, ringede på og håbede på at "fange" lyttere og seere på fersk gerning. Ofte kunne pejlepersonalet høre eller se udefra, om der var tændt for radio eller fjernsyn, men man kunne også måle lidt stråling. Modellen kommer fra Brekina og er ret autentisk.

Brekina art. nr. 31591 VW T 1
DR Licenskontrol.
Pris ca. kr. 115,-.

Nyanlæg



Tekst og foto Flemming Søeborg

Arbejdet med Odenses Letbane skrider nu frem i hastig fart. Flere steder bliver der lagt spor samtidigt, og sporene er nu ved at nå endestationen i Hjallese. Her skal Letbanen have endestation ved siden af Svendborg-banen, således at der bliver nem omstigning mellem de to hurtige transportsystemer.

Den 6. juni var Letbanens spor lagt i Hjallesegade, og her skal sporet dreje skarpt til venstre for at ende et par hundrede meter herfra. Sporet i forgrunden er Svendborg-banen. Som det ses, er Svendborg-banen øjensynligt forberedt til elektrisk drift (med punktkontakter. I øvrigt kan man også se de nyeste udgaver af overkørselssignalerne med de grønne master. Letbanen forventes først i drift i 2020 - forhåbentlig har man lært af erfaringerne i Århus.

DANMARKS STØRSTE SAMLERTRÆF FOR GAMMELT LEGETØJ

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

FREDERIKSBERGHALLEN

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

1. SEPTEMBER, 1. DECEMBER

kl. 11.00 - 15.00 **GRATIS ADGANG**

3 x årligt, forår, efterår, og jul.

Info tlf. 4028 4057



OBS!

NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Folkesparekassen

Reg. nr: 9860

konto nr: 0000 76 80 30

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.dk

BRAWAs nye, danske godsvogne

Brawa art. nr. TKVJ QB 301
Godsvogn.
Pris ca. kr. 300,-.

Art. nr. DSB ZB 99688
Albani-ølvogn.
Pris ca. kr. 300,-.

Ret store forskelle på de to nye danske godsvogne fra Brawa, trods samme dimensioner på vognkassen.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawas nye modeller af TKVJ- og Albani-godsvognene er begge baseret på firmaets velkendte G 10-typer, som tidligere er udsendt som DSB IE- og GDS-QC-vogne. Albani-vognen er smukt udført, men den er desværre ikke helt autentisk, idet Albanis ølvogne var af andre og mindre typer - bortset fra de sidste, som var Hbis-skydevægs-vogne. Trods det er modellen meget flot og på sin vis overbevisende nok, og der er ingen tvivl om, at den nok skal blive solgt - ølvogne er sikre "sællerter", korrekte eller ej.

TKVJ-vognen er til gengæld temmelig korrekt, hvad grundmodellen angår. TKVJ anskaffede efter Første Verdenskrig tyve nybyggede, tyske godsvogne af disse standardtyper, bygget af Niesky-fabrikken. Vognene var langt bedre end de daværende ældre, danske Q-typer, og de blev mest anvendt til stykgods, men også til kartoffeltransporter.

Forskellene på de tyske grundmodeller og TKVJ's vogne er bl.a., at Brawas model mangler de skrå håndbøjler på gavlene og den typiske vægtstangsbremse. Til gengæld er der monteret tyske slut-



Korrekte U-profiler på TKVJ-vogn gavlen.

signalholdere samt ekstra trin over pufferne, hvilket TKVJ's vogne ikke havde, men begge dele kan jo fjernes - og med lidt behændighed og hjemmelavede skabeloner kan man selv montere de manglende håndbøjler. Gavljernene er U-profiler - i vinters beklagede mange på Internettet, at håndmodellen havde forkerte gavljern, men det var jo kuns en prøvemodell.



Kantstillede U-jernsprofiler på Albani-vognen - helt efter forbilledet.

Farven er også diskuteret meget, og modellen leveres i en mørk rød farve (RAL 3003); om den er korrekt, må vi lade eksperterne afgøre, og under alle omstændigheder bør modellen nok have en patinerings - men det gælder jo alt materiel. Typografien er ikke helt korrekt - det ses nok mest på Q'et og D'et, der skulle være længere og 'magrere'. Måske Skilteskoven eller andre vil påtage sig at fremstille helt korrekte påskrifter til modellen? Vognen

er revideret i 1957, og på påskriftspladen ses, at den skal fra Kolding til Troldehe-
de. Se også bogen om Troldehebanen,
2002, af Helge Kjærside og Finn & Steen
Christensen. Heri er der flere billeder af
denne type godsvogne.

Bemærk i øvrigt, at de to vogne er lavet
på forskellige grundmodeller: Alba-
ni-vognen har vognkasse uden lemme
og jalousier, ingen regnliste over dørene
og kraftige puffere; TKVJ-vognen har
lemme m.v., men de spinkle puffere, så
Brawa har nærstuderet forbillederne og
tilpasset modellerne i det omfang, det
har været muligt. Vi har altså fået to
forskellige vogne, og det er jo i grunden
ikke så dårligt.



Forbilledet for Brawa-modellen, søstervognen ZB 99689, her på Danmarks Jernbane-
museum 2011. Foto SoB.

Afskedstur med S 736

Lørdag den 14. september kører Danmarks Jernbanemuseum
for sidste gang med S-maskinen (S 736) på Kystbanen mellem
København og Helsingør. Der afsluttes med manér ved, at
S-maskinen er trækraft for en typisk togstamme med AC-,
CL- og CLE-vogne, som den ville have set ud på Kystbanen i
1950'erne. Turen varer ca. tre timer med afgang ca. kl. 10 fra
Københavns Hovedbanegård. Billetter til turen købes via
Billet.dk.

- **BEMÆRK** – det nøjagtige afgangstidspunkt kan ikke
oplyses på nuværende tidspunkt. Det er derfor vigtigt,
at du tjekker www.jernbanemuseet.dk et par dage inden
arrangementet for det nøjagtige starttidspunkt.
- Der er tale om unummererede pladser.
- Der er afgang fra Københavns Hovedbanegård, hvor
spornummer så vidt muligt vil fremgå af skærmene på
banegården. Kom i god tid inden afgang.
- Billetten giver ikke adgang til
Danmarks Jernbanemuseum.
- Voksen: 275 kr. inkl. billetgebyr
- Medlemmer af Museumsklubben: 245 kr. Som kortinde-
haver kan du købe billet med rabat, både til dig selv og
en ledsager. Ved billettering ombord på toget skal gyldigt
klubkort fremvises.



Tuborgs gamle og nye paraplyer



Tuborgs Triangel-lastvogn på Carlsbergs museum sammen med en hestevogn med paraply. Bilen er udstillet i 'brugstilstand'.
Foto Erland Egefors

Af Erland Egefors.

Flemming Søeborgs artikel "Tuborgs paraplyer - og lidt mere" i "Spor og baner", nr. 45, juni 2019, er interessant, og for forfatteren til bogen om Triangel er det skønt med et foto af Tuborgs veteran ved siden af nyere "kolleger", en Bedford A-serie og en Bedford TKG. Carlsberg Arkivets arkivar Ulla Nymand gav i juni 2006 undertegnede og Anna Bodil Hansen (1937-2014) en rundvisning på Carlsberg-området og fik arrangeret et besøg på værkstedet. Netop på det tidspunkt blev Tuborgs Mignon fra 1932 restaureret og konserveret for permanent udstilling i Valby. Derfor er den ikke "strampudset", som da den kørte som veteranbil. Det er en type L2,5 Mignon serie 14 med Continental 18E motor, chassissnr. 1815, og leveret til De forenede Papirfabrikker A/S, København, i 1932. Tuborg købte den af papirfabrikkerne, fordi de ikke selv havde nogle veteranbiler fra perioden. Continental-motoren er senere ombyttet med en Hercules-motor.

Den 7. maj 1967 deltog den i Brighton-løbet med Christian Lillelund og Poul Petersen som chauffører. Den fik en delt førsteplads sammen med en 2,5 tons Scania-Vabis type 3251 fra 1927, som har tilhørt Södertälje Bryggeri AB. I en



Tuborg-lastbilen ved Århus Havnestation 1982,
Foto Erland Egefors

årrække var Tuborgs Mignon et indslag i Århus Festuge sammen med hestevogne fra både Carlsberg og Tuborg, og da Musikhuset blev indviet fredag den 27. august 1982, trillede den også rundt i byens gader.

I tidsskriftet "Lokomotivet" nr. 29, august 1992, er der en artikel om Tuborgs ølvogne. I 1950 stiftede Achton Bjørn og Sigvard Bernadotte designvirksomheden Bernadotte & Bjørn, det mest kendte design er nok Margretheskålen. De udformede også i 1959 et nyt

design til godsvogne og lastbiler. Oprindeligt havde kun hestevogne og lastbiler paraply, men i 1959 fik også godsvogne paraply, foruden et rødt bånd på vognsiden og Tuborg-logo i hvidt.

I et fagtidsskrift fra 1958-1959 omtales en serie Ford Thames-lastbiler til Tuborg, som Achton Bjørn og Sigvard Bernadotte udformede skilte og bogstaver til. De forenede Automobilfabriker A/S anvendte for de lette lastbilmodeller typebetegnelserne Lille Triangel L 1,5, Lille Triangel L 2,0 og Mignon L



Tuborg-sættevogn med paraply fuldtlastet med ølkasser på læssevejen i Hellerup juli 1961. Foto Holger B.D. Sørensen.



*Et kig ind i førerhuset på Triangelen.
Foto Erland Egefors.*

2,5, men i daglig tale kaldtes alle typer Mignon. LT 1,5 har 3,5 meters akselafstand og er beregnet for maksimum belastning på 3.250 kg, hvorimod både LT 2,0 og Mignon 2,5 har 3,86 meters akselafstand, men er beregnet til hhv. 3,5 tons og 4 tons belastning. De tunge modeller hedder Store Triangel og Trambus, de blev i 1930'erne lavet for op til 6,2 tons belastning. Hvis nogen vil lave en Triangel Mignon i model, vil jeg gerne bidrage med information.



Triangel-lastvognen på Østerbrogade, Svanemøllen ud for Suhr's Vinstue, juni 1994. Bemærk KB-papegøjepladen, i dag uhyre sjælden. Foto FS.

HOBBY MESSE

Danmarks største hobbymesse 2019 for alle aldre

Voksen

50,-

Billetten gælder
til begge dage

Børn op til 14 år
iflg. med voksen
Gratis

ARENA MIDT · KJELLERUP

LØRDAG 28. SEPTEMBER KL. 10-16

SØNDAG 29. SEPTEMBER KL. 10-15

**Nu med masser af nyheder for
både børn og voksne!**

Mange forskellige stande med modeltog, modelfly,
RC biler, RC trucks, byggesæt m.m.
- Kort sagt noget for hele familien!

*På gensyn til to festlige dage i
Kjellerup mellem Viborg og Silkeborg
- kort afstand til hele motorvejsnettet*

