

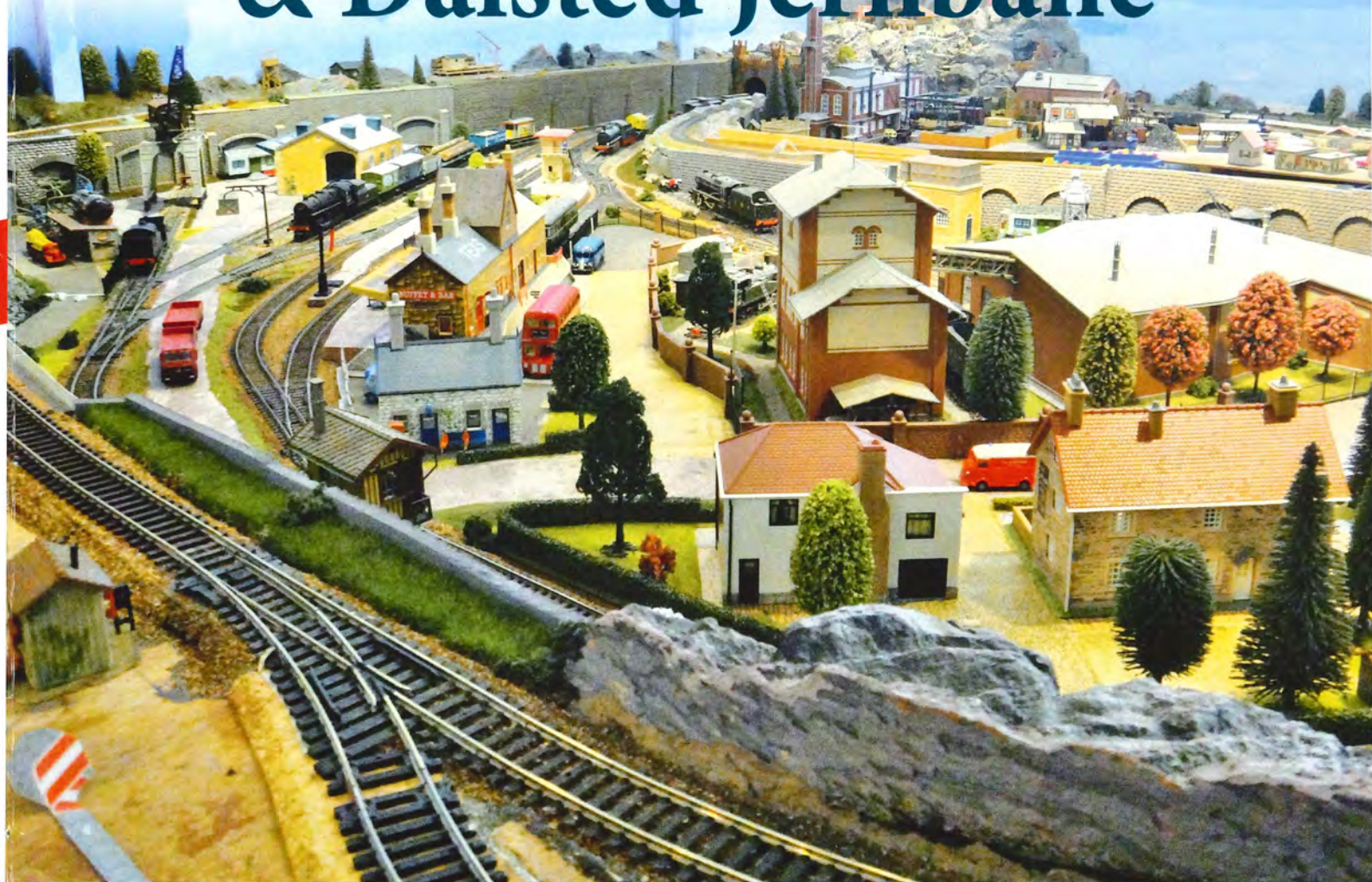
SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 47 · Oktober 2019

DKK 125,-

Storeby, Minerød & Dalsted Jernbane



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

BK 10.10.2019-04.12.2019
DKK 125,- - Euro 16,75

ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00047

BK returage 49



■ ETJ-remiser i model



■ MaK-lokomotiver fra Heljan

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 47, 8. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.300. Løssalgpris kr. 125,-

Abonnementspriser for 2019:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

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 abonnements 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
Storeby, Minerød & Dalsted Jernbane, delstaten UTOPIA	4
Nattesnak - en gang for længe siden	12
Stor bog om lille jernbane	16
Heljans MaK-maskiner	17
MaK-lokomotiver til privatbanerne 1956-62	20
Hvor vejene krydses - 1. del	24
Ebeltoft-banens remiser	26
Bygning af ETJ-træremise i skala HO	28
Sporgade	30
BR 120 fra DB	33
Taiga-trommen på besøg	34
V 60 - hverdagens lille slider	36
Rangér med manér	37
Ny model af linie 15	38
Nye Heljan-varianter	41
Gs-godsvogn fra Hornby	41
Fallers portalkran	42
Rettelser og tilføjelser	43
Mindesmærke i Korsør	44
Nyheder og småtips	46
Nye bilmodeller	48
Digeporten i Dagebüll Mole fornyet	50
Valby Gasværks smalsporsmateriel	53
Hjallese har vokseværk	54
Skal De med?	55
Flot serie danske tankvogne fra Dekas	56
Café på banegården	59

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. DECEMBER

kl. 11.00 - 15.00 **GRATIS ADGANG**

3 x årligt, forår, efterår, og jul.

Info tlf. 4028 4057

Forsidefoto

Billede top:

Storeby, Minerød og Dalsted
Jernbane. Foto Spor og baner

Billede bund, t.v.:

ETJ-remiser i model.
Foto Lars B. Rasmussen

Billede bund, t.h.:

MaK-maskinerne fra Heljan. Lol-
landsbanens M 33 i Nykøbing F. 30.
juni 1986. Foto K.E. Jørgensen

Så er sommeren forbi, og mange vil satter kaste sig over modeljernbanen hjemme eller i klubber - og nyhederne lader da heller ikke vente på sig. I sidste nummer havde jeg en omtale af Pikos vesttyske lokomotiv V 200 (eller BR 220 med den senere talbenævnelse). I dette nummer er den østtyske pendant til V 200 omtalt - den blev siden til BR 120. Ved skæbnens lunefulde spil er også den vesttyske BR 120 omtalt her - men det er en helt anden type. Og, for at det ikke skal være løgn, er "den halve 120'er", nemlig V 60 omtalt - og søreme også en tredjedel af V 60, det lille rangerlokomotiv V 20. Måske ikke noget under, at nybegyndere udi modeljernbanen kan blive mystificeret af disse sære begreber og betegnelser på lokomotiver og andet materiel, der kunne ligne talmagi for ikke-indviede.

Jeg mindes selv, hvordan jeg som lille dreng i 1960 havde besvær med at kende forskel på Mx- og My-lokomotiverne. Et diesellokomotiv var et diesellokomotiv, et S-tog et S-tog, et damplokomotiv et damplokomotiv - så kunne der være store og små, nogle kørte hurtigt, andre langsomt, en sporvogn var en sporvogn, enten ny eller gammel, og dét var så dét!

Om de havde forskellige litra, nummerbetegnelser, byggeserier og andre individuelle kendetegn betød intet, det var fascinationen ved hjul, skinner og den elegante bevægelsesform, der tiltrak mig - og vel nok mange andre. Jeg må også indrømme, at jeg var skuffet, når det var et damplokomotiv, der trak toget til feriemålet i Odsherred - det varede altid en evighed, inden toget var oppe i fart,

og så skulle vi standse snart efter igen. Næ, My-diesellokomotiver, det var noget andet - hurtigt, flot, smart og med store vingehjul foran - så var der noget ved at køre med tog!

Og så skal vi måske snart til at lære nye ord: Længe har et ord som *flyskam* floret - det seneste skud på ordstammen er *togpral*, nemlig en betegnelse for, at man tager klimaudfordringen alvorligt og benytter toget, selv på lange strækninger. Det er vi jo nogle, der altid har gjort, uden at kalde det togpral. Spørgsmålet er blot, om det er andet og mere end modeord - for på sommerens folkemøde på Bornholm fortalte alle de deltagere, der blev interviewet i radioens P 1 med største selvfølgelighed og begejstring i stemmen, at de da "havde taget flyveren" til Bornholm - så meget for dén klimadebat.

I dette nummer vil der være lidt anderledes læsestof end ellers: I anledning af, at det i år er 50 år siden, at en af Københavns sidste, store sporvognslinier, linie 2, blev nedlagt, mindes den med en underfundig, fiktiv dialog mellem de to vogne 190 og 887, krydret med billeder fra den sidste tur i stedet for en "almindelig" nekrolog. Der er desuden et par byggeartikler - heldigvis er lysten til selv at skabe noget stadig til stede.

Har du bygget modeller, er du meget velkommen til at præsentere dem med tilhørende vejledning og billeder her i bladet. Det samme gælder modeljernbaneanlæg - og jeg kommer gerne på besøg og laver en reportage. Bare skriv eller ring til mig.

Må jeg tillade mig at komme med en egen-reklame? I november udkommer min næste bog, "Der kommer flere tog", på Forlaget Gyldendal. Det er en bog om dengang, da DSB for alvor blev moderne, nemlig om årene 1970-90, også kendt som designperioden, hvor den gamle etat fik fornyet ungdom med ny dynamik, positiv ånd og fremragende initiativer - helt glemt i dag, hvor DSB er ramt af nedskæringer, privatiseringer og besparelser. Til sammenligning oplyser de schweiziske forbundsbaner, at de vil opruste med mere personale i tog og på banegårde, og såvel de svenske som de østrigske statsbaner ønsker at køre flere nattoget fra nord til syd. *Tag den, DSB!*

Husk de mange markeder over hele landet. Spor og baner står blandt andet på Bilmessen i Fredericia den 19.-20. oktober, i øvrigt sammen med Skinne Bøger v/Nils Bloch, samt i Frederiksberg-Hallen den 1. december.

Og så - god fornøjelse med dette nummer.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

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

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk

Witzel Hobby

MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

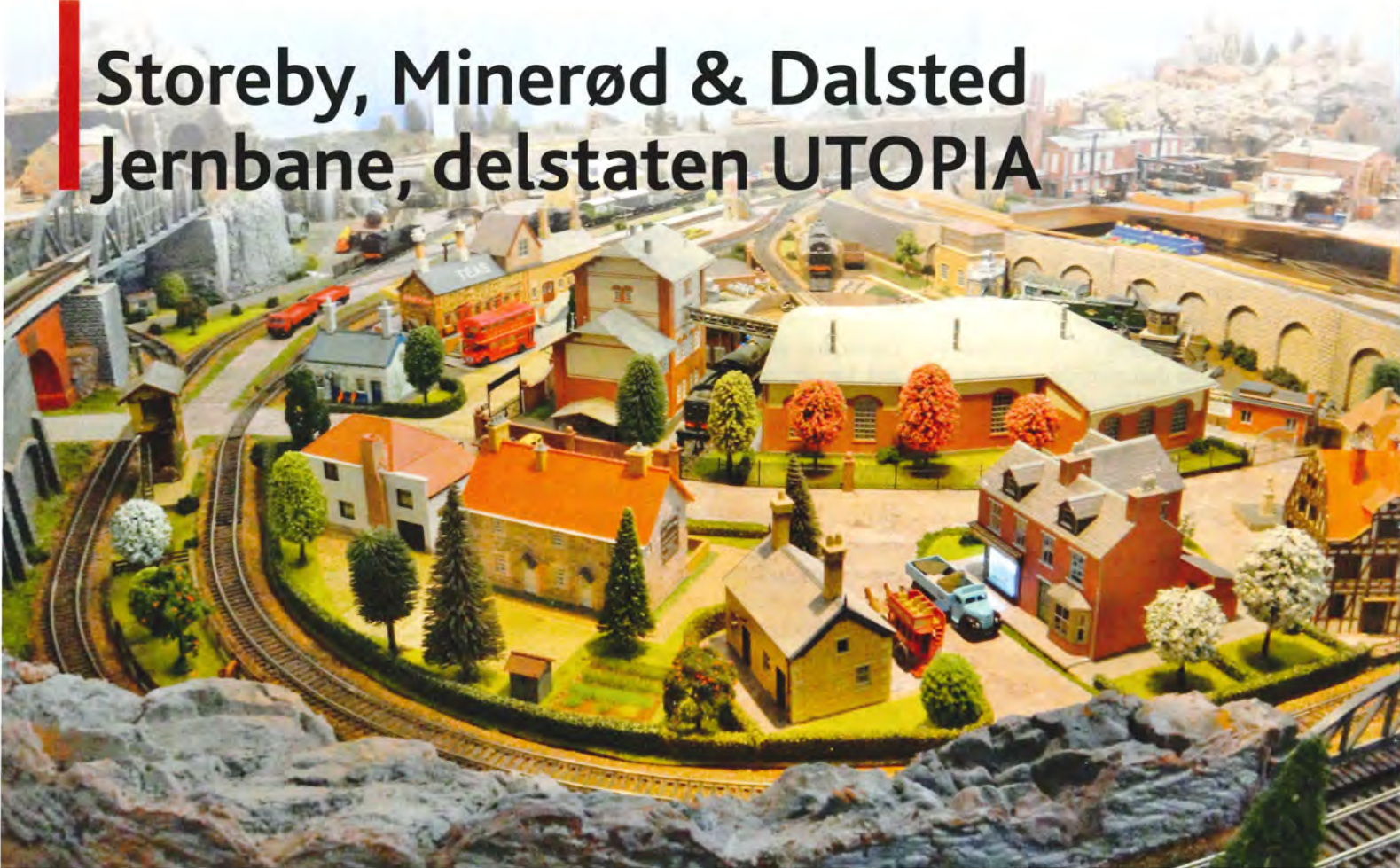
Limprodukter og diorama-materialer

- 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

Storeby, Minerød & Dalsted Jernbane, delstaten UTOPIA



Vue over Storeby med engelsk station og huse (Hornby og Metcalfe) samt remise (Faller). Foto SoB



Samling af rammeværket som markeret på papiret efter koordinatsystemet, april 2009. Privatfoto Svend Korsgaard

Af Svend Korsgaard, eneejer og driftsbestyrer, kasserer i DJK

Den korte, fiktive historie

Banen blev bygget omkring 1900 fra stationen Lantvæk på hovedlinien til 'Resten af Verdenen' som en enkeltsporet bane med svær overbygning. Banen førte op i bjergene til en mine med rige mineralforekomster, inklusiv godt kul. Der var også gode skovområder med fint tømmer. Banen har tre stationer efter Lantvæk, som er overleveringsstation til hovedlinien (af typen 'fiddle yard' med drejeskive og tosporet remise).



Remisen under anlæg, april 2009. Foto Svend Korsgaard

Første station er Storeby med remise, drejeskive og servicefaciliteter, vand, sand, kul, olie, askegrav m.v. og et udendørs spor til lettere vedligehold. Der er desuden en lille godsbanegård med tanklager, kran og pakhus. Banen fortsætter til Dalsted, hvor der er en maskinfabrik, som får råemner udefra samt kul og andre materialer, og som sender færdigvarer ud i verden.

Der er en lille remise og et mindre lokomotivværksted til større reparationer.

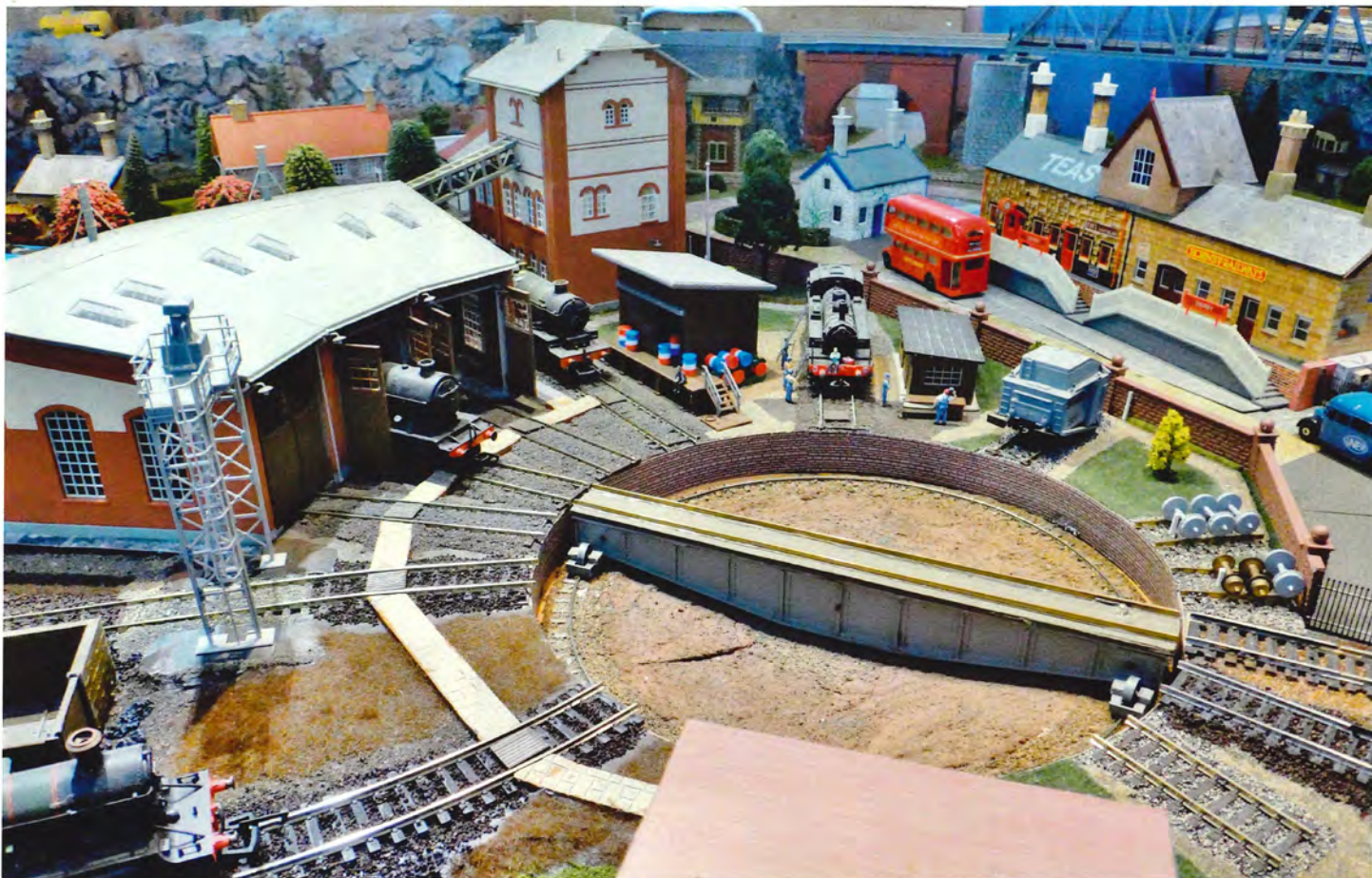
Banen fortsætter nu op ad en stejl og kurverig strækning med op til 33 %



Franz er ved at checke en af sine kreationer i Minerød, december 2009. Foto Svend Korsgaard.

stigning. Via trinbrætterne Broerne og Jørnet (hvor der er en større møbelfabrik), og gennem et bjergmassiv kommer banen til Minerød.

Fra Minerød fortsatte banen indtil ca. 1950 til Bjergby, hvor minen var beliggende. Minen var udtømt ca. 1945, men der var stadig en del malm på lager, så driften fortsatte, indtil en stormflod skyllede sporet væk få kilometer fra Minerød station. Driften videre fra Minerød blev derefter indstillet, og Minerød station blev lettere ombygget. Det tidligere spor til den enkeltsporede remise blev udlånt til Foreningen Bjergby-Mi-



Maskindepotet i Storeby. Drejeskiven er betjent med snekkedrev og håndsving. Foto SoB



Minerød med rangerlok (Hornby) og en 'Black Five' klasse 44 4-6-0 fra British Railways (Hornby) klar til afgang med Pullman-luksustog fra Great Western Railway. Bemærk smalsporet HOn3 (sporvidde 10,5 mm) og opstillet Shay-lokomotiv (Roundhouse-byggesæt, samlet og malet af Franz). Drejeskiven i baggrunden er Hornby, elektrisk drevet. Lokomotivet er 'Hogwards Castle' (Hornby), kendt fra Harry Potter-filmene. Foto SoB



Godsmagasinet i Storeby med rangerlok 0-4-0 (Hornby). Desuden ses to godstog mod Minerød med 4-6-0-maskine fra British Railways, (Bachmann) og 2-8-0-maskine fra Great Western Railway (Heljan, kører rigtig godt). Foto SoB

nerød Museum, hvor enkelte materielenheder er udstillet. Veterantog køres lejlighedsvis bl.a. med Thomas-Tog til glæde for børn og børnebørn.

Takket være flodens rene og klare vand blev der i 1920'erne bygget et stort bryggeri, som giver livlig trafik på banen. Desuden er der en lille remise med drejeskive, vand- og kulforsyning.

Savværket eksisterer stadig, idet det gamle savværk på den anden side af bjerget er nedlagt og lavet om til museum under Bjergby-Minerød Museum. Det nuværende savværk blev opført i Minerød i forbindelse med en smal-

sporet jernbane, der går op i bjergene i den anden retning, hvor der er gode kulforekomster og godt tømmer. Oprindeligt havde den smalsporede bane et kraftigt Shay-lokomotiv af amerikansk oprindelse, men da transportbehovet faldt og lokomotivet stod overfor en hovedreparation, blev det henstillet og indgår ligeledes i Bjergby-Minerød Museum. Den tidligere personvogn til smalsporet er ligeledes henstillet og benyttes til personaleophold. Driften varetages af et to-koblet damplokomotiv bygget sidst i 1950'erne af Ken Kidder i USA/Japan. Det meste tømmer til savværket kommer nu fra andre skove i "Resten af Verden".



Kulgården i Dalsted (uvist fabrikat). Foto SoB



Lokomotivværkstedet i Dalsted (Piko) med renoveret kedel klar til aflevering (Roco) på 'Lo-mac'-fladvogn (Hornby). Foto SoB

Der er et større sorteringsanlæg til kul, skærver sand mv. samt en rampe til omlæsning af bulldozere mv. til skov- og kulselskabet langs smalsporsbanen. Derudover er der en mindre kvægrampe, et maskinsnedkeri og en møbel-fabrik ved trinbrættet Jørnet, som betjenes af en af rangermaskinerne fra Minerød som 'vognudtagning'.

Driften

Takket være det gode kul og vandet og trækraften, der er overtaget billigt fra andre selskaber i Verden, køres der næsten udelukkende med damp. En enkelt rangermaskine er diesel, ligele-



Schweizisk alpmotiv med bjergbestigere og Biergarten. Nede bagved anes noget af minen. Foto SoB



Sentinel-damplastvogn (Matchbox) ved kulhandlen (kibri) i Dalsted. Foto SoB



Gadebillede i Storeby med hestekomnibus for turister (Matchbox) og lastbil (Classix). Bemærk, at der køres i venstre side. Huset til højre er Metcalfe hjørnebutik, kartonbyggesæt samlet af Franz. Foto SoB



Stationen i Storeby (Hornby). Skinnebus fra British Railways, mest brugt i Nordengland og Skotland (Heljan-model, kører fint). Foto SoB



Baggården ved remisen i Dalsted. Henstillet rangerlokomotiv 0-4-0 (Airfix), plasticmodel med drev og maskineri indbygget af Franz. Kan køre, men har Märklin-koblinger, der ikke passer med Hornby. Foto SoB



De to billeder viser hvor nemt, det er at skifte miljø, land og stil på modeljernbanen: Tog, bygninger og biler byttes ud, og straks er vi et andet sted. Sneploven ved drejeskiven er bygget over en Fleischmann-tender. Den tyske station er fra kibri. Foto Svend Korsgaard.



Smalsporet med slæbesporskifte. Henstillet Shay-lokomotiv (Roundhouse). Den lille, henstillede personvogn (Egger Bahn) anvendes som opholdslokale for personalet. Foto SoB



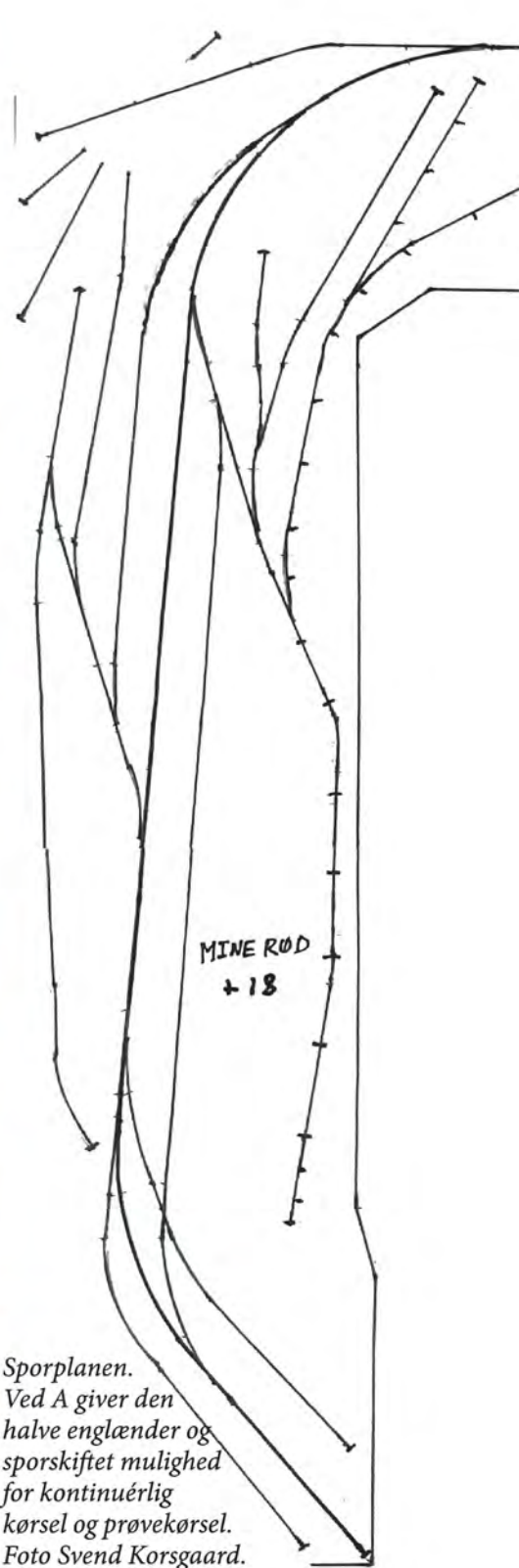
'Push-pull' tog med damplokomotiv, der skubber styrevognen eller autotrailer på engelsk (Hornby). Bemærk den store advarselsklokke på fronten og det nedlagte vigespor til højre. Foto SoB

des trækkes sporrensningsvognen af et stort diesellokomotiv, indlejet fra Hovedlinien.

På grund af stigningerne på op til 33 0/00 er akselantallet i alle typer tog begrænset til 20, og der skal være en bremsevogn/togførervogn i slutningen af alle godstog, undtaget ved 'vognudtagning'. Der er lokal persontrafik med motorvogn eller 'push-pull' med damplokomotiv og styrevogn (auto-

coach). Der er ingen fjerntrafik med passagerer, men enkelte luksustog eller særtog fremføres lejlighedsvis fra Hovedlinien via Lantvæk til Minerød med turister.

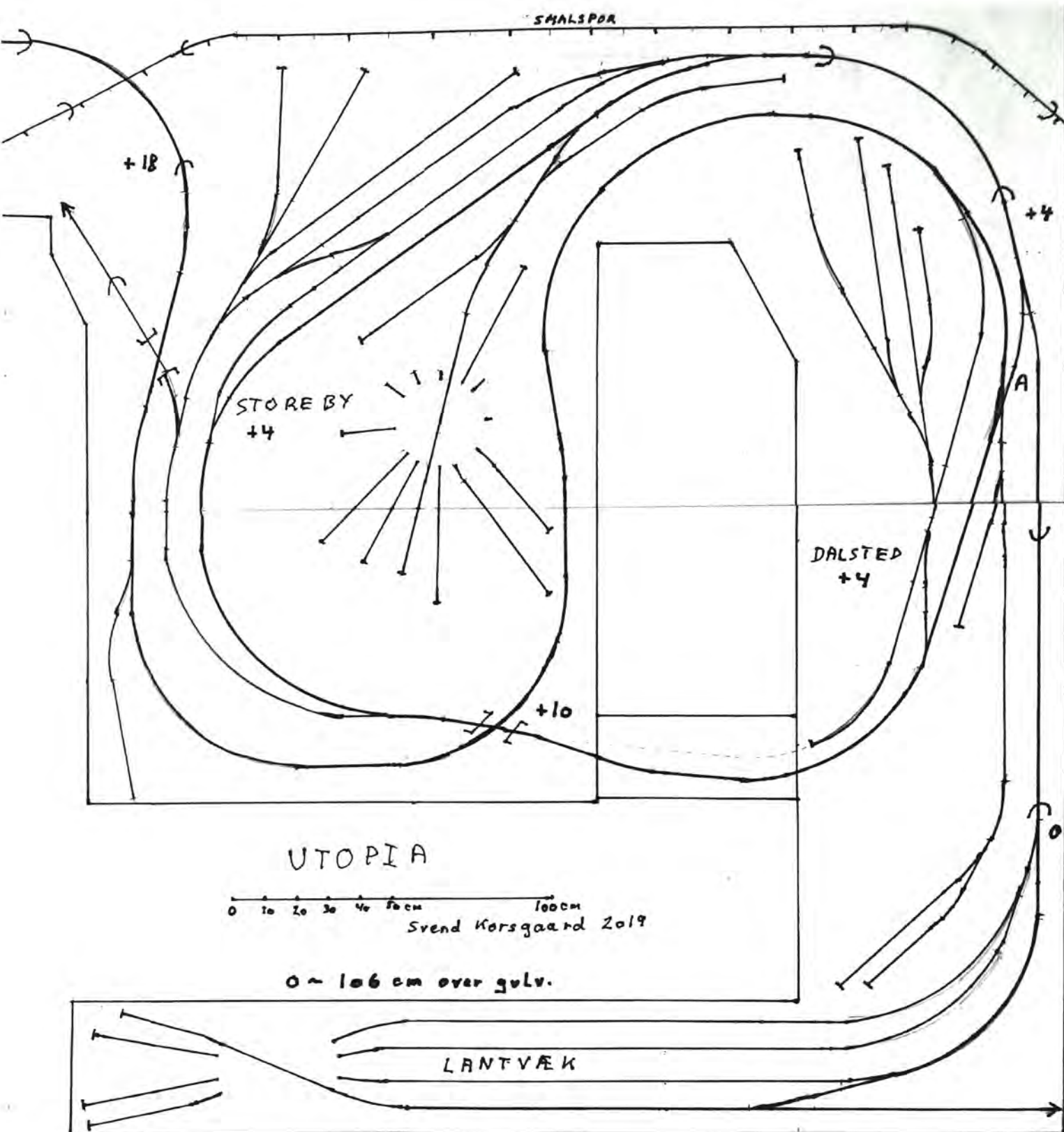
Godstrafikken er intens, og alle vogne enten udgår fra eller ankommer til stationer eller industrier langs linien.



Sporplanen. Ved A giver den halve englænder og sporskiftet mulighed for kontinuérlig kørsel og prøvekörsel. Foto Svend Korsgaard.

Signal- og styresystem

Styringen er analog. Der er ingen signaler, men et polet system, hvor hvert tog gives tilladelse til at befare en fri strækning eller rangering med telefonisk melding mellem stationerne. Hver station har sin egen kontrolpult med skematisk sportavle, hvor der indstilles en togvej. Lantvæk, Dalsted og Minerød stationer kan styres fra Storeby, sporskiftebetjeningen er dog altid lokal.



Anlægget

Anlægget er opbygget med en 9 mm krydsfinerplade på en ramme af 2,5 cm x 5,0 cm halve lægter. Der er ca. 50 cm mellem benene og reolplader i 50 cm, højde efter behov til opmagasinering under pladen. Grundpladen er i 100 cm højde. Herover er der et rammeværk, som bærer selve anlægspladen i 6 mm krydsfiner. Det laveste punkt er Lantvæk 107 cm over gulv. Derefter kommer

Dalsted og Storeby 110 cm over gulv, hvorefter banen stiger til Minerød, der ligger 125 cm over gulvniveau. Bredden er 80 cm ind fra de to adgangsveje, det er så langt, som man kan række ind.

Sporet er lagt i ballast på 5 mm kork, der er skåret til fra 50 cm x 50 cm køkengulvskvadrater. Ballasten består for de meste af blandet, fint savsmuld og tørret kaffegrums, der passer til en flittigt benyttet hovedstrækning, der ikke

er blevet sporfornyet. Sporet er Peco kode 100 flex samt el-sporskifter med drev under pladen med Conrad-motorer. Der er også en del Hornby-spor og sporskifter samt enkelte Lima-sporskifter, der er håndbetjente i industrispor.

Et rammeværk bærer belysningen. Rammeværket og anlægget er ikke fastgjort til hverken gulv eller vægge, men står alligevel urokkeligt fast. Rummet, hvori banen er opbygget, er 441 cm x 353 cm.



I Minerød er der en kort strækning med tre-skinnespor langs savværket og hen til den lille remise til smalsporslokomotivet. På billedet drejer smalsporet fra mod kulsiloen og op i bjergene. Dette er den eneste sporstump, der har overlevet fra mit tidligere anlæg ved Hørsholm bygget ca. 1963. Bræddestablerne er Witzel Hobby, samlet af Franz. Foto SoB



Interiør af den lille remise til smalsporet. Remisen (Brawa) er bygget og malet af Franz. Arbejdsbænk og andet løsøre er malet af min nevø Cornelius (Warhammer-gamer). Foto SoB

Oprindeligt blev det opbygget i en kælder i et rækkehus, men efter nogle år blev det flyttet til en stue i en lejlighed, hvor der var ca. 12 cm mere plads på alle leder. Anlægget var skruet sammen uden lim og søm og kunne derfor skilles ad og samles igen efter et tredimensionelt koordinatsystem.

Min søn Svend og min gode ven Franz Bo Frenzel har hjulpet mig med mangt og meget i tidens løb og hjælper stadig. Vi har kendt hinanden siden 1961. Franz betjener Minerød og jeg resten. Franz synes, at kontrolpulten i Minerød, som jeg har designet, er håbløs! Men efter en halv times tid plejer det at køre.



Storebys pakhus i britisk version og bagefter som tysk pakhus, bygget af to klassiske B-154 byggesæt fra Faller. Lokomotivet stammer fra Gützold. Foto Svend Korsgaard



Min tidligere opstillingsbanegård (fiddle-yard) fra kælderen i rækkehuset. Nu brugt til opstilling af materiel, der er ude i den 'store vide verden', indtil det vender tilbage, samt til lokomotiver, jeg ikke lige har brug for eller plads til. Forrest ses et all-round 0-6-0-lokomotiv fra North Eastern Railway (Mainline).

Skiftende forbillede

For tiden køres der efter engelsk forbillede med typiske engelske lokomotiver og vogne, inklusive Harry Potter toget 'Hogwards Express'. Visse stationer og andre bygninger er typiske engelske og er monteret på udskiftelige plader. Materiellet stammer især fra Hornby, Dapol, Airfix, Bachmann og Heljan, med enkelte gamle plasticmodeller fra Rosebud Kitmaster.

Efter en periode kan der skiftes til at køre efter kontinentaleuropæisk forbillede, især tysk, schweizisk og østrigsk. Visse stationer og bygninger kan udskiftes. Materiellet er fra de fleste kend-

te europæiske fabrikater. Endelig kan der skiftes til at køres efter amerikansk forbillede med typiske amerikanske damplokomotiver og enkelte diesel-lokomotiver. Igen er visse stationer og bygninger udskiftelige. Materiellet er især Athearn, Tyco, Mantua, Atlas, Frateschi (brasiliansk), Roundhouse og Trix.

Der køres ca. tre-fire år efter hvert forbillede, da det tager sin tid at skifte temaerne og ikke mindst huse, materiel og andet. Det eneste, der ikke køres efter, er dansk!



Minerød banegård, bygget af et Wills-byggesæt; det andet billede viser den tyske station, bygget af et klassisk kibri-sæt. Lokomotivet er en 1-D-1 maskine fra Liliput. Foto Svend Korsgaard



Stationen i Storeby med Svend i baggrunden. Foto SoB



Perronen i Storeby. Bemærk godstogslokomotivet 2-8-0 klasse 47xx 'Night Owl', Great Western Railway (Heljan-model, kører rigtig godt). Foto SoB



Franz og Svend siger farvel oppe fra altanen. Foto SoB

Nattesnak - en gang for længe siden



Den 24. april 1966 kunne hele fem vognstyper ses på linie 2 i Nørrebro Remise. Her holder vogn 222, 509, 479, 707 og 849 klar til udkørsel. Foto Leif Bang

Af Ole L. Wæverstrøm

Skrevet til nattesammenkomst for familie og venner, der havde været med på linie 2's sidste omgang fra Brønshøj til Sundbyvester Plads og retur til Brønshøj og videre til Nørrebro Remise. Min far havde været konduktør på düsseldorfvognen, til remisefolkene overtog den og bakkede den ind (redigeret og forkortet, red.).

Der var engang en sporvogn...

Det var sådan en gammel, hyggelig gulmalet sporvogn, som i sit lange liv havde kørt rundt i Københavns gader fra tidlig morgen til sen aften; men nu var den pensioneret og stod blot på sine fire hjul i den gamle remise. Af og til skævede den lidt misundeligt til sine yngre søskende og halvsøskende, der fik lov til at komme ud og opleve livet.

Det var ellers sådan en fin sporvogn, dengang den var ny. Den havde hele to endeperroner, der kunne give læ til vognstyrreren og konduktøren, der stod med sin tang og sin taske og skulle sørge for, at

alle folk betalte deres ti-øre. Nå ja, senere blev det jo til meget mere.

Ja, og så skulle han passe på, at vognstyrreren oppe i den anden ende ikke kørte, før han skulle, og det foregik på den måde, at han hev i den buede læderstrop. Så dingede en klokke, og vognen måtte køre.

Klokken kunne også give forskellige signaler, som betød de forskellige ting. Var det ét klemt, skulle man standse ved næste stoppested; var der to, skulle man køre, men kom der fire lige efter hinanden, der sagde bim-BIM, bim-BIM, var der fuldt hus, og så var det bare om at komme af sted.

Oppe i den anden stod vognstyrreren. Hvorfor han hed sådan, vidste vognen ikke, for han skulle da bare dreje på de forskellige håndtag for at få den til at starte og stoppe, for hvor den ellers skulle hen, dét bestemte skinnerne.

Og så hørte den til de rigtigt gode, gamle vogne, der havde to lange sæder fra den ene ende til den anden, betrukket med brunt læder. I vinduerne havde der sid-

det forskellige skilte, der fortalte hvilken linie, den skulle køre på. Den havde haft de grønne med et hvidt ottetal, den havde haft ét hvidt med et lyseblåt syvtal, og så havde der været et kedeligt brunt ét med et sort femtal.

Allerbedst var det dog, når den fik de festlige, dannebrogssfarvede, rød-hvide skilte med totallet på - og dem havde den heldigvis haft på de fleste gange. For der, hvor den så skulle køre, var der allerbedst, fredeligt og roligt, og de mennesker, den så skulle have med, var de flinkeste.

Der var også nogle andre skilte i vinduerne; men de var lavet af aflange træstykker, der var sat sammen med to metalringe. De skulle fortælle hvor langt, den kørte. Det var sådan nogle sjove skilte, for nogle af dem var hvide og nogle af dem røde, og der kunne stå de skæggeste ting. Der kunne for eksempel stå NBR. REM. eller SBY. REM., eller det sjoveste var måske SBYV. PL. Den kunne ikke selv forstå det, men folk vidste alligevel, hvor den kørte hen.

Nu stod den bare i sin hyggelige krog i remisen og havde det egentlig meget rart; men ind imellem fik den alligevel lov til at opleve gadernes spektakel, selvom den syntes, at det blev værre og værre med årene. Særligt busserne var slemme; men når man til daglig bare står, kniber det med at følge med i alt det, der sker udenfor.

Nu skulle den åbenbart igen ud på en lille tur; men hvorhen vidste den ikke. Det skete, at den kom ud at køre på gader, hvor den aldrig havde været før. Og så fik den ingen mennesker med mere, men kun et hvidt skilt hængt tværs over døråbningerne, der fortalte, at den var så og så gammel og havde kørt i så og så mange år. - Ak, ja, man var blevet til en museumsgenstand - og ikke andet...

Ja, og så var det egentlig en sorgens tur, den skulle ud på. Noget, den ikke kunne lide, for det var gået op for den, at alle de gamle, der trofast i mange år havde tjent byens borgere, nu kun blev hevet frem fra remisens hygge for at fortælle, at NU var sporvognene blevet for gammeldags, og nu skulle der køre osende busser i stedet.

Nu skulle den altså til det igen. Der havde været nogen og gøre den i stand, vasket og pudset den, så den skinnede. Vinduerne havde også fået en tur, og nu stod den en sen aften i oktober og bare ventede.

Nu var klokken blevet halvt søndag morgen. Pludselig blev den gamle vækket af høje råb. Det var den sidste vogn, der kom ind. Den lagde mærke til, at remisen var spærret af ud mod gaden, og at nogen ville tage noget af det, der sad på vognen, men det fik de altså ikke lov til. Men hvad var dog det?

Den blev pludselig helt fugtig oppe ved de to linielys, og frontlygten duggede.

Det var jo en toer (vogn 887), og den kom pyntet hjem. Det var slet ikke til at forstå. Så var det altså dens egen, gamle rute, der fra i dag ikke var mere - og dét skulle den selv være med til at fejre.

Bare den dog kunne slippe for den tur? Kunne den ikke få overgang i et par ledninger? Eller kunne den ikke få elektrobremsen til at svigte? Nej, alt det var umuligt, for der havde været et par mænd og efterse den et par dage i forvejen. Der



Vogn 190 holder udsmykket i Svanemølle Remise før et af de mange sporvognsoptog i 1960'erne. Foto Leif Bang



Vogn 190 tager en tårn mere her på Amagerbrogade ved Aladdin i midten af 1960'erne, måske ved at være lidt træt af dage. Foto Leif Bang



Det hyggelige, fortrolige indre af vogn 206 på linie 2, den 30. maj 1965 i Sundby Remise. Foto Leif Bang



Düsseldorfer 887 som linie 2 med natbelysning. Vognen pyntes før allersidste tur. Foto Ole L. Wæverstrøm



Folkestuen i Brønshøj på den sidste aften. Det er Ole Wæverstrøms far, der sidder i midten. Foto OLW



'Kontorchefen' på sin arbejdsplads i en af de nye vogne fra 1949. Foto Jan Walter, arkiv SHS



Trængsel og fuldt hus i 887 undervejs. Foto OLW.



Fronten på 887 før den allersidste omgang. Foto OLW



Ole L. Wæverstrøms far billetterer på den sidste tur. Foto OLW.

var ikke noget at gøre. - Den måtte tage dette med.

"Hvad er der dog i vejen med dig?", lød pludselig en stemme bag ved den. "Hvorfor står du der og snøfter?"

"Åh, man bliver bare sådan lidt vemodig, når man opdager, hvad det er, man skal ud at fejre i morgen. For resten, hvordan er det dog, du ser ud med papirslag og grønkål under næsen?"

"Det har været den skæggeste tur, jeg nogensinde har været på. Ka' du bare tænke dig, at kaptajnen og kontorchefen sad og fyrede brandere af under hele turen, så folk sad og hulkede af grin. Det gør man jo ikke ligefrem til hverdags. Ja, og så var

der én, der satte grønkålen på - for det var jo en festdag. Det var det, og så må man være lykkelig over, at man ikke skal slæbe en vinter til igennem. Næh, du. Nu skal et lille middelhavstogt gøre godt, og ellers fortsætte livet nede hos ægypterne. Du skal se, når de ser os, altså mig og mine kammerater, bruger de os nok til en turistlinie ud til pyramiderne."

"Nej, jeg misunder dig aldeles ikke," sagde gamle 190, for det hed den i virkeligheden, "men jeg syntes bare..."

"Ja, du syntes bare, dit gamle nussehovede. Vær du lykkelig over, at det blev dig, der blev museumsgenstand og ikke endte på huggepladsen med en dunk benzin til at brænde dig af, og en skærebrenner til

at lave resterne til småstumper."

Vogn 190 fortsatte herefter med en længere beretning om genvordighederne under Besættelsen, en beretning, vi må have til gode til en anden gang. Vi springer frem til vogn 190's nyere minder.

"Vi fik så nogle sjove bivogne, der godt nok så smarte ud, men som var så lette, at københavnerviddet kaldte dem Swingpjat-vognene.

"Hvorfor hed de sådan?", spurgte 887, der interesseret havde fulgt med i den gamles beretning.

"Det skal jeg sige dig," fortalte den gamle videre. Mens tyskerne var her, havde de



Den første 'Guldkaret', vogn 701 med scrapbivogn på Brønshøj Torv den 5. februar 1950. Foto Jan Walter, arkiv SHS



Splinterny ledvogn 804 i passende, rødmalet udgave på linie 2 i Brønshøj, marts 1961. Foto Leif Bang



Et af de scrapvognstog eller swingpjat-vogne, som 190 fortalte om, nr. 472 her set ved Christiansborg i 1960'erne. Det lille skur til højre er Trafikmestervagten. Foto Leif Bang



Vogn 887 i bedste vigør i Brønshøj den 7. september 1969. Snart er det dog forbi. Foto Jan Walter, arkiv SHS

FAKTA

Linie 2 var elektrisk sporvogn fra 1902 til 1969. Den var en af Københavns vigtigste linier, dengang mellem Valby og Amager, senere med rute fra Brønshøj til Sundbyvester. Linie 2 havde liniefarverne rød/hvid og kaldtes derfor "Danskere". Linien blev drevet med noget af de nyeste

materiel, men også gamle vogne var ikke noget særsyn på linie 2. Som natlinie hed sporvognen linie B. Med nedlæggelsen den 18. oktober 1969 forsvandt Frederiksbergs sidste sporvognsline. Begivenheden blev markeret med et sporvogns- og busoptog ad linie 2's rute dagen efter (FS).

forbudt al engelsk og amerikansk musik, og det var det eneste, de unge mennesker ville høre, og for at man skulle lægge mærke til dem, gjorde de sig langhårede og gik med spaglet tøj med snævre ben, tykke sko, og så hoppede de så underligt. Hvorfor de gjorde sådan, ved jeg ikke, men de fortalte om det, særligt om sommeren, når de var med den sidste vogn fra Tivoli. Altså inden det blev bombet. Nej, se ikke så spørgende ud. Det var trods alt ikke tyskerne, der gjorde det, men deres danske håndlangere.

Hov, det var bivognen, vi kom bort fra. Den var godt nok lavet af undervognen til en af de gamle, men man havde sat en ny overdel på, den var lavet af meget lettere materiale end de gamle. De var

virkelig pæne, men menneskene kunne ikke lide dem, for de hoppede lige som en swingpjat, så man var ved at blive syg af at køre med dem. På den anden side var de meget lette for os at trække, og det var kun en stor fordel for os, for vi skulle spare så meget på strømmen. Ja, så meget, at hver gang, vi skulle ned ad bakke, skulle vognstyren stille håndtaget på strømfordeleren på 0."

"Ja, og så blev der jo fred, og så begyndte de at lave om på os. Ja, det vil sige, kun på de yngre, sådan at konduktøren kunne sidde og fjæle sig, mens folk måtte stå op. Vi fik også de pæne "guldkareter". Men én ting fik folk aldrig lært, at gå frem i vognen."

"Nej, det kan jeg love dig for. Jeg har masser af gange været fuld i begge ender, men tom på midten. Og det er faktisk blevet værre, efter at du er gået af."

I remisen var natten ved at gå på hæld. Stilheden før morgentravlheden var der stadig - 190 stod og var faldet i staver, mnen pludselig klarede den op: "Sig mig en gang, ved du, hvad der sker med alle mine gamle venner mellem sporvognsfolkene. Skal de også ned til Ægypten lige som du?"

"Næ, grinede den nye, "de skal på museum lige som du!"

Stor bog om lille jernbane

Bloch, Nils: Kjellerupbanen 1912-1924-1968.

Ca. 420 sider, A4-højformat, stift bind. Skinne Bøger 2019.

Pris ca. kr. 400,-.

Af Flemming Søeborg

Nils Bloch udgav i sommerens løb sin længe ventede bog om Silkeborg-Kjellerup-Rødkjærsgade Jernbane (SKRJ). Banen, som åbnede i et par tempi (1912 hhv. 1924), lukkede som så mange andre privatbaner sidst i 1960'erne efter at have tjent egnen nord for Silkeborg gennem godt 60 år.

Det kan måske synes lidt mærkværdigt, at den første del af banen blev åbnet fra Rødkjærsgade ned til Kjellerup (RKI, senere RKJ) og ikke fra Silkeborg og nordpå, som en udenforstående nok ville antage, men det skyldtes bl.a. modstand mod banen i Silkeborg. I 1924 blev banen dog ført videre til Silkeborg og fik dermed større opland og bedre forbindelse til DSB.

Banen tjente, ligesom de fleste andre oplandsbaner, de lokale samfund udmærket og blev i de følgende år det naturlige samlingspunkt for livet på egnen. Det kunne ikke undgås, at der skete en del uheld, hvor det især var uagtsomme bilister, der gik ud over - men det kendes jo stadig fra trafikken.

SKRJ blev nok aldrig det helt store nummer, selvom personalet gjorde deres til, at hjulene løb rundt. Således kunne man stille uret efter toget (s. 94). Det vidner om præcision og respekt for passagererne. For de fleste jernbaneentusiaster huskes SKRJ nok mest for to specielle fænomener. På grund af pladsforholdene i Silkeborg endte banens spor i Drewsensvej ved banegården - her kørte SKRJ altså som en anden sporvogn i gadeplanum.

Det andet kuriosum var, at en af banens motorvogne, M 4, brændte i 1956, mens den var udlånt til Hammelbanen. Scandian i Randers genopbyggede vognen, men nu som et 'lokomotiv' med helt anden opbygning, dog på samme undervogn. Lokomotivet, der fik navnet 'DAVID', lignede ikke noget andet køretøj på de danske jernbaner og havde en ejendommelig, firkantet kasseopbygning. Efter SKRJ's nedlæggelse blev 'DAVID' overtaget af ØSJS, og lokomotivet findes heldigvis stadig i dag, omend det ikke er køreklart (det er under restaurering i Høng). Alt andet materiel blev efter nedlæggelsen i 1968 skrottet.

Nytænkning

Bogen repræsenterer en slags nytænkning i jernbanelitteraturen. Den omhandler selvfølgelig banens tilblivelse og diverse hændelser på godt og ondt, herunder med meget personalia og en masse lokale informationer. Der er et væld af billeder og dokumenter m.v. fra banens tid, og det er tydeligt, at Nils Bloch har vendt enhver "ballast-sten" for at skrive hele historien om SKRJ. Banens rutebil- og frangtmandskørsel behandles lige så indgående som jernbanedelen, og der talrige bilag og noter.

Der er dog også grund til nogle kritiske bemærkninger om selve teksten: I forordet gør Nils Bloch selv opmærksom på, at der har været (lidt) kritik af hans tidligere bøger ("... for rodede"). Side 49 diskuterer Nils Bloch de forskellige måder at skrive en jernbanebog på. Det kan måske være meget godt, men det skulle nok have været nævnt allerede i forordet. Flere steder

indlader Nils Bloch sig på en art diskussioner med læseren - til tider virker det som om, at manuskriptet ikke er færdigbearbejdet og bærer mindelser om en disposition med retoriske spørgsmål. Her mener jeg, at teksten godt kunne have tålt en opstramning. Ligeledes er der en del trykfejl, som nok skulle være opdaget inden trykningen. En enkelt trykfejl er blevet ufrivilligt morsom, idet det i teksten side 165 om et lokalt bygningsværk i Kjellerup hedder: "Fordgængerbroen...". Nok var bilerne banens største trussel, men ligefrem køre på en fodgængerbro over banen gjorde de dog næppe! Om tegningen s. 188 anfører Nils Bloch, at den er utydelig, men den er ganske enkelt spejlvendt!

Efter læsning af bogen føler jeg dog, at jeg har lært SKRJ at kende, selvom jeg aldrig har oplevet den i virkeligheden. Det er en præstation af Nils Bloch. Bogen blev præsenteret af ham ved en reception i Kjellerup i august. Der kom talrige besøgende, og Nils kunne efter præsentationen glæde sig over et formidabelt salg af den vægtige bog.



'DAVID' og en SKRJ-skinnebus krydser på Kjellerup station den 14. juni 1962. Foto Hans Gerner Christiansen



SKRJ M 3 ved overskæringen i Rødkjærsgade 1967-68. Foto Jørgen Knudsen



Den stolte forfatter med den nye SKRJ-bog. Foto Asger Christiansen

Heljans MaK-maskiner

Heljan art. nr. 51231
MaK-lokomotiv HFHJ M 9.
Digital DCC.
Pis ca. kr. 2.500,-. Findes som
nævnt i flere varianter.

Så kommer kortegen af Heljans MaK-modeller rullende



HFHJ M 9 er en ægte klassiker i banens fine bemaling rød-blå-beige. Det skal symbolisere rød ild, der bliver til hvid damp oppe i den blå luft, et poetisk påhit af banens direktør Kuhlmann



HP 13 er nok den mest 'stiltfærdige', hvad bemalingen angår - men sådan var der forskelle hos privatbanerne



Den mest farvestrålende og flotteste model er vel Østbanens M 10 - den har også større rækværk.



LJ M 33 'Jumbo' - en mere anonym udgave fra Lollandsbanen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Heljans MaK-modeller er en videreudvikling af deres svenske model af T 21, der kom i 2009. Mange havde dengang håbet på nogle danske versioner, men længe tydede det på, at Heljan for alvor havde forladt det danske marked.

Det var heldigvis kun en kortere tid, for siden er Heljan vendt tilbage med fornyet mod og lyst til at deltage om kundernes gunst, og i sommers ankom så de længe ventede modeller af disse kobbelstanglokomotiver - med hele fire varianter fra HFHJ, HP, LJ og Østbanen, således at der er noget for enhver smag. Senere kommer den tyske V 65 blandt andre modeller.

Heljan-modellerne

De er tunge modeller (256 gram), og farverne er, så vidt jeg kan vurdere det, i orden med skarpe skillelinier f.eks. på HFHJ-maskinen M 9. Der er frit gennemkig gennem førerhusene, hvor førerpult, håndgreb m.m. er gengivet tredimensionelt med hensyntagen til de forskellige forbilleder. Gravuren på overdelen er fin med jalousier osv. i præcis gengivelse. Diverse detaljer så som håndbøjler, trin, balustre osv. er monteret og udført af metal, og der er vedlagt enkelte løsdele. I øvrigt kan man bemærke, at HFHJ M 9 i 1959 havde én toplanterne, i 1961 to, men senere atter blot én. Heljans model har, som de øvrige maskiner, blot en enkelt.

Modellerne er for så vidt identiske, men på grund af de forskellige bemalinger vir-

ker de optisk forskellige. Umiddelbart er det kun Østbanens M 10, der afviger med detaljer, idet den har et langt rækværk langs den lange frembygning. Det er af metal og derfor ret bestandigt. HP M 13 havde påsatte messingbogstaver på en lille plade på førerhuset. Her har Heljan sparet lidt og nøjes med at påtrykke litteringen. Detaljerne under fodpladen er lidt udsatte - således faldt én af tankene på HFHJ-maskinen af ved første berøring, så lidt lim hjælper her. Sandrørene stritter desværre umotiveret langt ud fra hjulene - det er så absolut en smutter, men med forsigtighed og en pincet kan man bukke dem lidt indad.

Mekanisk er lokomotiverne relativt velkørende, men vrikker lidt (kun HFHJ er prøvekørt her). Det gjorde de virkelige maskiner også, men især ved passage af



En lækker detalje - ægte modelkoblinger, der er forudmonteret. Bagved ses skakten til NEM-koblinger. Læg også mærke til de fine lamperinge i sølv



En pudsig misforståelse hos HP - man bruger brændolie og ikke brændselsolie til dieselmotorerne, men fejlen ses ofte på nyrevideret materiel



Et blik ind i førerrummet afslører en fuldstændig detaljering med håndtag, instrumenter m.v. Bemærk også det skarpe påtryk i mange farver - og det pudsige nital



Et ægte HFHJ-tog - M 9, hvid Q 108 fra hobby trade og C 61 fra Kystbanen - teoretisk kunne det have eksisteret i det udseende.

hjestestykker ser det ikke godt ud, og det larmer en del ved passagen (Roco-Line spor). Der er desværre ikke kondensator, så på let snavsede spor kan den godt hakke lidt i det. Den ret stive undervogn er modvirket ved, at flere af akslerne er sideværts forskydelige, således at der er spillerum og god kurvekørsel, selv på R 360 mm.

Tandhjulene er desværre ikke afdækket, så det må tilrådes, at man støvsuger sit anlæg for løs ballast inden første kørsel - og jævnligt rengør det. Kobbelstængerne er lavet af metal og fint profilerede, og der er strømoftag fra alle hjul (men ingen hæfteringe). Trækket er på de to forreste aksler, mens de sidste samt blindakslen føres med af kobbelstængerne. Der er monteret ægte skruekoblinger - en meget fin detalje, der absolut højner modellerne. Der er naturligvis også NEM-skaft til alle koblingstyper.

Flot model, men -

Der er fra Heljans side monteret ESU-dekoder - dejligt, for så slipper man for besværet med selv at anskaffe én. I øvrigt er det heller ikke lige til at

komme til modellens indre, for der er ingen vejledning vedlagt - end ikke et ord om eventuel smøring. Jeg har ikke kunnet lirke overdelen af - på undersiden er der nogle skruer, men de synes mere at holde undervognen og akslerne på plads, så - hvad gør man? Overdelen sidder meget stramt, og risikoen for at brække dele af, er overhængende, som allerede nævnt. Der er godt nok reservedelsliste, men en eksplosionstegning og en brugsanvisning (i stedet for den lange historiske beretning) havde nok været bedre.

Heljan kunne også godt have udnyttet de digitale muligheder mere. Når de digitale funktioner ved modellen indskrænker sig til lys tændt/slukket samtidigt for og bag, så er det næsten lidt overdrevet med en dekoder. I dette nummer har jeg to andre, næsten-sammenlignelige, men mindre maskiner - V 20 fra Lenz og V 60 fra Piko. Begge modeller har adskillige lysfunktioner i digitaludgaven - lys i førerrum, individuel indstilling af lys for/bag, rangerlys m.v. - uden at de koster "en herregård". Tilmed har de bedre strømoftag, trods færre aksler og kortere akselafstand - modeltog er ikke bare modeltog!

Og er lyssætningen på Heljans MaK-maskiner i det hele taget korrekt? Jo, det er den nok for Østbanens model fra epoke IV/V (triangel-lys, røde slutlanterner). Men for de andre fra epoke III (med revisionsdatoer 1962 og deromkring)? Nej, DSB begyndte fra den 1. juli 1975 at anvende triangellys døgnet rundt, inden da kørte man med maks. én lanterne tændt i mørke, med mindre det var særtog eller arbejdstog. Jeg har ikke hørt, at det skulle være anderledes ved privatbanerne. Og to røde slutlanterner - mon ikke man brugte signalkiver om dagen og blinkende batterilygter i mørke?

Det er dog et godt initiativ, som Heljan har taget med disse modeller, for der har i den grad manglet privatbane-trækkraft på modeljernbanerne. Af passagermateriel er der måske ikke så meget at vælge imellem, men det kan jo komme. MaK-lokomotiverne var mest beregnet til godstog, og her er der gode muligheder for at oprangere passende tog, så mon ikke MaK-modellerne hurtigt "får ben at gå på"? Modellerne lever stort set op til forventningerne.

I nr. 49 og 50 bringer vi et par artikler af Ole Linå Jørgensen om front- og slutlys.



Førerhuset på LJ M 33 - mere 'bart' end HFHJ-modellen. Desværre sidder sandrørene et godt stykke udenfor hjulene, men måske kan man forsigtigt bøje dem ind



Ikke helt smart - uafskærmede tandhjul i bunden



M 10 har mange påskrifter på kanten af fodpladen og selvfølgelig påtrykt fabriksplade



De spinkle rækværk er beskyttet med strimler af styropor

NY TOGBOG PÅ VEJ!

Bogens endelige layout lå ikke helt fast ved udgivelsen af bladet, derfor kan den færdige bog have et lidt anderledes udseende.



"Der kommer flere tog"

af Flemming Søborg

Bogen handler om perioden 1970-90, hvor DSB blev helt moderne - ny ledelse, nyt materiel, nyt IC-koncept, nye tanker og idéer, kort sagt, DSB blev forvandlet fra en støvet etat til en moderne virksomhed med fokus på transport.

Bogen er på ca. 184 sider med stift bind. Rigt illustreret.

GYLDENDAL 

udkommer
i november

EpokeModeller®

Sporvognsmodeller fra
Københavns Sporveje

- 5** Sporvogn KS 315 linie 5
- 6** Sporvogn KS 329 linie 6
- 8** Sporvogn KS 334 linie 8
- 14** Sporvogn KS 327 linie 14
- 15** Sporvogn KS 331 linie 15



Til 2 skinne drift 16,5 mm sporvidde (H0)
Kører analogt samt på de gængse digital-systemer. Skiftende lys for og bag samt lys i storrømmet
Pris pr stk. 2.795,00 kr

876175 Frederiksberg plakatstøje
Der medfølger plakater til valgfri
montage Kr. 168,00

876176
Fødeledningskasse
Kr. 49,00

876177
telefonsamleskab
Kr. 49,00



www.epokemodeller.dk

MaK-lokomotiver til privatbanerne 1956-62



HFHJ M 9 med stort passagertog ved perron i Hillerød i 1960'erne.
Foto Arne Kirkeby via Hans Gerner Christiansen

Af Ole Linå Jørgensen

Forudsætningerne

Frichs-diesellokomotiverne fra begyndelsen af 1950'erne havde i det store og hele erstattet damplokomotiverne hos privatbanerne, og privatbanenedlæggelserne i 1956 sendte enkelte lokomotiver ud på brugtmarkedet; men det kunne ikke dække de store privatbaners behov for store kraftige diesellokomotiver til helt at sende damplokomotiverne ud på et sidespor.

Da de vesttyske lokomotivfabrikker i 1950 af besættelsesmagterne fik tilladelse til atter at producere lokomotiver, byggede man naturligvis videre på de erfaringer, man havde indhentet før og under krigen. Maschinenbau Kiel AG, MaK, havde bygget mindre diesellokomotiver hovedsagelig til rangering, så det var den type lokomotiver, fabrikken gik i gang med at bygge. Markedet var også til stede, idet mange tyske virksomheder brugte meget bedaget trækraft på deres egne sidespor, og de tyske privatbaner behøvede i vid udstrækning også ny trækraft.

Det hydrauliske gear

Som et særkende for Tyskland arbejdede de tyske lokomotivfabrikker med over-

førsel af motorkraften til hjulene via et hydraulisk gear. I begyndelsen skete det via en blindaksel og kobbelstænger til hjulene. I de dieselelektriske lokomotiver, der ellers var udbredt i Europa på ikke elektrificerede strækninger, sidder der en banemotor på hver drivende aksel. I de dieselhydrauliske lokomotiver skal kraften til drivhjulene overføres fra et punkt, det hydrauliske gear. Det gøres nemmest med en blindaksel og kobbelstænger. Til gengæld kan dit give lokomotivet en urolig gang i sporet. For at overføre kraften til akslerne i et bogielokomotiv måtte der derfor udvikles nogle stærke kardanaksler.

Den hydrauliske kraftoverføring blev opfundet af den tyske ingeniør og opfinder Hermann Föttinger (1877-1945) og patenteret i 1905. Föttinger eksperimenterede med og udviklede sit gear, og efter Første Verdenskrig gik han i samarbejde med ingeniørfirmaet Voith, der i en årække havde lavet vandturbiner og gear til disse. I 1932 fandt man på at udskifte vandet i gearene med olie, og det lykkedes at lave et stabilt gear hydraulisk, der også kunne bruges i jernbanekøretøjer. At det ikke er ligetil at lave et sådant gear, opdagede svenskerne, da de i 1955 lod ti lokomotiver af SJ type T 2 (se nedenfor) bygge på licens i Sverige. Disse lokomotiver skulle have en svenskbygget, hydraulisk gearkasse; men allerede efter leverin-

gen af fire lokomotiver måtte man opgive og få resten leveret med gearkasser fra Voith. De fire svenske gearkasser blev udskiftet. De svenskbyggede lokomotiver havde type T 3, indtil de blev ombygget til at ligne T 2 og derfor fik samme typebetegnelse

Leverancerne i svensk perspektiv

De svenske jernbaner var i stor udstrækning elektriske, så lokomotivindustrien havde fokus rettet mod elektriske lokomotiver. Nohab var først i 1950'erne begyndt på forhandlinger med General Motors om licens til bygning af diesellokomotiver, så de svenske jernbaner kunne uden at genere den svenske lokomotivindustri købe diesellokomotiver i udlandet. Allerede i 1951 købte Nynäs Petroleum AB to tre-akslede rangerlokomotiver type 575 C hos MaK. På vej til Sverige blev det ene prøvekørt en enkelt dag hos DSB i Københavnsområdet, og det andet blev prøvekørt af Deutsche Bundesbahn i en måned, inden levering til Sverige. Hverken DSB eller DB fandt lokomotiverne velegnede. Nynäs Petroleum lejede lokomotiverne ud til Stockholm Nynäs Järnväg, hvor de fik nr. 11 og 12. Begge endte med at blive overtaget af SJ som T 31 139 og 138. Sidstnævnte hed i et par år før T 8 208. De norske jernbaner købte hos MaK otte lokomotiver af typen som Di2.801-808.

Leverancerne til Danmark

MaK-lokomotiverne var således kendte i Norden, da Amagerbanen blev pioner i Danmark ved indkøb af et MaK-kobbelstanglokomotiv. Amagerbanen, der for anden gang havde nedlagt den skinnearbejds persontrafik i 1947, havde kun sine damplokomotiver til at trække godsvogne til Amager. Banen købte derfor et tre-akslet lokomotiv (AB 1) af den første større type, som MaK tilbød, type 240 C, hvor 240 står for hk og C for antal aksler. Købet var meget vellykket, hvilket selvfølgelig var kendt i privatbanekredse.

Hjørring-Hirtshals-banen (HP) forventede øget godstrafik, da der i 1958 blev indsat en jernbanefærge på Hirtshals-Kristiansand ruten. Desuden kørte der gennemgående personvogne fra DSB i et til to tog daglig. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane manglede også kraftig trækraft til gennemgående persontog fra DSB og til godstog. Gribskovbanen manglede et diesellokomotiv til den ene gren af gaffelbanen, så i 1958 bestilte HP et 650 hk diesellokomotiv (HP 13) og HFHJ et 800 hk diesellokomotiv (HFHJ M 9) hos MaK, mens Gribskovbanen var heldig at kunne købe et brugt på 600 hk af en lidt ældre type (GDS L 2). Gribskovbanens lokomotiv var leveret i juni 1956 til Hüttenwerke Ilsede-Peine AG, Peine i Tyskland ("90"). Muligvis var det kun udlejet. Under alle omstændigheder kom det i 1958 tilbage til MaK, som istandsatte lokomotivet, inden det blev solgt til GDS.

I 1968 manglede HFHJ endnu et stort lokomotiv, og Lollandsbanen kunne også bruge et moderne lokomotiv til supplement af alle sine Frichs-diesellokomotiver af forskellige årgange. Det blev denne gang til et 650 hk lokomotiv til HFHJ (HFHJ M 11), mens LJ fik et lokomotiv med 800 hk (LJ M 33).

De danske lokomotiver i et større perspektiv

MaKs firekoblede kobbelstanglokomotiver var fra starten 10.600 mm over pufferne; men i 1957 havde fabrikken udviklet en større motor, der krævede en større ramme, så fra 1957 byggedes alle firekoblede lokomotiver med en længde over pufferne på 11.360 mm og med førerhustaget trukket ud over vinduerne for og bag som solafskærmning. GDS-lokomotivet havde en længde på 10.600 mm og manglede solafskærmning. Beg-



A LJ M 15, ex. AB 1, ved remisen i Nakskov. Foto Olaf Hermansen



AB 1, muligvis i Kastrup, 1962. Foto Leif Bang



GDS L 2, Gilleleje 2. juli 1967. Foto K.E. Jørgensen

Fabrikspladen på HFHJ M 9.
Foto Holger B.D. Sørensen



ge HFHJ's lokomotiver, Østsjællandskes, Hjørings og Lollandsbanens lokomotiver havde - formentlig bortset fra enkelte detaljer - ens udseende med en længde på 11.360 mm.

DB havde fra december 1953 til oktober 1954 et lokomotiv af 600 D typen på prøve. Det var DB så tilfreds med, at banerne bestilte 15 lokomotiver af den lidt større type 650 D med en del modifikationer til rangering og lettere strækningsskørsel. De leveredes mellem maj og juni 1956. I mellemtiden besluttede DB sig for i stedet at anskaffe bogielokomotiver type V 100, så det blev kun til de 15 V 65. V 65 havde ikke solskærme.

Type 800 D, som HFHJ M 9 og LJ M 33 tilhørte, blev den største eksportsucces for MaK med i alt 104 maskiner. De største ordrer omfattede 46 stk. med tekniske tilpasninger, bl.a. højere førerhus, til de svenske jernbaner SJ, T 2 senere T 21, samt i parentes bemærket to stk. til Nora Bergslagens Järnväg, fem lokomotiver til de tyrkiske statsbaner og 25 lokomotiver til Cuba (samt 20 af type 600 D – det var før revolutionen i 1959).

HP 13 blev bygget i serie med otte lokomotiver til Köln-Bonner Eisenbahn, KBE V 11-V 18. HFHJ M 11 var af samme type, men bygget fire år senere. Da KBE i 1978 ikke længere havde brug for alle sine lokomotiver, blev V 17 solgt til Østsjællandske Jernbaneselskab, som trængte til afløsning af sine små Frichs-diesellokomotiver. Lokomotivet kom til at hedde ØSJS M 10.

Typer

AB 1 bygget 1956, byggenr. 220031, type 240 C

GDS L 2 bygget 1956, byggenr. 500020, til GDS 1959 type 600 D

ØSJS M 10 bygget 1958, byggenr. 600150, til ØSJS 1978 type 650 D

HP 13 bygget 1958, byggenr. 600153, type 650 D

HFHJ M 9 bygget 1958, byggenr. 800112, type 800 D

HFHJ M 11 bygget 1962, byggenr. 600412, type 650 D

LJ M 33 bygget 1962, byggenr. 800113, type 800 D



Som det ses, havde HFHJ M 9 et noget andet udseende den 9. august 1978, hvor den var i Hundested. Foto Holger B.D. Sørensen



HFHJ M 11 i Hundested den 9. februar 1968. Foto K.E. Jørgensen

Brug

AB 1 blev som nævnt anvendt til strækningsskørsel og rangering på Amagerbanen. Da lokomotivet kom til Lollandsbanen i 1975, fik det nr. M 15. På Lollandsbanen blev lokomotivet anvendt til rangering.

GDS L 2 gjorde det muligt at afskaffe dampen på Gribskovbanen. Da Gribskovbanen er en gaffelbane, skulle der to lokomotiver til at trække de gennemgående tog fra DSB fra forgreningsstationen Kagerup til henholdsvis Gilleleje og Tisvildeleje. I forvejen havde banen et Frichs-lokomotiv fra 1952. Da banen til Hillerød i 1968 blev omdannet til S-bane, ophørte de gennemgående vogne til GDS, og L 1 og L 2 blev arbejdsløse. GDS L 1 blev i perioder udlejet til andre privatbaner, der var i bekneb for trækraft. L 1 var flere gange på ØSJS og har også i en periode været udlejet til Århus-Odder-banen. L 2 var altid klar på hjemmebane til den minimale godstrafik og til forefaldende arbejde på GDS.

ØSJS havde i mange år klaret sig med to af Frichs' små diesellokomotiver fra 1953, nr. 8 og 9, til den gennemgående persontrafik fra Roskilde, når den ikke kørtes med skinnebus, samt godstogene. Desuden blev der anvendt Triangel-motorvogne, der gerne kunne klare godstra-

fikken på Rødvig-grenen. Frichs-lokomotiverne blev imidlertid gamle og slidte, hvorfor banen i 1978 købte et hovedrenoveret diesellokomotiv hos Köln-Bonner Eisenbahn, ØSJS M 10. Lokomotivet var både stærkere, 650 hk, mod Frichs lokomotivernes 375 hk og lidt hurtigere 70 km/t mod 60 km/t. Imidlertid begyndte DSB at sælge ud af sine gamle GM-lokomotiver, så i årene 1989 til 1992 købte ØSJS tre DSB MX-lokomotiver, hvorefter M 10 var overflødig og blev solgt i 1993. De tre GM-lokomotiver var kun tre år yngre end M 10.

Hjørring Privatbaner var en sammenslutning af Hjørring-Hirtshalsbanen, Hjørring-Løkken-Åbybro, Hjørring-Hørby og Vodskov-Østervrå Jernbaner. Disse baner havde i 1932-33 fået leveret tre af tidens store firkantede Frichs-lokomotiver på hver 300 hk. I årenes løb var to af banerne blevet nedlagt, så kun Hjørring-Hirtshals og Hjørring-Løkken-Åbybro banerne var tilbage, da ønsket om et nyt diesellokomotiv til Hirtshalsbanen meldte sig i 1958. Lokomotivet skulle trække de gennemgående personvogne fra DSB og tage sig af den forventede større godsmængde med etableringen af jernbanefærgeforbindelse til Kristiansand. HP 13 bestred disse opgaver, indtil de gennemgående DSB-personvogne ophørte i 1969, fordi HP fik Y-tog. Derefter var det udelukket godstrafik, som HP 13 klarede, indtil



HP ML 13 og 11 i Hirtshals, den 11. oktober 1970. Foto Ole Linå Jørgensen



LJ M 33 i Nykøbing F. først i 1960'erne. Foto Hans Gerner Christiansen



LJ M 33 set fra fronten med det markante 'V', Nykøbing F. den 30. juli 1986. Foto K.E. Jørgensen



Østbanens M 10 i Faxe Ladeplads 1982 - nok den smukkeste bemaling af MaK-lokomotiverne. Foto Søren Jørgensen, Præstø

banen i 1976 fik et helt nyt Henschel-lokomotiv på 1.160 hk. Herefter var HP 13 reserve, og til slut blev det i 2000 solgt til Dansk Jernbane-Klub.

HFHJ havde et enkelt diesellokomotiv på 750 hk af Frichs model 1952. Sammen med nogle af banens store damplokomotiver trak det de gennemgående persontog til banen og banens godstog. Da MaK-lokomotivet M 9 kom til i 1958 og M 11 i 1962, blev de brugt til fortrinsvis at trække banens godstog, mens Frichs-lokomotivet trak persontogene. Også hos HFHJ ophørte de gennemgående DSB-persontog, da banen til Hillerød i 1968 blev omdannet til S-bane. I 1989-90 anskaffede banen fire DSB MX-lokomotiver, MX 16-19, fra 1961, hvorefter MaK-lokomotiverne kunne undværes.

Lollandsbanen havde en større samling diesellokomotiver, tre Frichs-diesellokomotiver, M 8-10, på hver 410 hk fra 1934-38 og to Frichs-diesellokomotiver, M 31

og 32, på hver 750 hk fra 1952. Hovedsagelig til godstrafik anskaffede banen i 1958 et 800 hk MaK diesellokomotiv M 33. M 31 og 32 kunne så tage sig af de lokomotivtrukne persontog, hvor der i nogle indgik gennemgående vogne fra DSB. LJ gik også på udsalg hos DSB og købte først to Mx-lokomotiver i 1988 og atter to i 1991. M 33 blev derefter solgt i 1989.

Skæbne

AB 1. Amagerbanen blev overtaget af DSB i 1975 og dermed lokomotivet. Solgt til LJ M 15 1978. Udrangeret og ophugget 1989 efter motorhavari i 1986. Om ikke andet er lokomotivet kendt fra filmen "Olsen Banden på sporet".

GDS L 2 solgt til On Rail 1990 efter motorhavari i 1986. 1991 til Lok Service Burkhardt AG, Rüti, Schweiz, som reservedele. Ophugget 1995.

ØSJS M 10 solgt 1993 til privat, 2008 til Railservice ApS.

HP 13 solgt år 2000 til DJK.

HFHJ M 9 solgt 1990 til On Rail, straks solgt videre til MaK og derfra videre til talrige entreprenører i Tyskland og Schweiz.

HFHJ M 11 solgt 1990 til On Rail efter motorhavari 1988, straks videre til MaK, 1991 via On Rail til Lok Service Burkhardt AG, Rüti, Schweiz som reservedele, ophugget 1993.

LJ M 33 solgt 1989 til On Rail, repareret hos MaK, derefter til Lok Service Burkhardt AG, Rüti, Schweiz, 1990 til Sersa AG, Zürich, 1992 henstillet som reservedelslager, ophugget 2004.

Kilder:

Tom Lauritsen m fl: Danske Privatbaners Motormateriel 1921-2001, Smørum 2002.

John Poulsen: Motormateriellet fra tyske fabrikker efter 1945 (motormateriel 8). Smørum 2013.

Statens Järnvägars Författningssamling. Särtryck nr 262/421. Illustrerad förteckning över Statens Järnvägars ånglok, elektrolok, motorlok och lokomotorer. 1/1 1955. (Med tillæg og rettelsesblade). OKBv reproduktion 1982.

LOKMagazin nr. 4 april 2017. München.

www.Jernbanen.dk. Wikipedia: MaK Stangenlokomotiven; SJ T 21; Voith; Voith Turbo-Transmissions; Hermann Föttinger. www.loks-aus-kiel.de.

Hvor vejene krydses - 1. del



MT 152 med en række G-vogne på krogen passerer her den nye overkørsel

Tekst og fotos Niels Nørby

I samme øjeblik de første tog blev sat på skinner og begyndte at bevæge sig, opstod behovet for at sikre jernbanen og den krydsende trafik mod utilsigtede kollisioner. Trods det kørende materiel's begrænsede hastigheder og banernes relativt korte udstrækning var man i de tidlige jernbaneepoker meget opmærksomme på problemet og debatten om sikkerhed, eller manglen på samme, gik ofte højt.

Ved stort set alle nyanlagte baner blev det således standard, at strækningen blev "hegnet ind" med henblik på at forhindre folk og fæ i at krydse sporet efter forgodtbefindende. Ved at begrænse antallet af "officielle" overkørsler fik man trods alt højnet sikkerheden en del. I begyndelsen blot ved at opstille simple led, der enten var betjente eller skulle åbnes og lukkes af den passerende selv. Senere kom der lys og lydsignaler og evt. oplukkelige bomme, der aktiveredes af en ledvogter eller af den passerende tog.

Nu om dage stræbes efter at lave alle krydsninger mellem vej og spor ude af niveau, hvilket en række uheld og ulykker på flere sidebaner i de senere år desværre har understreget vigtigheden af. Politisk er der fuld opbakning til forbedringer eller nedlæggelse af sådanne eksisterende overkørsler, men det kniber som altid med finansieringen.

Men nu til min jernbaneoverkørsel i model.

I skrivende stund er de første udgaver af danske overkørselssignaler fra Dekas/Viessmann kommet i handlen, dog er alle varianter endnu ikke tilgængelige. Be-

stemt et frisk pust til de danske modelbaner, men også beliggende i den kostbare ende af skalaen. For selvbyggerne har det i en del år været muligt at erhverve vejsignalerne som byggesæt fra bl.a. Freja Modeltog, der vandt en flot DMJU-pris for sit produkt tilbage i 2013.

Omkring den elektriske styring af signalerne er og har man stort set i alle tilfælde været henvist til selvbyg eller eksempelvis Viessmann's blinkelektronik-modul nr. 5065. Sidstnævnte er i stand til at håndtere vejsignalerne og eventuelle uordens-/kontrolsignaler, men fungerer dog ikke helt korrekt iht. et dansk forbillede. Og desuden savnes muligheden for at krydre det hele med den kendte "klokke-klemten."

På mit modelbaneanlæg Svenstrup H. skal der naturligvis ikke mangle en "rigtig" dansk jernbaneoverkørsel, da den slags jo altid vil være en rigtig Hingucker. Det oprindelige valg til den enkeltsporede strækning var derfor en overkørsel med ledvogterhus og bevægelige bomme fra tyske Faller, men teknikken hertil forekom mig i den sidste ende for utidssvarende og kompleks. Og da jeg pt. ikke havde lyst til at gå i gang med en fordanskning af en af de forskellige tyske udgaver fra AB-Modell, Viessmann, Noch, m.fl., blev bommene droppet i denne omgang.

Således blev det til et byggesæt nr. 3 fra førnævnte Freja Modeltog, der blev suppleret med en elektronisk styring fra Skilteskoven. Flere detaljer om sidstnævnte interessante feature følger i en kommende artikel.

Byggesættet indeholder ud over selve standerne med blink, Andreas-kors

og klokke også to stk. kontrolsignaler. Disse opstilles langs med sporet, så lokomotivføreren på god afstand kan se, at overkørslen er korrekt sikret. I min epoke IV burde de retteligt have været erstattet af de lidt anderledes fungerende uordens-signaler (kilde: Lundsteens Signalleksikon). Yderligere medfølger lysdi-oder, for-modstande og lidt pynt i form af afstandsmærker, advarselstavler og korporal-skilte. Sættet koster omkring et par hundrede kroner, dertil kommer så elektronikken. Sværhedsgraden er middel, så enhver nogenlunde øvet modelbygger kan uden tøven kaste sig ud i opgaven.

De ætsede dele i nysølv virker passende filigrane og er ganske lette at fjerne fra de omgivende rammer ved hjælp af en god skarp kniv. Med et omhyggeligt skærearbejde spares efterfølgende tilpasning og slibning af de tynde kanter. Selve signal-standerne er messingstøbte og kræver en forsigtig udretning i skruestikken, efter at enkelte mindre støberester forsigtigt er filet bort.

Montagen af de forskellige dele kan enten foregå ved lodning eller limning med cyanocrylat. Jeg valgte sidstnævnte, da delene som nævnt er ganske små, og fordi jeg var bange for, at lodningerne i det færdige resultat ville syne for kraftige.

Først monteres Andreas-korsene og dernæst de trekantede skærme bag blinklysene. De små skygger over blinklysene kan være lidt besværlige at håndtere. Freja anbefaler, at man eventuelt helt undlader at montere disse, da de fra visse vinkler mindsker oplevelsen af blinklysene. Jeg valgte i stedet at skære en smule af længden, inden de blev bukket blødt over et Ø 2 mm bor og limet på.



Det komplette byggesæt med signaler, skilte og elektronik



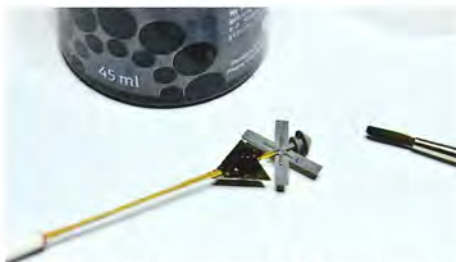
En skov af skilte. Her mangler kun skyggerne til de røde blink



De ætsede dele skæres forsigtigt ud af rammerne



Kontrol-signal med påloddet diode og ledninger



Bagsider af skærme og dioder males først sorte - senere grå



Hullerne i klistermærkerne for vejsignalerne må forstørres en anelse, eks. med en hulltang



En rigtig go' gammeldags pløjemark



Køreskolens almene teoribog og "Lokomotivet's gode gamle planche med "Signaler og Faste Mærker", er uundværlig dokumentation i arbejdet med overkørslen

Hernæst monterede jeg de medfølgende røde 1.8 mm dioder i standerne, sikrede disse med en smule lim og tilpassede længden på katoden (negativ) på hver diode, så denne lige netop kunne fastloddess på bagsiden af den trekantede skærm. Anoden blev herefter afklippet til få millimeters længde og en stump lakisoleret kobbertråd loddet på. Man kunne i stedet overveje at anvende SMD-dioder for at minimere det, der "stikker ud" på bagsiden af signalet, men dette må prøves en anden gang.

Et stykke tyndt sort ledning blev ligeledes loddet på det nederste stykke af standeren og for-modstanden tilsluttet. Efter at have testet at dioderne fungerede elektrisk korrekt, kunne bagside og diode males over med sort akrylfarve som sikring mod falsk lys. Efterfølgende fik hele konstruktionen en lys DSB-grå farve, dog blev klokken fremhævet i en mørkere nuance.

På samme vis blev kontrolsignalerne samlet, dog gik opgaven her noget hurtigere på grund af de færre dele.

Et tilbagevendende punkt ved selvbyggede signaler, lyskurve, LED-lamper m.m. er standernes fastgørelse i anlægspladen. Alt, hvad der indeholder LED's, kræver en for-modstand, der i min optik bør påloddess tæt ved dioden. Dels så man ikke glemmer den, og dels for at man efterfølgende ikke behøver at udføre besværligt arbejde med loddekolben under anlægget. Da jeg samtidig foretrækker at have mulighed for at kunne demontere signalerne ved eksempelvis rengøring af skinnerne, kræves mindst et Ø 3 mm hul i anlægspladen for at kunne trække modstanden med igennem. Løsningen blev derfor at pålime en stump Ø 3 mm plastrør i bunden af hver af de fire standere. Rørene sikrer samtidig, at signalerne bekvemt kan fastgøres i underlaget uden anvendelse af lim.

Slutteligt kunne klæbemærkerne forsigtigt monteres ved hjælp af en spids pincet. For at minimere tiden for byggeprocessen blev det andet "skilte-løsnere" sideløbende samlet og malet.

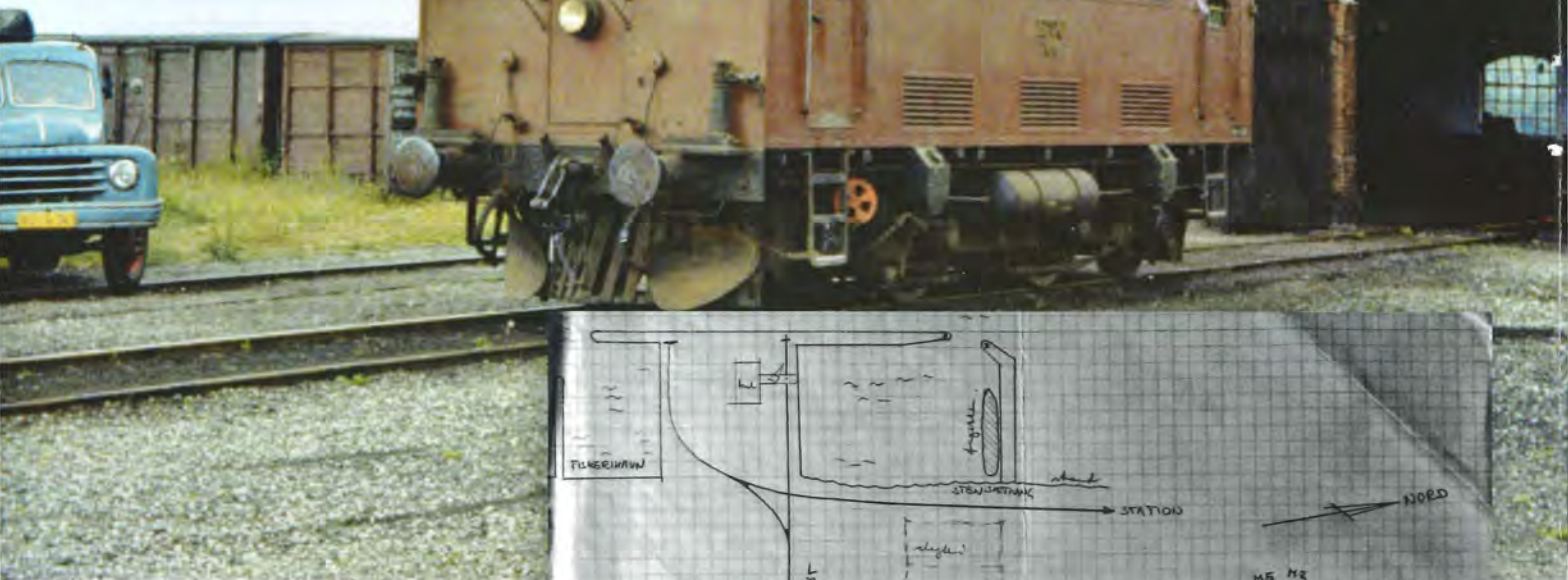
Tilbage i denne omgang var nu at færdiggøre det endnu helt jomfruelige landskab ved og omkring overkørslen, dvs. ballastering, overkørselsplader, grøftekanter, hegn og telegrafmaster. Dertil vejmarkeringer, kantpæle osv. osv. Helt færdig bliver man som bekendt aldrig.

I næste artikel handler det om at få overkørslen bragt til live, dvs. elektronikmodul og styringen af dette. Afhængigt af brugerens ønsker er der op til flere forskellige måder, hvorpå dette kan udføres.

God fornøjelse!

Ebeltoft-banens remiser

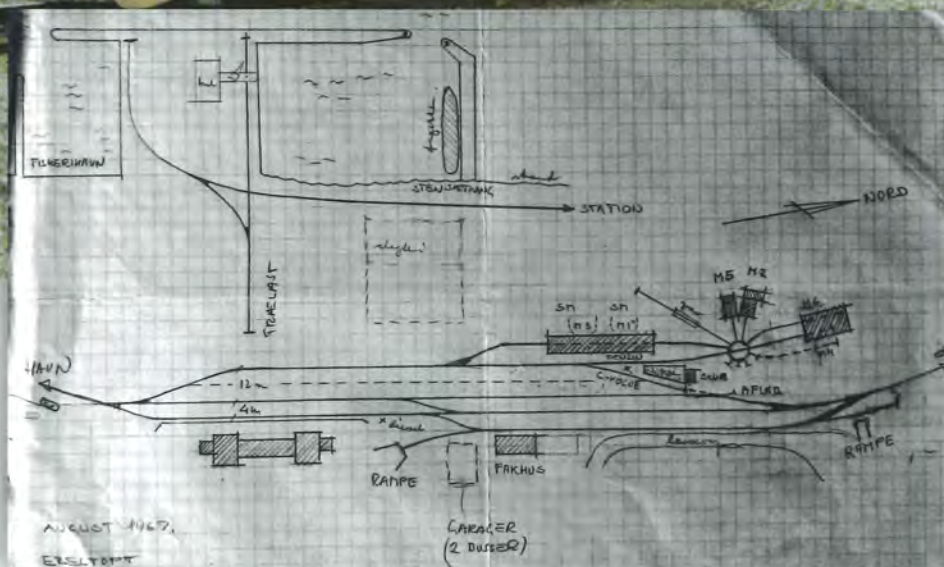
ETJ M 4 foran den murede remise i Ebeltoft den 14. juni 1961. Lastvognen til venstre er en Borgward. Foto Hans Gerner Christiansen



Af Lars Rasmussen

Oprindeligt havde banen kun en lidt lavstammet, to-sporet remise af røde sten med et 30 graders skifertag tegnet - som banens øvrige bygninger - af den navnkundige jernbanearkitekt Heinrich Wenck. Bygningens grundplan var ca. 12 x 19 m. Den havde et kort og et langt spor, hvilket gav rigelig plads til de tre små damplokomotiver, man lagde ud med. I remisens nordøstlige hjørne, bag det korte spor, var der indrettet folke- og lagerrum. Et stykke foran bygningen lå en primitiv 6,5 m drejeskive, og på østsiden et vandtagningsspor. Med tiden blev et par afhjulede vognkasser også en del af miljøet. Remisens lange spor rummede en dyb fyrgrav, der på falderebet af driften skulle vise sig at være velegnet til skinnebusservice. En kreativ mekaniker fandt således ud af, at hvis man lagde et krumt "dobbeltspor" på drejeskiven, kunne der blive direkte indkørsel ad maskinsporet til det lange remisespor for lette køretøjer. Da ETJ lukkede, kom selv samme mekaniker til HHJ, hvor han gentog sin kreativitet på drejeskiven i Odder.

I 1925 anskaffede banen sin første benzinmotorvogn ETJ M 1, hvilket krævede nytænkning. Motorvognen måtte ikke



Ebeltoft sporplan

stå sammen med opfyrede lokomotiver på grund af brandfaren i evt. benzindampe. Flere privatbaner opførte således ret simple bygninger til henstilling af motortog, ofte af et bindingsværkskelet, der blev brædde-, blik- eller eternitbeklædt. I Ebeltoft valgte man at opføre en klinkbeklædt træremise, der i grundplan målte ca. 6,4 x 12,8 m. Den havde 5,5 m høje sider, hvori der sad fire småsprossede dannebrogsvinduer i hver. Taget var tagpap i såkaldt trekantlistetækning med ca. 22 graders hældning, hvori der var ilagt nogle råglasplader som ovenlys. På bagsiden af bygningen opførtes et ca. 45 m² værksted af røde sten, støbejernsvinduer og et relativt fladt paptag. En karakteristisk flot skorsten fra en esse pyntede bygningen.

Da man i 1932 anskaffede benzinmotorvognen ETJ M 2, gentog historien sig. Man opførte en næsten tilsvarende, men

lidt lavere træremise som til M 1 med en grundplan, der målte ca. 7,4 x 12,8 m, idet bygningen nu fik karakteristiske skrå sider, som gav bedre plads til eftersyn med f.eks. brug af løftebukke, men nok også var vedligholdesmæssigt udfordrende. En anden synlig forskel var de langt flere dækbrædder over samlingerne i beklædningen end på den første træremise; noget der gav bygningen en særegen, modulagtig struktur. Udover dannebrogsvinduerne i siderne placeredes der yderligere to i gavlen ud mod havet, men rummet forekom trods de mange vinduer og ovenlys alligevel mørkt. På taget tilføjedes som noget nyt en høj ventilationshætte af træ.

Efterfølgende etableredes en tredje remise/værkstedsbygning, der i sin udformning svarede til M 2-remisen, men i en betydelig længere udgave, faktisk mere end dobbelt så lang, nemlig 29,3 m, hvormed banen fik rigelig plads til f.eks.



Et vue over remiseområdet med diverse materiel i Ebeltoft 1967. Foto: Ole Linå Jørgensen.



DJK was here..... Den lange remise under nedrivning november 1968. Foto: Ole Linå Jørgensen



Træremiserne i Ebeltoft sept. 1967. M 1-remisen ses i højre side, gavlen af M 2's i midten, og på det oprindelige, tredje remisespor står ETJ M 6. Yderst til venstre ses lidt af den lange remise med en Sm.



Den oprindelige, murede damplokomotivremise i 1960



Den lange remise i 1966 med en Sm. ETJ M 3 hensat med pakvogn E 2; M 3 med en afbrændt dynamo. Imellem dem ses personvognen ETJ C 2.

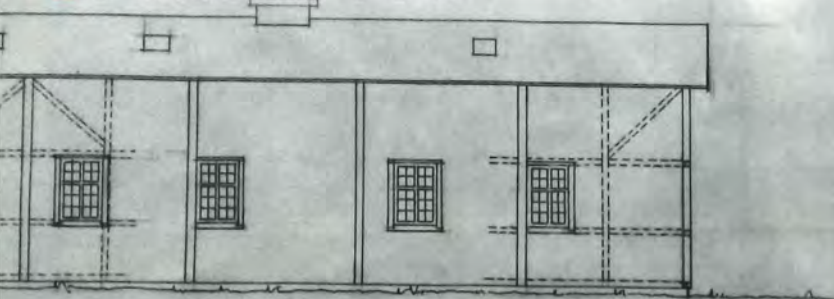
vognreparation, malerarbejder etc. Alle træremiser havde inspektionsgrave og lå med direkte forbindelse til drejeskiven, jævnfør skitsen af stationens sporplan.

Da banen i 1948 anskaffede den 16,5 m lange dieselmotorvogn ETJ M 3 fra Vest-salling-banen og noget senere fik den sat i drift med nye GM-motorer, blev der brug for yderligere remiseplads. Man etablerede på en opfyldning et nyt, kystnært remisespor, der grenedes fra maskinsporet, og mod nord førtes ind i drejeskiven. Bygningsproblemet blev løst særdeles kreativt. Den tredje og sydligste træremise blev frigjort af sit fundament, løftet og i hel stand transporteret ind over det nye spor, hvor den placeredes på et

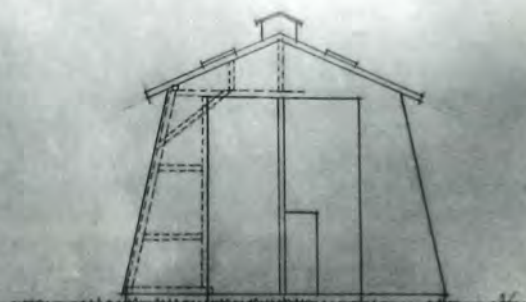
nyt fundament. Bygningen blev en ganske lang remise for en privatbane, men den skulle sidenhen vise sig at blive ganske nyttig. For da man i 1961 anskaffede "Jumbo" alias reservediesellokomotivet ETJ M 1 fra Ørnholm-banen, kunne det nemlig stå der sammen med M 3. Og på banens faldereb, hvor begge disse køretøjer var udrangerede, og der var anskaffet et par brugte skinnébussæt, kunne disses motorvogne komme i ly for det til tider barske klima på stationsarealet. Historisk set kan man sige, at den lange remise har gjort god gavn i driften. Den var ved banens nedlæggelse i prima stand trods den skrå vægkonstruktion. Tagrender og datidens langt bedre trækvalitet samt en næppe miljøvenlig overfladebehandling

har utvivlsomt gjort sit hertil. Remisen blev ved ETJ's nedlæggelse foræret til Dansk Jernbane-Klub, som i mange weekender sendte adskillige frivillige til Ebeltoft. De præsterede et særdeles omfattende og stort nedrivningsarbejde, der dog ikke blev fuldført. Baggrunden for dette var, at MHVJ's driftsledelse mente, at remisen skulle genopføres på Handest station, men den endte i stedet som opfyldningstræ i veteranbanens lokomotiver. Ved nedlæggelsen blev samtlige remiser i Ebeltoft nedrevet, og der er i stedet opført et hotel på området.

Bygning af ETJ-træremise i skala HO



ETJ tuschtegning.



CAVL



Materialer til bygningen



Så er man igang



Prøveopstilling af en lille remise



Remiserne før bemaling

Af Lars Rasmussen

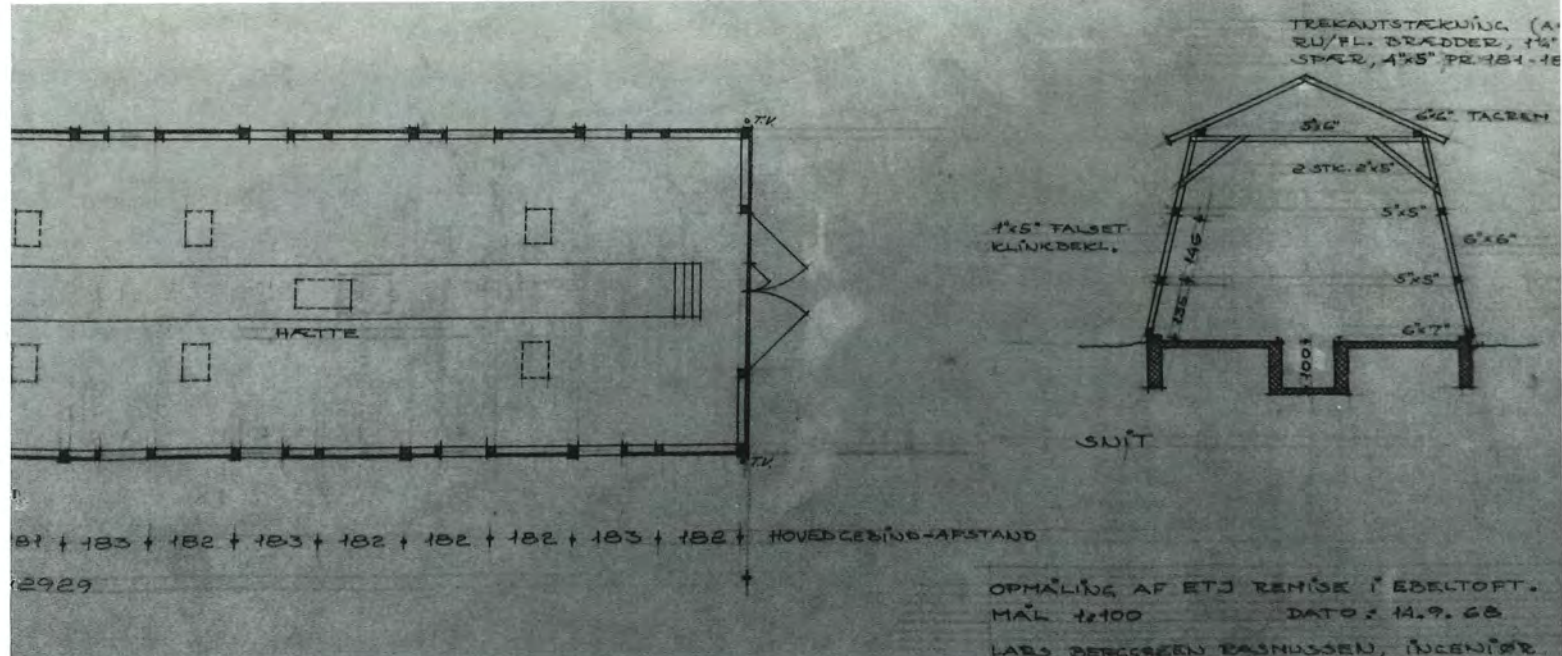
Har man modeller fra ETJ kørende, vil én eller flere modeller af banens remiser være et miljøforstærkende must på anlægget. Egentlig burde sådanne remisebygninger være guf for en laserskærende modelhusfabrikant; de er relativt simple, f.eks. er der ikke småvinduer i portene. Men dette gør, på den anden side set, at det er muligt at lave dem som selvbyg. Modelbyggeriet illustreres i de viste fotos, der kan sup-

pleres med enkelte fotos på nettet, f.eks. Signalposten.dk 14. årg. 1978, december nr. 4, og på evp.dk under menupunktet ETJ-stationer.

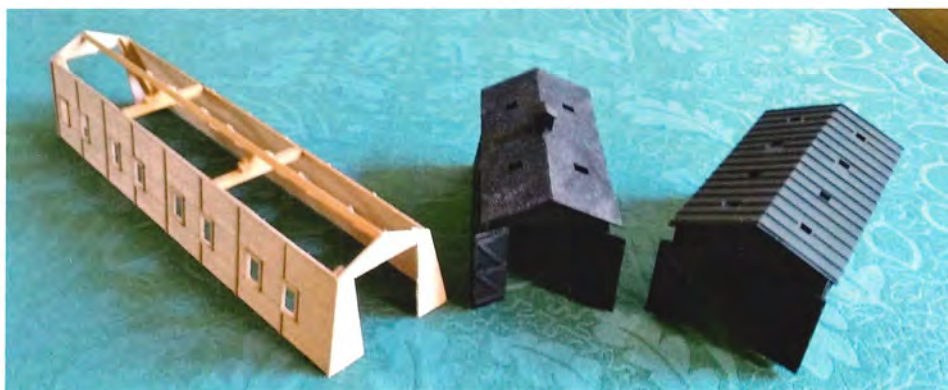
Jeg nåede at få dem målt op, inden det var for sent, og samtidig indkøbt nogle klinkfræsede abachi-finerplader i 2 mm tykkelse. Abachi er blødt træ, som let lader sig bearbejde med fintandet sav, fil etc.

På siderne har remiserne nogle markante lodrette dækbrædder. Rundt om vindu-

erne er der øverst et vandnæsebrædt, på siderne dækbrædder, og nederst en sålbænk. Disse detaljer er udført af 0,5 x 2 mm hhv. 1 x 1 mm liste. Portene, som bestod af lodrette brædder på dobbelte Z-revler, er lavet af nedslebne abachi-finnerrester og lister. Man kan i stedet vælge at bruge tyndere, rillet plastcard og strips hertil. Taget er lavet af 1 mm krydsfiner, og trekanttekningen illuderet med 1 mm trekantstrips. Al beklædning var i virkeligheden sorttjæret, så bemaling af modellen kan næppe gå helt



To sorte remiser - meget specielle

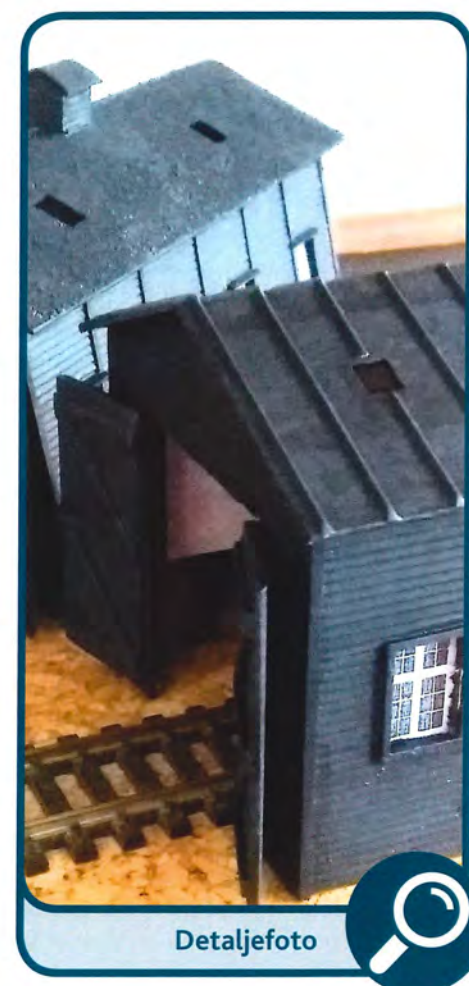


Og så den lange.. tre specielle bygninger til modeljernbanen

galt. Største problem var de mange hvidmalede dannebrogsvinduer.

Jeg havde til en model af Ebeltofts stationsbygning (Wencks jernbaneslot) tegnet to-fags vinduer op qua krydsskravede glasfelter. Først i en overstørrelse, der blev nedfotograferet til H0-mål, og derefter kopieret ud på karton. Disse vinduer kunne genbruges i en yderligere nedfotograferet størrelse, idet remiserne vinduer, som alle var ens, viste sig at svare til 85 % af stationsbygningens. De

udklippede kartonvinduer er derefter blot limet indvendigt over væggenes ud-savede huller; en enkel og hurtig løsning. Tagrender og nedløb kan laves af hhv. halvrunde og cirkulære strips, hvis man vil have den detalje med. Jeg har udeladt de indvendige tømmerkonstruktioner og inspektionsgraven, da de i min situation ikke ses. Remisen opstilles på en lav, grå betonsokkel lavet af blokbagsider, der strimles op og sammenlimes til tredobbelt tykkelse. Alt i alt nogle få dages relativt simpelt og fornøjeligt



Detaljefoto

"Clevin-arbejde" til en nyttig forskønnelse af anlægget.

PS: Hvis jeg ikke havde haft ovennævnte træplader liggende til vægge, ville jeg i stedet anvende profileret plastcard og passende strips, selv om jeg vurderer, at disse materialer er lidt sværere at arbejde i end træ, men sådan blev det ikke takket være en rigelig lagerbeholdning af abachi-plader.

Sporgade

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Sporgade var en ret ubetydelig gade i Københavns Sydhavn, trods det ellers ret sigende navn. Egentlig var det ikke nogen gade, det var blot et blindt vejstykke, faktisk uden nogle beboere eller adressater - men dog med et vejskilt. Nærmeste nabo var samlefabrikken for General Motors (GM), der tillige nød godt af sporforbindelsen, der netop gav gaden navn. På luftfotoet fra 1965 ses fabrikken midt i billedet, hvor sporet ender blindt, men hvor en afgrening fører ind i den store, grå samlehal. Det ses også, at der holder et betydeligt antal godsvogne i Sporgade. Området udenom er kolonihaver, blandt andre Mozarts Haveby (flere gader i kvarteret bærer komponistnavne).

Det var et sidespor fra havnebanen, der havde utallige sidespor i Sydhavnen - både til kajerne og til de mange virksomheder på holmene Frederiksholm, Sluseholm, Teglholmen samt Djæveløen. GM havde eget rangerlokomotiv fra 1963. GM lukkede i 1981, hvorefter DDS - De Danske Sukkerfabrikker A/S - overtog bygningerne og fortsatte med rangeringen. I 1992 blev sporet nedlagt.

Sporgade vedblev med at hedde sådan, selvom havnebanen efterhånden også blev helt nedlagt. I 2009 besluttede Københavns Kommune, at gaden skulle have nyt navn - nok meget indlysende, da sporene nu var pillet op. Gaden blev omdøbt til Olivia Nielsens Gade, opkaldt efter Olivia Nielsen, der i 1901 blev den første formand i Kvindeligt Arbejderforbund i Danmark (KAD).

Jeg hørte om det i Radioavisen og tog kontakt til Stadsingeniørens Direktorat i København for at høre, hvad der skulle ske med vejskiltet. Det ville blive taget ned, og så spurgte jeg, om jeg ikke kunne overtage det. Det fik jeg svar på efter en måneds tid, og medarbejderen sagde endvidere, at jeg bare kunne komme forbi hendes kontor og hente skiltet, "... og hvis hun ikke var på kontoret, kunne jeg bare tage skiltet med", som hun sagde. Det var dog service og tillid! Det viste sig også, at hun ikke var der, da jeg et par dage senere tog til København efter skiltet, men jeg efterlod en flaske vin som tak. Forhåbentlig er det ikke blevet opfattet som bestikkelse!

Efter at have sikret skiltet for eftertiden nåede jeg frem til, at jeg ikke havde brug for det - det var med den nye og intetsigende typografi, som de københavnske gadeskilte i dag har, så jeg aftalte med Sporvejshistorisk Selskab, at foreningen fik overdraget skiltet. Forhåbentlig kan det så på et tidspunkt finde anvendelse på Sporvejsmuseet, hvor en mindre "by" med relevante gadenavne efterhånden er opstået.

I øvrigt havde også Københavns Sporveje (KS) deres andel af den skinnebårne trafik her - for lige uden for billedets venstre kant lå Pumpehusvej, der indskrev på sørgeligste vis i sporvejshistorien. Her havde KS et areal, hvor det opsamlede snavs fra sporvejsskinnerne gennem mange år blev dumpet i vandet og hjalp med til opfyldningen af området. I 1960'erne blev de ud-rangerede sporvogne afbrændt her efter at været blevet ryddet for brugelige reservedele - en dunk brændbar væske blev hældt ud i vognene, en tændstik sat til, og så brændte sporvognene lystigt. Forureningen - den tog ingen sig af - i bedste fald drog røgen videre til Amager og Sverige!



Sporgade 1965. Slg. Esben Strandvig



Sporgade



*Et rangertræk med Mh 203 i Sydhavnen den 19. oktober 1965.
Foto K.E. Jørgensen*



*Afbrænding af spurvogne på Pumpehusvej, 1966.
Foto Jan Walter, arkiv SHS*



Rester efter havnebanen på hjørnet af Sydhavns-gade og Borgmester Christiansens Gade, 7. april 2009. Sporgade lå oppe til venstre. Foto Flemming Søeborg



Et kig fra Sporgade mod nord hen mod den smøge, som sporet løb igennem. I baggrunden ligger Sydhavns-gade, hvor stamsporet lå. Foto Flemming Søeborg



Her løb Sporgade over Borgm. Christiansens Gade - resterne ses stadig i asfalten. Bygningen til højre er den oprindelige GM-samlehal. 7. april 2009. Foto Flemming Søeborg



Her i græsarealet lå sporet hen til Sporgade. Vejstykket havde dengang intet navn og var blot en smøge mellem virksomhederne. Foto Flemming Søeborg

BR 120 fra DB

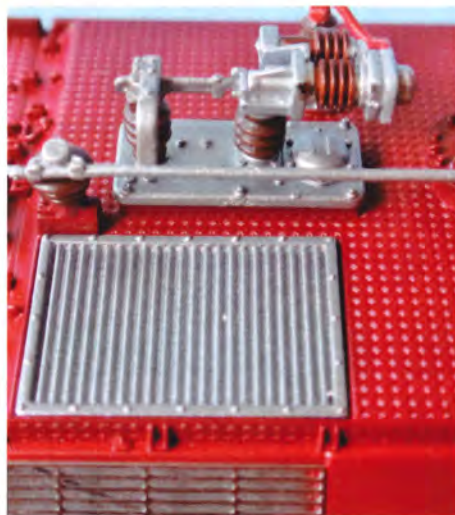
Piko art. nr. 51320 BR 120,
DC-udgave, H0. Epoke IV-V.
Pris ca. kr. 1.350,-.



Et meget stilrent og formskønt, moderne lokomotiv - BR 120 fra Piko



Den markante front med 'knækket'



Fine detaljer på taget



Det er måske første gang i H0 - lys i instrumenterne på førerrumspulten - en flot detalje fra Piko.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I 1979 fik DB således de fem første eksemplarer af BR 120 med moderne drejestrømsteknik. Formgivningen var helt moderne med glatte sider og karakteristisk, 'knækket' front. Nr. 120 005-4 fik en lidt anderledes front med lavere 'knæk-vinkel' og mere hvælvet tag. Et søsterlokomotiv satte i øvrigt verdensrekord for drejestrømslokomotiver med 231 km/t i 1980.

Serieleverancen omfattede 60 lokomotiver. BR 120 blev ofte benyttet til de populære Interregio-tog, og mange af dem fik med tiden store reklamer på de helt glatte sider. Flere fabrikker, bl.a. Henschel, Krauss-Maffei, Krupp, AEG, BBC og SSW medvirkede ved bygningen af lo-

komotiverne. Efter år 2000 blev flere maskiner omlitret til BR 120.2 for at blive brugt i nærtrafikken rundt om i Tyskland.

Pikos nye model

Det er næsten overflødigt at omtale Pikos nyheder i detaljer, for der er ikke meget nyt at sige - de er fornemt detaljerede, har præcise påtryk, leverer excellente ydelser mht. kørsel og pris/kvalitetsforhold, og alligevel bemærker jeg fra model til model fine, små forbedringer eller ændringer i forhold til modellen før. Således også på BR 120: Bemaling, formgivning, påskrifter, kørsel m.v. er som forventeligt i orden, og selvom forbilledet er glat og meget nøgternt i stilen, er der alligevel en række detaljer, som Piko på fornem vis

har gengivet - med ætsede dele eller som fine støbninger i plast.

Men så er der lige indretningen. Den er naturligvis komplet, med fine sæder til personalet, med klare ruder og tænd/slukbar førerrumsbelysning, og så er der min sandten også lys i instrumenterne på førerrumbordet! Dét har jeg aldrig set før! Det er virkelig fint. Bevares, man ser blot nogle små lys-punkter, men de er der - så det er bare om at få placeret en lokomotivfører på et af sæderne, så er illusionen fuldkommen. Jeg glemte vist at nævne, at pantograferne også er uhyre fine, ligesom bogiesiderne er meget flotte, især fjedrene, så lutter plusser til BR 120. Modellen udgives også med lyddekoder i såvel DC- som AC-udgave.

Taiga-trommen på besøg

Piko art. nr. 52802
DR V 200 026 H0 m. lyd.
Pris ca. kr. 1.800,-.



En BR 120 uden forkromningsliste med tankvogne på strækningen mellem Angermünde og Eberswalde i 1980'erne. Foto Sprang



BR 120 - en massiv og vægtig model

Af Flemming Søeborg

Taiga er et russisk ord for det nordlige skovområde med stedsegrønne træer og blandings-skove i Sibirien, der er den yderste zone før tundraen. Mellem 1966-75 byggede lokomotivfabrikken Lugansk (eller Vorosjilovgrad) i Donbats-regionen i det østlige Ukraine 378 eksemplarer af BR 120, oprindeligt kaldt V 200. Typen kaldes også M62. Lokomotivet var først og fremmest beregnet til tung godstrafik, for eksempel med tankvogne, og maskinerne blev derfor

bygget uden varmekedel. Om sommeren benyttede DR dog også BR 120 til passagertog.

Lokomotivet, der larmede og forurenede kolossalt, fik også øgenavnet "Stalins sidste hævn", men typen var så vidt vides udmærket, bortset fra de medfødte ulemper. Nogle lokomotiver blev bygget til jernbanerne i Tjekkoslovakiet, Ungarn, Litauen og Nordkorea, mens Polen og enkelte industribaner efter 1989 fik nogle maskiner i drift.

Pikos model

Allerede i DDR-tiden sendte det daværende Piko en model af BR 120 på markedet - en for den tid udmærket model med flot gravure af overdelen og i øvrigt et tungt chassis. Modellen havde nogenlunde køreegenskaber og - så vidt jeg husker - gummipuffere.

Den nye H0-model fra Piko er helt up to date. Der er tale om epoke III-udgaven, altså V 200 (ikke at forveksle med den vesttyske V 200). Den vejer 571 gram. Overdelen har fine graveringer, helt klare



Godstog med BR 120 240 under kraftig røgudvikling på den sydlige del af berlins ringbane i 1970. Foto Migura



Helt i tidens stil med kromlister og hvide pufferringe - en smart russer

runder, nydelige detaljer på taget og eksakte påtryk. En detalje, jeg specielt nyder, er de helt blanke, 'forkromede' pyntelister på fronten - ikke noget med mat alu-farve, nej, her er der tale om dampet forkromning, der stråler i sollyset - sådan skal det se ud!

Bogierne har masser af detaljer, og man skulle næsten tro, at BR 120 er et lokomotiv, der ligger Piko nært, og som derfor skulle have ekstra meget opmærksomhed. Dog er håndbøjlerne blot støbt sammen med overdelen og bagefter bemalet, men det ser man ikke ved første lejlighed.

Lyd-versionen af V 200 er en taiga-tromme, man hører - lyden er voldsom og rigt facetteret. Ud over lyden er der også mange lysfunktioner - blandt andet er der, trods den store vægtskreds, attrap-skabe i motorrummet med belysning, hvilket bidrager til glæden ved modellen. Der er tillige mulighed for lys i førerrummene, op- og nedblænding af frontlanterner, skift mellem tre hvide og to røde lanterner samt mulighed for rangerlys - det vil sige, jeg tror, at der er tale om rangerlys efter østtysk forbillede med én hvid lanterne tændt i hver retning - det kunne næsten være dansk



Belysning i motorrummet - i dag næsten en selvfølge

lygteføring, bortset fra at lanterneerne samtidigt lyser både frem og tilbage - og i den "forkerte" side.

Nå, V 200/BR 120 har aldrig kørt i Danmark, og når man ser billeder af de ekstremt forurenende lokomotiver, er det vist også meget godt. Som følge af den kolossale vægt ligger maskinen godt på sporet, der er ingen problemer med strømoftaget, og på to af de 12 hjul er der hæfteringe. Piko har altså endnu en gang leveret en prima maskine til en forbrugervenlig pris.

V 60 - hverdagens lille slider

Piko art. nr. 52826
DB V 60, H0, epoke III.
Pris ca. kr. 1.300,-.



Hverdagens helt - rangerlokomotivet V 60, en eftertragtet maskine



Fine og nøjagtige påskrifter udmærker modellerne i dag



Et kørende juletræ eller fyrtårn - eller blot V 60 uden overdel - en lidt pudsigt gestalt



En overraskende effekt - belysning på hjul og kobbelstænger

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Et af de mest populære, vesttyske lokomotiver var og er rangerlokomotivet V 60. Det stammede fra 1955, hvor de første eksemplarer blev leveret til DB. De var så vellykkede, at der blev bygget 942 stykker i to udgaver, en lettere og en tungere, indtil 1963. Udadtil var der ingen forskel på de to serier, men fra 1968 blev de lettere benævnt BR 260, mens de tungere blev til BR 261. Fra 1987 blev de nedklassificeret til rangerlokomotiver i nummergruppen 300. Nogle af maskinerne fik fjernstyring til rangering (BR 364/365), og fra 1997 fik nogle maskiner udskiftet Maybach-motoren med Caterpillar-motorer. Deres tid er så småt ved at rinde ud.

V 60 i model

De første modeller af V 60 kom på markedet i begyndelsen af 1960'erne, hvor især Märklin gjorde sig bemærket med

telex-modellen af rangerlokomotivet. Andre firmaer fulgte trop, herunder Fleischmann og Jouef; langt senere kom Roco på banen med en model, og i år har hele tre firmaer sendt nye modeller på markedet - ESU, Brawa og Piko. Her er det Pikos model, der er kommet i søgelyset.

Overdelen på den kompakte model er mørk rød med fine påtryk i gult. Påskriftene er fine og nøjagtige. Håndbøjler og rækværk er udført af stabil tråd, til dels med gule markeringer, og der er frit gennemkig gennem førerhusruderne. Selv de tynde ledninger til top-lanternerne er gengivet, og gitrene på den lange motoroverbygning er ætsede, således at der også her er gennemsyn. Der er lys i de tre lanterner, og naturligvis er der mange muligheder for forskellig lyssætning.

Undervognen er lige så fornem mht. detaljering. Kobbelstængerne er fint profilerede og af metal, blindakslen er,

som den skal være, og når man sætter en dekoder i lokomotivet, kan man se endnu en lysfunktion - der er nemlig lygtearmaturer under fodpladen til orientering for rangerpersonalet. Det er en flot detalje, som gør modellen endnu mere attraktiv. Jeg må dog indrømme, at jeg ikke er helt klar over, hvornår disse fire lamper er tændt: Er det til brug ved smøring/kontrol, eller er det et signal til rangerpersonalet på terrænet om, at lokomotivet kører (for så kan man se bevægelsen af kobbelstangen og hjulene i mørke)?

Køreegenskaberne er fortrinlige; lokomotivet er tilpas tungt (235 gram) og er derfor kun udstyret med én hæftning. Hvis det ikke allerede er sket, kan man være sikker på, at V 60 vil komme i et antal varianter i de kommende år fra Piko - i år er det udsendt i såvel DC- som AC-udgaver m/u lyd samt med digital kobling.

Rangér med manér

Lenz art. nr. 30120-02 V 20
021 rangerlokomotiv,
epoke III. H0
Pris ca. kr. 1.500,-



V 20 gør en god figur i det grønne

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Denne nyhed kom godt nok sidste år, men det er først nu, at den har fundet vej til bladets spalter – Lenz-modellen af V 20, den tyske pendant til DSB's Ardel-maskiner. Når den alligevel fortjener en omtale, skyldes det den formidable teknik, som Lenz udstyrer deres modeller med.

Lenz er opfinderen af den digitale styring af modeltogene, og det bliver til fulde udnyttet i modellerne. Jeg har i mange år haft V 36-modellen fra Lenz – blandt fortrinene var den automatiske til- og frakobling af vogne i såvel analog som digital drift.

Det samme er tilfældet med den lille V 20-maskine. Lokomotivet har de samme funktioner mht. koblinger som storebroder V 36, dertil førerrumsbelysning, rangerlys og rangerhastighed.

Modellen er udstyret med dekoder, men koblingerne kan også betjenes analogt med en lille kontakt, der skal monteres mellem transformator og spor i følge vejledningen. Herved skifter man fra jævn- til vekselstrøm, og den indbyggede elektronik aktiverer herved koblingen. Enkelt og genialt.

I digitaldrift skal man køre hen til vognen og standse ved koblingsbøjlen. Her trykker man på F2, koblingskro-

gen sænker sig, lokomotivet kører ca. 5 mm frem, hvorefter krogen hæves igen – vognen er koblet til. Ved afkobling aktiverer man F1, hvorefter krogen sænkes, og lokomotivet kører 5 mm væk fra vognen. Det fungerer upåklageligt med normale A-koblinger, mens det ikke virker helt efter hensigten med Roco- eller Märklin-kortkoblinger (dem, der er kompatible med A-koblinger). Alle andre kortkoblinger fungerer ikke med Lenz-koblingen.

Lenz-modellerne er så gennemtænkte og fremragende konstrueret, at man IKKE må skille dem ad (af hensyn til smøring, lampeskift m.v.). Kun aksellejerne skal smøres fra tid til anden. Kørslen er intet mindre end perfekt. For det første er der overhovedet ingen motorstøj, kun den svage lyd fra hjulenes kørsel hen over skinnene. Ved laveste hastighed snegler lokomotivet sig af sted – med blot 13 centimeter i minuttet. Der er indbygget pufferkondensator, så intetsteds går lokomotivet i stå, eller lysene blinker – og det selvom V 20 ikke er ret stort (men det vejer godt til, 156 gram, og så er der ingen hæfteringe).

Overdelen er ganske enkelt flot; lakeringen er halvmat sort, litreringen hvid, og alle detaljer er monteret – der er slet ingen løsdele. Håndbøjlerne er i stål, mens balustrerne er i stabil, fleksibel plast. Kobbeltængerne er sirlige, hjulene har små flanger, og der er fjedrende



Den automatiske kobling – det er velgørende, at Lenz har lakeret den i undervognens farve.

puffere for og bag samt klart, hvidt lys i de tre lanterner. Taget kan nemt fjernes, således at man kan anbringe en fører i førerhuset, hvor der også er betjeningsattrapper. Kort sagt, en dejlig maskine til hverdagens hårde rangeropgaver. Modellen findes også i grøn DR-udgave.

I øvrigt har Lenz meddelt, at firmaet efter en årrække nu endegyldigt forlader spor H0 og fremover vil koncentrere sig om spor 0, så det er ved at være sidste chance for at få en af disse særdeles vellykkede modeller.

Ny model af linie 15

Messe Handel I/S:
Sporvognsserie 300.
KS 331, linie 15, sporvogn i H0.
Digital DCC.
Pris ca. kr. 2.800,-

Fødekasse kr. 49,-

Stoppested
m. plakater kr. 168,-

K.T.A.S.-telefonskab 49,-

Sandkassen og DKS-liniepælen
kommer senere.

En vogn fra serien, nr. 339, på Lyngbyvej ved Emdrupvej den 9. august 1953. Bemærk det omfattende ledningsophæng bagved til trolleyvognene. Foto Jan Walter, arkiv SHS

Af Flemming Søeborg

Måske siger sporvognslinie 15 ikke læserne ret meget - og det er forståeligt nok. Linie 15 var en af de linier, som Københavns Sporveje tidligt nedlagde. Det skete i 1963, hvor linien røg som et led i den store rationaliseringsbølge, der hærgede den kollektive trafik i det årti.

Linie 15 havde ellers haft en glørværdig karriere siden åbningen af linien i 1908. Turen gik fra Rådhuspladsen via Fari-magsgaderne til Østerbro og videre gennem Hellerup-Gentofte ad Bernstorffsvej til Ordrup og Dyrehaven. I de næste årtier blev linien flere gange omlagt og forlænget, og i 1927 fik linie 15 endestation

på Ålholm Plads ved Roskildevej. Linie-længden var da 18 km, og linie 15 var dermed en af byens allerlængste linier.

Efter Anden Verdenskrig begyndte nedturen for linie 15, der fik forkortet ruten markant, og vognmateriellet blev herefter præget af ældre vogne - linien blev nærmest blot et supplement til først og fremmest linie 6, som den fulgtes med på yderstrækningerne, mens den afhjalp linie 14 og 16 mellem Nørreport og Vesterbro.

Sporvognsklokken faldt i slag for linie 15 den 1. november 1963, hvor den blev nedlagt totalt. Der blev i stedet indført ekstrakørsel på linie 6, 14 samt på trol-

levvognslinierne 23 og 24. I to publikationer om linie 15 fra Sporvejshistorisk Selskab samt i særhæftet om Sporvognene på Østerbro kan man læse mere om linie 15's historie.

Modellen

Der er ikke så meget nyt at fortælle om Per Møller Nielsens/ Messe Handel I/S's nye model af linie 15, som ikke er fortalt om forgængeren, linie 14, som blev omtalt i nr. 45. Den nye vogn har nr. 331, hvilket er i overensstemmelse med diverse optegnelser (serien 315-339). Til illustration af modellen har jeg dog ikke kunnet finde nr. 331, men flere andre vogne fra samme serie viser linie 15 -



Så er linie 15 kommet til hellen , hvor der er lidt byinventar - telefonskab, fødekasse og stoppested - endnu umalet



Så kigger vogn 331 fra linie 15 indenfor - et kært gensyn for nogle

①

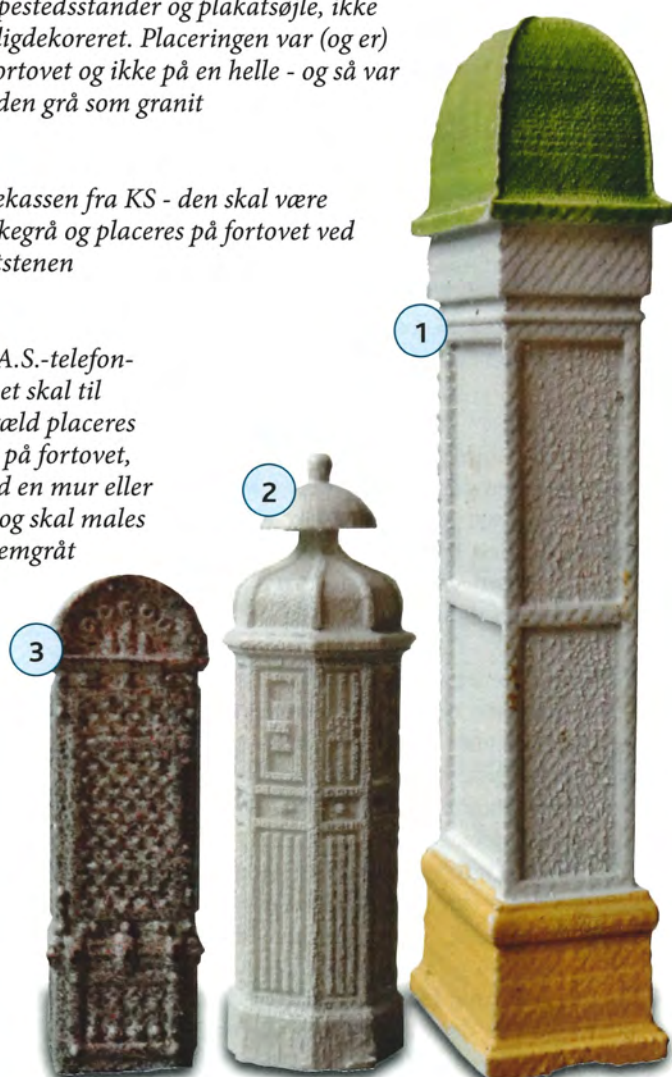
Den nye udgave af den frederiksborgske stoppestedsstander og plakatsøjle, ikke færdigdekoreret. Placeringen var (og er) på fortovet og ikke på en helle - og så var bunden grå som granit

②

Fødekasen fra KS - den skal være mørkegrå og placeres på fortovet ved kantstenen

③

K.T.A.S.-telefonskabet skal til gengæld placeres inde på fortovet, op ad en mur eller væg og skal males mellemgråt





Den 6. maj 1961 soledе vognene 258 på linie 15 og 272 på linie 14 sig i Svanemøllen Remises gård - dét var en god tid.
Foto Leif Bang



58 år efter soler vogn 331 og 327 sig nu i en helt anden (H0-) verden og mindes gamle dage. Foto SoB



Vogn 342 på linie 15, fotograferet på Jarmers Plads af Vagn Holstein ca. 1963. Bemærk de farveglade biler, der var almindelige dengang



En af de frederiksbærskе stoppestedssøjler ved P.G. Ramms Allé, 25. september 1966. Linie 1 er beskiltet forkert - den er på vej til Hellerup. Foto Leif Bang

ofte solokørende, som modellen desværre også er henvist til at være. Per Møller Nielsen oplyser nemlig, at en eventuel bivogn næsten vil komme til at koste det samme som motorvognen, og det vil næppe være salgbart i større stil.

De fleste billeder viser dog vogne fra andre serier, men det ene er taget med for farvernes skyld. Linie 15 havde nemlig meget friske farver på skiltene - rød bund med orange tal/skrift. Oprindeligt var skiltene hvide med brun tekst, men fra 1935 fik linien denne farvesammensætning - et visuelt chok for nogle iagttagere.

Modellen af linie 15 har de samme køreegenskaber og detaljer, f.eks. fungerende svingklods, som linie 14, og det er blot

beskiltningen samt vognnummeret, der adskiller linie 15 fra fætterten, linie 14. De to vogne passer sammen som fod i huse, hvis jeg må sige det sådan, og de giver i hvert fald mig gode minder om dengang, der var sporvogne til!

Det stopper dog ikke her, for Per har også udviklet tilbehør til sporvognene: en fødekasse, en sand- eller gruskasse samt et frederiksbærsk stoppested. Senere kommer den københavnske liniepæl til - og så er der i øvrigt også et K.T.A.S.-telefonskab i programmet.

En fødekasse var det sted, hvor elektriciteten fra lysnettet blev ledt ud i sporvejens ledningsnet. De stod på fortovet rundt om i byen og lignede dystre, gråklædte munke. De mørkegrønne

sandkasser stod ved alle endestationer, således at vognstyreren kunne forsyne sporvognen med sand (til bremsning). De frederiksbærskе stoppesteder var og er meget markante med deres irgrønne kobberhatte og plakater hele vejen rundt. Der var oprindeligt 102 stykker, og en del findes stadig in situ i bydelen. Telefonskabene stod også på fortovene, men er i dag afløst af anonyme skabe.



Nye Heljan-varianter

Af Flemming Søeborg; tegninger Heljan

Heljan har finpudset Mx- og My-formene og udsender helt nye og aktuelle varianter af de populære maskiner. Nu bliver de udstyret med rangerplatforme af ætset metal, men de færdige modeller får tillige forudmonteret ESU-lyddekodere til en yderst favorabel pris. Formene bliver endvidere finslebet med håndkraft, for at støbekanterne fra formene fjernes. Der kommer en halv snes bemalingsvarianter fra såvel DSB som fra private operatører - men vær opmærksom på, at det samlede styktal er ret lavt, så vent ikke for længe med at anskaffe dig din favorit blandt de mange farveprægtige modeller.

IC3-toget kommer i reviderede udgaver, herunder den meget attraktive, røde version, som måske - måske ikke - bliver det fremtidige design på disse tidløse tog. Her er oplaget meget lille, så de forsvinder givetvis hurtigt. Blandt ændringerne er nye gummivulster og metalhåndbøjler. De 'normale' IC3-sæt (hvid/rød hhv. grå/blå) kommer endvidere som dummy-udgaver - forhåbentlig med ordentlige kortkoblingskulisser, således at man kan danne et tætkoblet flervogns-tog.

Afbildningerne viser kun et lille udvalg af de mange nye modeller. De ventes at være klare sidst på året, så det er nok en god idé at spare sammen i god tid til disse 'julegaver'.



BLDX Mx 1019 - et markant lokomotiv



My 1159 fra Struckon Rail



My 1146 fra CFL Cargo



Fronten med prøvemontering af rangerplatforme



IC3 i den nye, røde forsøgsbemaling

Gs-godsvogn fra Hornby

Af Flemming Søeborg

Hornby meddelte i sommerens løb, at firmaet nu vil satse på det danske marked - i første omgang med en H0-model af den velkendte godsvogn litra Gs (epoke IV-V). Det er måske ikke den mest svimlende nyhed - i forvejen har stort set alle producenter lavet deres udgaver af denne europæiske standardtype - men det er et godt tegn, at en af verdens største producenter af modeltog omsider har fået øje på det danske marked.

Jeg har ofte på de sidste 25 års legetøjsmesser i Nürnberg spurgt på Hornbys stand, om de ikke ville lave danske modeller, men fik hver gang et 'nej' til svar. Nu har tiderne åbenbart ændret sig. Er det Brexit, der spøger i kulissen? Hornby

har dog også produktion i Italien, så man undgår herved toldsatser i EU. Det bliver spændende at se, hvad Hornby vil lave for os i fremtiden - om der er tale om nyoptryk af ældre Lima-modeller, eller om der kan blive tale om nyudviklinger.



Fallers portalkran

Faller Hobby art. nr. 131370
Portalkran H0.
Pris ca. kr. 120.-



Den færdige kran med den tilhørende 'sporstrækning'

Af Flemming Søeborg

Blandt de mange nyheder, som Fallers konstant sender på markedet, faldt jeg for denne portalkran, som er af en type, der også fandtes i Københavns Frihavn - eller i det mindste lignede én af dem.

Byggesættet er holdt helt i plastic. Kranen er bygget på en kraftig konstruktion med antydende skinnehjul. Der medfølger et skinnestykke på ca. 25 cm, men hjulene er faststøbte. Kranhuset er drejeligt om dets egen akse, mens udliggeren er fast.

Samlingen er nem og går hurtigt. Dog kræver delene en bemaling/patinering inden samling. Understellet og udliggeren, der i virkeligheden var lavet af stål, gav jeg et lag sølvbronce (med en juledekorationsspray), mens kranhuset blev mellembrunt med hvide vindueskarme.

Taget blev lysegråt. Kontravægten bagest blev malet mørkegrå.

Da kranhuset har ret store vinduer, krævede det lidt indretning. I første omgang satte jeg blot en kranpasser derind, men der er mulighed for at montere en motorattrap og apparatskabe, betjeningsgreb etc. - og naturligvis også belysning, evt. motor og andre effekter.

Kranen er forbavsende billig, og da jeg havde samlet den, gik det op for mig, at jeg havde set den før - og ganske rigtigt: Det er en ældre Pola-kran, der fandtes i flere varianter - lav, høj, andet understel, under varenavnet Vau-Pe. Pola-ophavet forklarer også, hvorfor delene er ret grove i detaljeringen, for eksempel kasserede jeg straks de to store "knaster", der skulle gøre det ud for projektører. Ved lejlighed skal kranen også have wirer monteret.



Kranpasseren har godt udsyn fra de store ruder - sikkert en dejlig arbejdsplads med støv, støj og larm.



God plads til banevogne under kranen



I Frihavnen fandtes en række lignende portalkraner, her omkring 1960. Skibet 'Astrid Bakke' var bygget i 1954 og blev skrottet i 1979. Slg. SoB

Rettelser og tilføjelser

Intet blad uden fejl og mangler.
Her er en række rettelser og
kommentarer til nr. 46 fra læ-
serne - jeg takker for dem alle:

Niels Nørby læser og studerer billederne i Spor og baner intenst, og han er faldet over en fejl på ambulancen fra Gentofte Brandvæsen i nr. 46. Han skriver .. der burde vist ikke stå ALARM112 på siden af den! I de gode gamle dage var det som bekendt 000 for opkald til alarmcentralen og garanteret også i Gentofte.

Det er korrekt, 0-0-0 var i årtier nummeret for "Brand, Politi og Ambulance", som der stod i telefonbøgerne, så hvem, der har sovet i timerne hos Brekina eller deres konsulent, får stå hen i det uvisse. I Storbritannien var nummeret 9-9-9, så hvis en person drejede 6-6-6, var man sikker på, at det var en australier (de står jo på hovedet, geografisk set!).

Per Topp-Nielsen, Dansk Jernbane-Arkiv gør opmærksom på, at Rocos "lommevogn", T 3 (med Wetron-sættevogn) rent faktisk stammer fra 1980'erne og ikke fra 1990'erne. Oplysningen stammer fra Rocos nyhedskatalog, som åbenbart ikke er helt korrekt. Per henviser i øvrigt til sin meget omfattende hjemmeside, hvor en stor del af alle data om danske godsvogne kan findes.

Gerner Koch, Greve, nævner, at Vosloh-lokomotivet korrekt nok ikke har bremseklodser. Lokomotivet er nemlig udstyret med skivebremser, og det havde jeg overset

Olaf Skov har en række kommentarer:

Side 3: København-Køge-Ringsted. Der kører to tog i timen.

Side 17-18: Du kunne jo godt have nævnt, at 44.1231 er et Frichs-bygget lokomotiv. Og mon det er lokomotivføreren, som kigger ud i fyrbødersiden? De 10 Frichs-lokomotiver blev efter tysk krav afleveret i 1944, hvor tyskerne så selv ville færdiggøre dem. Danmark afleverede ikke noget til den sovjetiske zone i 1948-49. Og de tekniske data - med et kedeltryk på 6 bar kommer man ikke langt og heller ikke med en olie beholdning på 1,2 m³.

Side 36: Klædeskabene var benzindrevne, og først omkring Anden Verdenskrig fik nogle dieselmotor.

Side 42: Syrekrukkevogn med to RIV-mærker på begge sider. Lidt korrekturlæsning hos Brawa kunne ønskes.

Side 51: På Sporet har i mange år haft et byggesæt i programmet til en korrekt ZM 99 450.

Side 56-57: Albani-vognen: Mon ikke Brawa-vognen skulle ligne ZB 99 693? Bortset fra, at ZB 99 693 er kortere, så ligner den mere end den tidligere IB-vogn. ZB 99 693 er også en "På Sporet"-byggesæt vogn.

Side 56-57: Desværre har TKVJ-vognen fået en helt forkert farve. Og puffer og pufferplanke skulle have samme farve som vognkassen. Der skal ikke være håndbremse på den trykluftbremsede vogn, som du angiver - det var kun vogne med trykluftledning, som havde dette. Vogne revideret efter 1962 havde ikke trin over pufferne, da det ikke længere var tilladt at kravle over på den anden side ad denne vej. Men med en revisionsdato i 1957 er det korrekt, at der er trin. Du kan læse mere om dette i bogen Troldhede-Kolding-Vej Jernbanes materiel af undertegnede.



Brawas TKVJ-vogn til venstre, Olaf Skovs vogn til højre. Foto Olaf Skov

Tommy Jørgensen gør opmærksom på, at HT stod for Hovedstadsområdets Trafikskelskab (og ikke blot Hovedstadens Trafikskelskab, som jeg i kampens hede fik beskåret det til).

Sven Gade og andre læsere gør opmærksom på, at Nærumbanen skam havde hele fem bivogne til skinnebusserne, og den kendsgerning bøjer jeg mig for - ens hukommelse kan undertiden spille én et puds.

Forkert sted

Jesper Jespersen har følgende rettelser:

Det er side 32, midterste billede til venstre med VG NR.1. Det er ikke på Valby Gasværk, men ved Otto Busses Vej, Toget må være et tomt tog på vej mod havnen, det har netop kørt bag om Centralværkstedet. Bygningen man ser er Mdt. Gb. Der holder et stort lokomotiv på det såkaldte D-stykke med kultop på tenderen.

Bag de tre vinduer ligger et smedeværksted for de smede, der tog rundt og reparerede drejeskiver, sandtårne, tankanlæg o.s.v. Det er et dejligt billede, som fortjener at blive placeret rigtigt.

Venlig hilsen, Jesper Jespersen

NB. Jernbanerne har været til så længe, at der er ingen, der kan vide alt, det er det alt for omfattende til, så du ikke være ked af alle rettelserne.

Svar: Jeg må jo beskæmmet erklære mig enig med de mange læsere, der har ulejliget sig med at indsende rettelser. Ingen er mere ked af de mange fejl end jeg, og jeg kan kun undskylde mig med et meget stort arbejdspress, hvor jeg ind imellem forlader mig for meget på min hukommelse. Dog må jeg retfærdiggøre mig selv på ét punkt, for de ti Frichs-maskiner omtales netop i artiklen om BR 44/N 205 side 20, spalte 3. Kedeltrykket på BR 44 opgives til at være 16 bar, mens olibeholdningen er 12 m³. Det var en tastefejl.

ABONNÉR PÅ

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

NÆSTE UDGIVELSE
5. DECEMBER

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.dk

Mindesmærke i Korsør



En gammel, skinnebåren værksteds-kran er opstillet ved Korsør Havn



Midt på broklappen i højre vejbane ligger der stadig jernbaneskiner som et minde om bedre tider

Tekst og foto Flemming Søeborg

Korsør er en af de byer, der måtte opleve den tort ikke kun at miste utallige, statslige arbejdspladser ved åbningen af den faste Storebæltsforbindelse i 1997, men byen mistede herved også den direkte tilknytning til jernbanen, idet den nye station blev anlagt flere kilometer fra selve byen. Ikke meget minder derfor i dag om, at Korsør havde en lang og strålende tid som et af Danmarks vigtigste jernbanesteder med færgefarten som det centrale element.

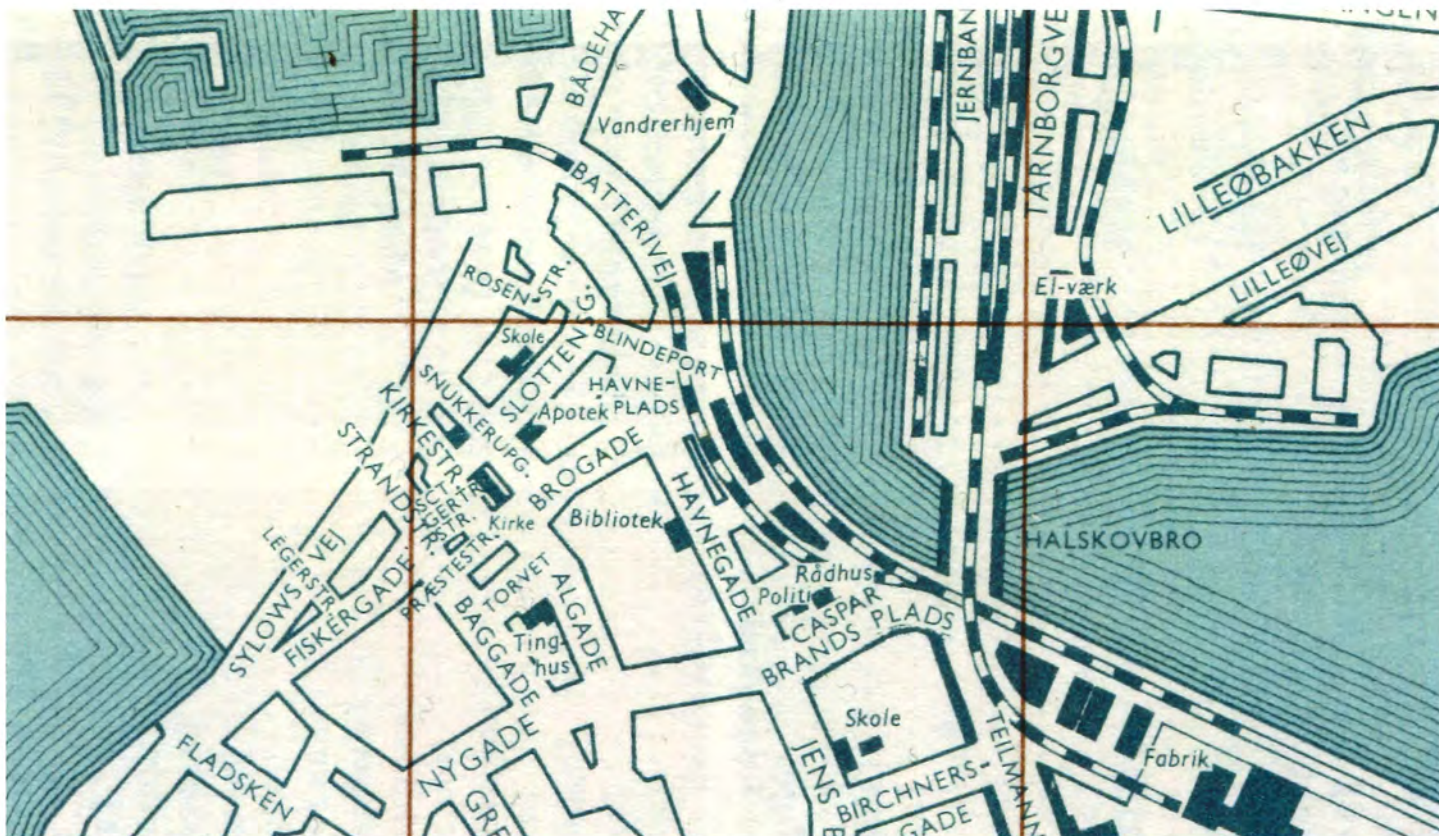
Byen havde tillige havnebane, der strakte sig fra banegården ved færgen havnen hen over broen ved indløbet til Korsør Nor. Her måtte rangertræk, der skulle hen mod Flådestationen, rebroussere, men bortset fra nogle sporrester i Batterivej samt nogle få meter spor på selve broklappen er der ikke meget, der minder om denne tid.

Inden for de seneste par år er der dog opstillet et lille mindesmærke for jernbanealderen. Det er en sporbåren værksteds-kran af fabrikatet S.C.Hauberg, København. Kranen står i et lille anlæg



Fabriksplade og vægtangivelse

umiddelbart ved klapbroen. Der er ingen informationer om, hvorfra kranen stammer, ikke engang et ord om, hvorvidt den har lokal tilknytning - det eneste, kommunen har kunnet tage sig sammen til at skilte om, er et piktogram med en overstreget sko. Man kunne dog vel nok have ofret et lille skilt med kranens historie. Så selvom kranen er intakt, og anlægget er velplejet, virker det noget lemfældigt - næsten som om, at byen skammer sig over historiens gang.



Udsnit af bykort over Korsør i 1967 med havnebanen og broen cirka midt i kortet. Banegården og færgehavnen lå oppe til venstre uden for dette udsni



Nærbillede af undervognen

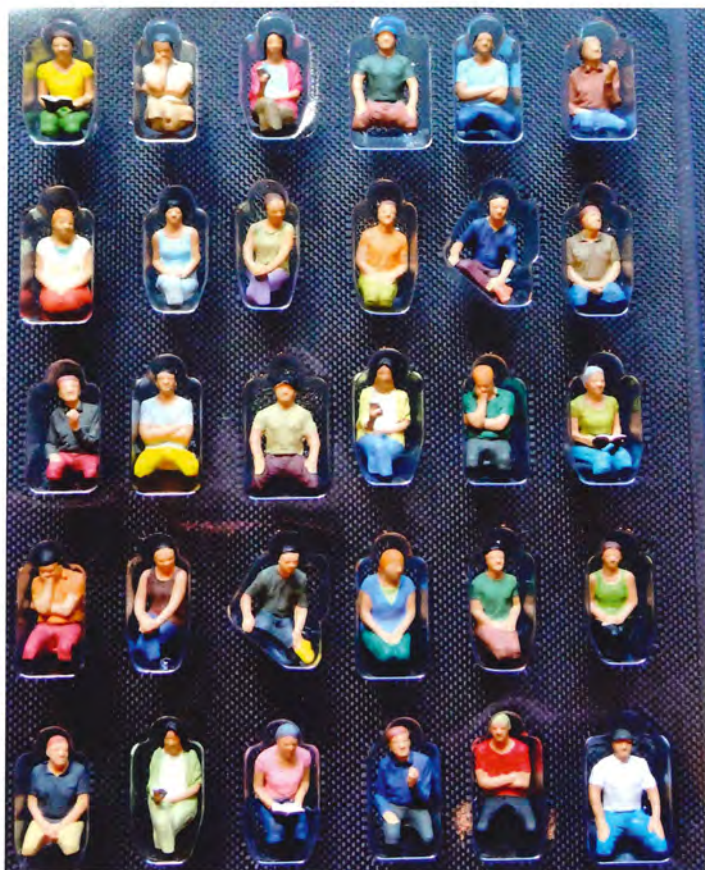


Enkelte sporrester fandtes stadig på Amerikakaj i Korsør den 21. november 2008.
Foto Flemming Søeborg



Rester af Korsør Havnebane i Batterivej den 7. juli 2019. Foto Spor og baner

Nyheder og smånips



Mega-sættet med halvdelen af figurerne



Nærbillede af to af NOCHs siddende passagerer



Et par velklædte damer anno 1847



Figurer fra år 1900

Tekst og fotos Flemming Søeborg

NOCH har sendt et sæt med siddende passagerer til jernbanevogne, busser og sporvogne på markedet. Passagererne i mega-sættet med 60 figurer er i typiske siddestillinger, men uden underben og fødder, således at de kan tage plads på de trange sæder i modellerne. Det er yngre, moderne klædt figurer i sommertøj, og en del sidder med mobiltelefoner - nok uundgåeligt på et moderne anlæg! NOCHs figurer var førhen ret grove, men denne

serie er fine og flot bemalede med mange detaljer. De er lidt overdimensionerede, så de tydeligere kan ses gennem vognens vinduer.

NOCH har endvidere udsendt en ny bygning af struktur-skum - det vil sige, at den er færdigmonteret og bemalt. Det er en kapelruin med god 3D-virkning i det ret grove materiale. Ruinen har såvel ud- som indvendige kvaderstensmure med nicher og vinduesåbninger, og gulvet er udført med fliser. Selvom vi ikke har mange kirkelige rui-

ner her i landet, vil NOCHs model være attraktiv i udkanten af en mindre by eller fritliggende "ude på landet". Modellen er udført af den kendte modelbygger Manfred Luft.

REE fortsætter med nye modelbiler som den franske lastbil Willème, der er udsendt i flere varianter - her i neutral udgave med kasseopbygning af træ med presenning øverst (beregnet til grøntsager). Modellen er flot detaljeret med antydende spændebånd, ætsede sidespejle, tofarvet bemaling og udstyret



Kan herskabet afse en skærv til en trængende sjæl



Kvinde fra 1900-tallet med fint kontrafej



Ahh - det lettede



Preiser-figurerne fra 1847



En god. borgerlig herre fra 1847

med franske nummerplader. Det franske øgenavn "Requin" betyder "haj" og refererer nok til front-grillen. En super-model. (Se side 49)

Artitec udsender et lille sæt med smalsporskran og følgevogn udsendt i patineret og færdigsamlet resinudgave. De to vogne er realistisk gengivet og passer til en smalsporet teglværks- eller grusgravbane (dummy-hjul). Desværre har Artitec ikke angivet sporvidden - den er til 6 mm H0i-spor (f.eks. Märklin Z, Auhagen eller Rokuhan), men krantogget kan naturligvis også blot henstilles

på jorden med lidt ukrudt rundt om. (Se side 49)

Busch har præsenteret et mobilt salgsløkal til bageri, café eller andet. Det er oprindeligt en østtysk campingvogn af mærket Nagetusch, men her er vognen ryddet for indhold, og man kan i stedet montere en af de medfølgende små plancher med dekoration. Man bør nok detaljere vognen yderligere med varer på disken, et par figurer til at ekspedere kunderne og evt. nogle reklameskilte på vognen eller udenfor. (Se side 49)

Preiser har udsendt et par ældre figur-sæt. Det er dels rejsende med bagage fra 1847, altså fra ODINs tid, dels rejsende fra cirka 1900 - i begge tilfælde handler det om særdeles flot bemalede figurer. For herrernes vedkommende har nogle Schnurrbart (moustache), Fadermorder (knækflip) eller Kakkelovnsrør (høj hat), mens damerne har fine kjoler, kyser eller hatte, og flere personer læser i bøger. Alle er bemalede med fine detaljer, og figurerens ansigtsudtryk er meget levende. Mesterpræstationer i H0!

Norev har udsendt en snuderutebil i

NOCH art. nr. 16072
Mega-sæt med 60 figurer.
Pris ca. kr. 550,-

NOCH art. nr. 58611
Kapelruin.
Pris ca. kr. 150,-

REE art. nr. CB-104
Willème-lastvogn, "Primeurs"
Pris ca. kr. 250,-

Artitec art. nr. 387.393
Trolje med kran. Spor H0i.
Pris ca. kr. 190,-

Busch art. nr. 51750
Nagetusch salgsvogn.
Pris ca. kr. 150,-

Norev art. nr. 159923
Citroën U 23 Rutebil gul/grå.
Pris ca. kr. 115,-

Brekina art. nr. 31842
VW T1B Sambabus.
Pris ca. kr. 55,-

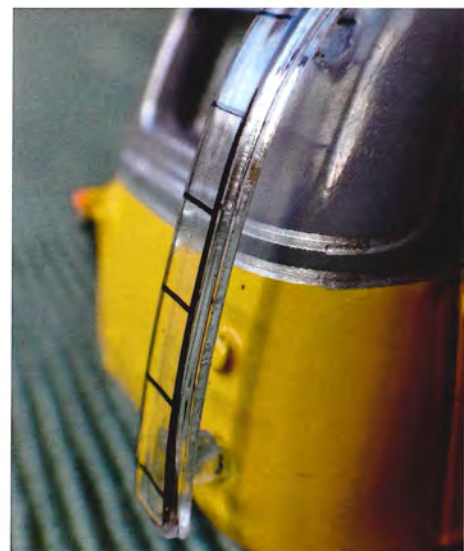
Nye bilmodeller



Citroën Helsingør Omnibus cirka 1950. Ukendt fotograf, samling Leif Ørndorf



Norevs nye model af Citroën U 23 fra 1947



Bagenden med den noget uheldige lejder - sådan laver man ikke modeller i 2019

metal. Det er en Citroën U 23, og lignende rutebiler fandtes også her, men de var sjældne. Norevs model er formmæssigt udmærket, men vinduerne ligger et par millimeter inde, og lejder samt tagbagagebærer er blot glasklart acryl med påtryk - lidt af en fuser. Hvis rutebilen holder i baggrunden, kan den nok gå an, men ikke forrest på et anlæg. Ærgerligt! I øvrigt kan den nemt skilles ad med henblik på 'befolkning' med passagerer. Sæderne males bordeauxrøde, passagererne monteres samt en chauffør, og acryldelene fjernes. I stedet monteres en tagbagagebærer (fra Busch

Mercedes O 3500, Weinert eller tjekkiske Eduard), og straks bliver den charmerende rutebil mere 'spiselig'. Skilteskoven leverer fine nummerplader med enkeltbogstav (1950-58) eller fra perioden inden (handskenummerplader).

Som rosinen i pølseenden skal blot nævnes, at Brekina har lavet bestselleren VW T1-Rugbrødet i nye farver, bl.a. sort/turkis og sort/violet. Man var ikke så farveforskrækkede mht. bilfarver før i tiden. I øvrigt er antallet af reklamevarevogne på basis af VW T1 fra Brekina nu oppe på over 2.500 styk

(inkl. de danske udgaver), så det er et kolossalt samleobjekt med nye modeller hver uge.



OBS!

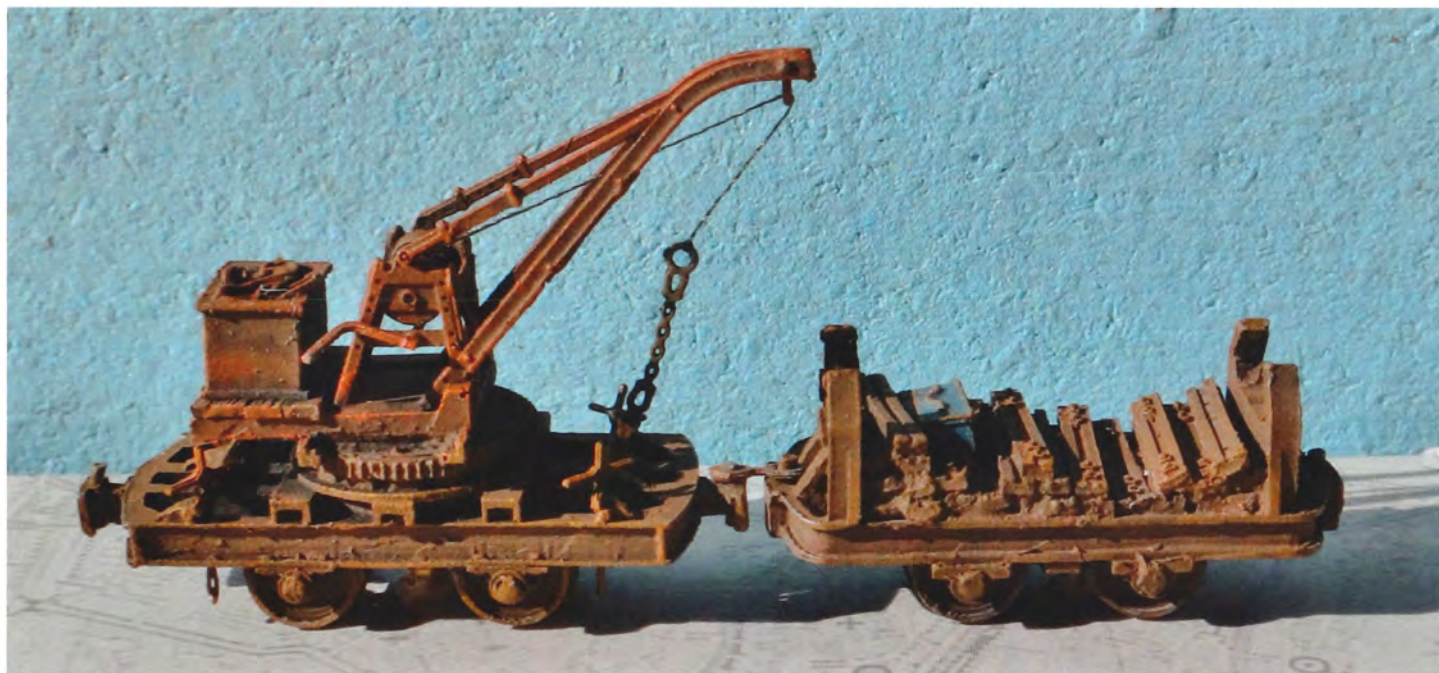
NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

Folkesparekassen

Reg. nr: 9860

konto nr: 0000 76 80 30



Artitecs flotte, patinerede krantog i H0i



Nagetusch-påhængsvognen med tilhørende dekorationsark



Nyt VW-rugbrød i 1950'er farver



Hajens' front med flot detaljering



Willèmes nye lastvogn til grøntsager

Digeporten i Dagebüll Mole fornyet



Hertil og ikke længere - hverken tog eller fodgængere kunne passere her ved Strandhotellet i Dagebüll den 18. maj 2019



Den 25. juli kunne togene atter passere gennem digeporten og ud på molen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I gennem et års tid har der været omfattende arbejder i Dagebüll i Nordtyskland med forstærkning af diget, således at det vil kunne modstå det forventede, barskere klima og havstigningerne i fremtiden. Selve diget er nu så godt som færdigt, men i maj, hvor jeg besøgte Dagebüll, var jernbanen ud på molen til min store skuffelse desværre nedlagt - dog kun midlertidigt, mens støbningen af betonblokkene til dige-

porten var i gang. Togene kørte derfor kun til trinbrættet før Strandhotellet og digeporten.

Det så altid fascinerende og lidt farligt ud, når toget næsten snittede hotellets mure ved den smalle passage - for mange år siden havde jeg fornøjelsen at opleve det på en tur med et BR 52-damplokomotiv, en virkelig kæmpe på denne lille jernbane. Sporene på molen lå der dog stadig i maj, men det var jo ikke det samme, når toget ikke kørte derud.

Jeg måtte dertil igen. Det blev til en tur i juli, midt i hedeølgen. Sporet var retableret, og der var nu lagt spidse sten imellem og ved siden af sporene, naturligvis for at hindre fodgængere i at forville sig gennem digeporten på skinnerne - en anordning i stil med dem, der skal hindre får og kreaturer i at bevæge sig uden for indhegningerne. Arbejdet med porten var dog endnu ikke færdigt (det mærkede jeg tydeligt tidligt om morgenen, da arbejderne med tungt entreprenørgrej gik i gang lige neden for mit hotelværel-



Som det ses, var der heller ikke meget plads at give væk af mellem tog og hotel under passagen af digeporten i 1895. Hotellet ligger der dog stadig, og udsigten er skøn. Slg. SoB



Samme sted som på det gamle billede, men set fra den modsatte side – og over 100 år senere – der er stadig ikke meget plads mellem hotel og tog



En stribe af de pudsige, hjemmelavede dræsiner til ø-banen gennem havet den 18. maj 2019



På godssporene i Niebüll holder der ofte mange godsvogne, og læsseplatformen er fyldt med emballage og gods

se!). Nå, det var jo dagens gode gerninger, de var i gang med, og der kom da også tog gennem diget - det sædvanlige togsæt af BR 628-typen, et par gange med gennemgående DB AG-vogne til/fra Stuttgart og andre, tyske byer. Hele tiden med den røde generatorvogn tilkoblet, for de gennemgående vogne skal konstant forsynes med strøm af hensyn til klimaanlægget.

Toget så mærkværdigt ud på returkørslen til Niebüll: Forrest motorvognssæt-

tet, dernæst den røde generatorvogn, og bagest de to gennemgående vogne med styrevognen koblet sammen med generatorvognen - en oprangering, der ville vække opsigt på modeljernbanen.

I Dagebüll findes såvel den lokale kystsikrings smalsporede jernbane stadig med et ret stort, indhegnet areal med flere haller, mens de private dræsiner holder på sporene umiddelbart ved siden af. Det er dog sjældent at se kørende materiel på banen, og jeg har aldrig

oplevet kystsikringens maskiner i brug, selvom jeg jævnligt har besøgt Dagebüll gennem 25-30 år.

På negs areal i Niebüll hersker der stadig en slags "organiseret anarki", når det drejer sig om læssevejen. På hverdage kan man se livlig aktivitet i omladehallen, og på godsperronerne ses masser af gods og emballage fra godstransporterne - meget gods kommer i store skydevægsvogne og omlæsses til lastvogne, der via landevejen (og færger og bilto-



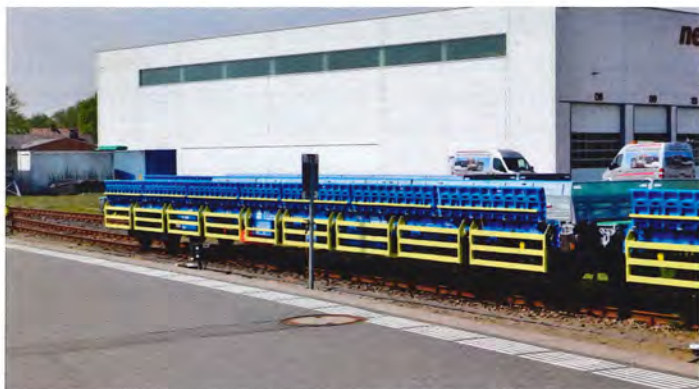
Udsigt fra diget hen mod banelinien. Som det ses, er toget ret iøjnefaldende med generatorvognen i midten



Privatejet, vinddrævet trolje til Halligba-
nen cirka 1920, Slg. SoB



Tidens tand er ikke gået sporløst hen over infrastrukturen hos
neg i Niebüll - mon denne sporstopper ville holde til en kraftig
påkørsel?



Nye transportvogne med markant farvesætning i Niebüll



Süderlügum trinbræt kan se frem til en opgradering i forbin-
delse med ERTMS-programmet. Her er der helt stille den 25.
juli 2019



Vi slutter med solnedgangen i Vadehavet, set fra sporene på
Dagebüll Mole den 25. juli 2019

gene) bringer godset videre ud til mod-
tagerne - altså godstrafik, som vi førhen
også havde det her i landet.

neg driver som bekendt også strækning-
en fra Niebüll-Tønder. Her betjenes
trinbrættet Süderlügum, hvor der stadig
er sidespor til en virksomhed. Omlæg-
ningen i Danmark til ERTMS-signal-
systemet får også betydning for denne
strækning, hvor baneoverskæringerne

fremover bliver bedre sikret med blink-
lys/bomme. Hastigheden kan dermed
hæves til 120 km/t, hvilket vil kunne
bringe rejsetiden Niebüll-Esbjerg ned på
88 minutter mod 110 i dag.

neg - Norddeutsche Eisenbahn-Gesell-
schaft. Strækningerne Niebüll-Dagebüll,
Niebüll-Tønder og Tornesch-Uetersen
samt godsbanegårdene på Sild og i
Neumünster drives af neg, et dattersels-

skab under CFL, Société Nationale des
Chemins de Fer Luxembourgeois.

Jernbanen Niebüll-Dagebüll blev åbnet
den 13. juli 1895 og kan altså om et lille
års tid fejre 125-års jubilæum. Mon ikke
det bliver behørigt markeret?

Valby Gasværks smalsporsmateriel

Af Flemming Søeborg

I nr. 45 blev Valby Gasværk kort omtalt. Efterfølgende har Nils Bloch sendt et par billeder, der viser de specielle, smalsporede maskiner, der kørte internt på værket indtil ophøret. Begge lokomotiver kørte på 600 mm spor, der forbandt mange af bygningerne og anlæggene på gasværket.

Damplokomotivet med sadeltank er et 0-B-0 fra Bagnall, England, bygget i 1907. Lokomotivet er så vidt vides ikke køreklart. Det er ikke desto mindre dejligt, at det er bevaret. Benzollokomotivet er bygget af Deutz. Heller ikke det er så vidt vides køreklart. Begge enheder er bevaret på Hedelands Veteranbane i Hedehusene.

Ved mit besøg hos Svend Korsgaard (se artiklen side 5 ff.) viste hans mangeårige ven Franz nogle af sine egne, håndbyggede smalsporsmodeller, herunder netop en model af damplokomotivet. Det var til spor H0i, altså industrispor på basis af et Märklin spor Z-lokomotiv - ganske fascinerende!

Franz havde flere andre modeller med, bl.a. en håndbygget 0e-model af Kolding-Egtved Jernbanes nr. 1, en Mallet-maskine. Forbilledet blev udrangeret allerede ved KEJs nedlæggelse i 1930. Denne model var bygget på Märklin H0-materiel, men meget modificeret. Desværre var der ikke mulighed for at se dette specielle lokomotiv i drift. Franz havde endvidere en smuk, kombineret passager/rejsegodsvogn E 41 fra Horsens-Tørring Banen (HTB) med - også denne var til 0e-smalspor. Dertil kom en række andre smalsporslokomotiver til H0i.



Det lille damplokomotiv fra Valby Gasværk, fotograferet oktober 2002 på Hedelands Veteranbane. Foto Nils Bloch



Deutz-lokomotivet fra Valby Gasværk, nu i Hedeland oktober 2002. Foto Nils Bloch



Franz's model af gasværkslokomotivet med en omsporet Roco-tipvogn tilkoblet

Veterantog i efterårsferien

**Odense-Frederica
12.-13. & 19.-20. oktober**

Hyggelig tur med motorvognen M0 1846 fra 1954.

**Odense-Tommerup
14.-18. oktober**

Masser af nostalgi og fuld damp med damplokomotivet K 563 fra 1899.

To ture pr. dag. Afgang fra Odense Banegård.

Få 25% rabat på entré til Danmarks Jernbanemuseum den 12.-20. oktober med din veterantogbillet.

Danmarks Jernbanemuseum

Dannebrogsgade 24 • 5000 Odense C
www.jernbanemuseet.dk



Køb
billet på
Billet.dk



Foto: Ole Dinesen. Ret til ændringer forbeholdes

Hjallese har vokseværk

Tekst og fotos Flemming Søeborg

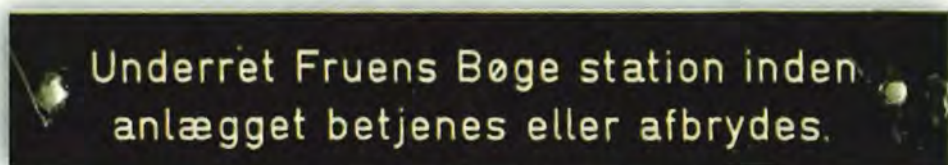
Det lidt anonyme standsningssted på Svendborg-banen, Hjallese, undergår for tiden en kolossal forandring i forbindelse med omdannelsen til endestation for Odense Letbane og omstigningsstation til Svendborg-banen.

Hjallese var indtil godstrafikken op-hørte for mange år siden en betydelig godsstation med flere sidespor, galgekran, ramper og naturligvis en stationsbygning. Selve bygningen gjorde ikke meget væsen af sig - det var i de senere år nærmest et udbygget parcelhus, og stationen blev - ligesom næsten alle andre på Svendborg-banen - revet ned i den store saneringsbølge i 2002. Siden har Hjallese blot bestået af en perron, et venteskur samt en billetautomat.

Det er ændret i dette efterår. I løbet af kort tid skød to store elevatortårne op, og over sporet er der nu opført en fodgængerbro. På den modsatte side af perronen bliver ny fællesperron for Svendborg-banen og Letbanen anlagt, og på den tidligere læssevej skal de nye sporvognsspor - to blindspor - ligge.

Endnu er sporene ikke ført helt dertil, men det sker senere. I øvrigt er sporarbejderne nu så synlige i den hærgede by Odense, at man ser længere strækninger med skinner rundt om i byen - i Bolbro, på Middelfartvej, på Ørbækvej og flere steder i Hjallese. Siden arbejdet med Letbanen begyndte for fire-fem år siden, har byen været nærmest ufremkommelig med kratere, kæmpehuller og konstante trafikpropper, lukkede veje og umulige adgangsforhold, hvilket har ført til mange virksomhedslukninger og ophørsudsalg. Det skal være galt, før det bliver godt. Når letbanen på et tidspunkt åbner og fungerer, vil de fleste passagerer nok have glemt denne afskrækkende periode - og til gengæld skal de øvrige trafikanter så til at vænne sig til et nyt transportmiddel mere i bybilledet. Odenses sidste sporvogn blev nedlagt helt tilbage i 1952, så de færreste husker, hvordan dét var!

Spor og baner følger naturligvis projektet på nærmeste hold - Hjallese trinbræt ligger blot 7-800 meter fra redaktionen.



For mange år siden fik jeg dette skilt, der har siddet på et apparatskab i Hjallese, men kender nogle læsere til dets betydning



Hjallese station set fra gadesiden i 2001 - en ret anonym bygning, der blev revet ned året efter



Hjallese station i nye gevanter med to elevatortårne, gangbro m.m. den 28. august 2019



Udsigten på Hjallese station, set fra et kørende MR-togsæt vinteren 1998. Dengang var der stadig godsspor, men godstrafikken var ophørt



Udsigten fra Hjallese station, der som det kan ses er ombygget kraftigt af hensyn til den kommende Letbane den 28. august 2019

Skal De med?



Kongeskibet 'Dannebrog' puffes blidt på plads ved kajen i Helsingør. Til højre anes et Lint-togsæt fra Hornbækbanen



Store forventninger på kajen. Helt til venstre skimtes et kilometerskilt fra Hornbækbanen, der har spor lige bag tilskuerne - altså nem omstigning fra skibet

Af Olaf Hermansen

Hornbæk-banen er, mig bekendt, den eneste jernbane i Danmark, hvor der kører persontog langs en havnekaj, nemlig i Helsingør, hvor sporet altid har ligget meget tæt på vandet i Havnegade. Kajen hedder nu Kongekajen (eller Cruise Quay).

Den 3. maj skulle Kongeskibet Dannebrog indlede sæsonen ved at sejle Hendes Majestæt Dronning Margrethe fra København til Helsingør. Jeg havde taget opstilling for enden af kajen ved Kronborg og nød det smukke syn, det var at se Kongeskibet komme sejlen tæ inde mod kysten, passere havneindløbet og svinge hen forbi Kronborg, som afgav en kanonsalut, hvorefter skibet vendte rundt og stævnede mod havnen. Det blæste en del, så den ene af søværnets to slæbebåde (Y 345 Alsin) måtte blidt puffe kongeskibets agterende ind til Kongekajen. Til det formål var slæ-

bebådens stævn blevet iklædt et hvidt stykke stof over dets gummivulst, så det ikke gav mærker.

Det tog lidt tid, og jeg nåede da også helt over på Kongekajen. Flere tog havde langsomt passeret de ventende, pigestuen og chaufføren i kongehusets Bentley, der skulle køre dronningen hjem.

Endelig var alt på plads, talerne var holdt, og dronningen steg vinkende fra borde, imedens et tog passerede, og her er det min fantasi kommer ind i skriveriet.

Hvad nu hvis lokomotivføreren havde standset toget, åbnet døren, og råbt over til dronningen: "SKAL DE MED?" Og dronningen friskt havde svaret: "NEJ TAK, JEG KØRER SELV!"

Se, lokomotivføreren havde nok fået en reprimande fra sin arbejdsgiver om, at man ikke må optage passagerer udenfor holdepladserne. Pressen havde refereret oprinet,

og alle tilstedeværende havde moret sig.

Hvis vi nu skruer tiden tilbage til den jernbaneinteresserede Kong Frederik IX. og Scandia-skinnebussernes tid, havde kongens svar over mod skinnebussen muligvis lydt:

"JA TAK, JEG KOMMER NU!", hvorefter han havde spurtet over til skinnebussen, sprunget op ved siden af føreren og kørt med til Gilleleje.

Kongen, lokomotivføreren, passagererne og alle på kajen havde fået en uforglemmelig oplevelse. Pressen havde skrevet om det, og Hornbækbanen havde fået ubetalelig reklame og havde rost den friske lokomotivfører.

Ja, det var blot en tanke jeg kom på, da jeg stod der på kajen og ventede, men det, der ikke lader sig gøre i virkeligheden, kan jo laves på modeljernbanen! Mon der er nogen, der har bygget Kongeskibet i 1:87?

Flot serie danske tankvogne fra Dekas

D.D.P.A.-vognen stråler i efterårslyset. I baggrunden ses Prøvestenen, også kaldt Benzinøen



Af Flemming Søeborg

Dekas udsendte i september de første i en ny serie danske tankvogne, fremstillet i samarbejde med Exact-train. Forventningerne var store på forhånd, ikke mindst fordi det tegnede til at blive de mest korrekte danske tankvognsmodeller nogensinde. Såvel Brawa som Tillig har tidligere udsendt glimrende og absolut forbilledetro danske tankvogne, men Dekas-modellerne skulle være endnu mere realistiske. Og de skuffer bestemt ikke, både hvad angår det tekniske og finishen.

Der er i første omgang udkommet vogne fra olie- og kemikalieimportfirmaet B. Ringsted & Co., fra den kemiske virksomhed Dansk Sojakagefabrik (DS) samt fra olieselskaberne Det Danske Petroleum-Aktieselskab (D.D.P.A., to vognnumre) og Dansk Esso (to vognnumre). Modellerne har forskellige vogntyper som forbillede, selv om de umiddelbart ser ret ens ud. Således er vognene fra de to førstnævnte virksomheder vogne af såkaldt "Einheitsbauart", som blev bygget i Tyskland under Anden Verdenskrig til brug i krigsindsatsen, mens D.D.P.A.-vognene er efterkrigsproduktioner bygget i 1948 efter modificerede tyske tegninger hos Tatra i Tjekkoslovakiet. D.D.P.A. ændrede i 1952 navn til Dansk Esso.

Ringsted- og Sojakage-vognen var to ud af i alt 77 tyske tankvogne, der forblev i Danmark efter den tyske kapitulation i maj 1945. Vognene blev konfiskeret af den danske stat som kompensation for tankvogne, der under krigen var gået tabt i Tyskland, og blev i 1954 solgt til de to danske firmaer efter at have været udlejet til henholdsvis Esso og Gulf Oil.

De Tatra-byggede vogne adskiller sig fra de tyskbyggede ved at have en større tankdom end disse, men det har i produktionskoordineringen beklageligvis ikke været muligt at få den store dom med i den første modelserie. Man kan mene, at Dekas så ikke burde have produceret vognene, men de fleste vil nu nok alligevel glæde sig over modellerne trods kompromiset. Tankvogne er noget af det mest vanskelige at serieproducere i model, idet der indenfor samme hovedtype ofte findes et ual af små variationer, tilføjet af de forskellige vognfabrikker, baneselskaber og vognejere. Dekas oplyser, at de fremtidige serier af Tatra-vogne vil være forsynet med korrekt Tatra-dom.

Exact-train/Dekas' model er en komplet nykonstruktion, der med ovennævnte Tatra-undtagelse overholder alle mål. Der er varmekobling i den ene ende af tanken som på forbilledet, og undervognen er ligeledes korrekt udført med synlige profiler i den ene ende og spinkel bremseplatform i den anden. Under



Den ene gavlen på Esso-vognen med holdere til slutsignaler, håndbøjler og mange andre detaljer



Der er et ekstra sikkerhedsrækværk på Esso-vognens tank - en flot detalje



Esso-tankvognen var også hjemmehørende på Prøvestenen

Ringsted & Co.-tankvognen er næsten kommet hjem - her holder den på X-vej ved broen til Prøvestenen



tanken er der komplet udrustning med bremseudstyr, aftapningsventiler, bremseomstillere osv. – til dels udlagt med farve de rigtige steder. Modellerne har fjedrende puffer, og som noget ret usædvanligt for 1:87-modeller er de udført med filigrangengivelse af de fangbøjler, der skal fange bremsetrekanten i tilfælde af f.eks. brud ved metaltræthed. Alle detaljer er fine og spinkle – nogle af fleksibelt plast, andre af ætset metal. Vognene har hjul med lave flanger og er velkørende. Vægten er 37 gram. Alle modellerne er her fotograferet uden de løsdele, som er vedlagt i æsken til eftermontering.

Men det, som nok er det mest spændende ved modellerne, er selve dekorationen, påskrifterne og udseendet, om man vil. Tankenes overflader er halvmatte med flotte påtryk i flere farver. Væk med det højglanslakerede udseende! Påtrykkene er fine og skarpe, lige fra firmanavnet til de meget omfattende påskrifter på de to plader og på vangerne. Her er det især velgørende, at vi omsider har fået en tankvognsmodel, hvor hjemsteds- og litereringspladerne sidder rigtigt og har de rette mål. Forbillederne for de i første omgang udsendte vogne har alle en beholderstørrelse på 24 m³, men senere vil følge en serie vogne med 30 m³ tank.

Alle Dekas-vognene er opsigtvækkende, men det gælder ikke mindst modellen af litra Ze 509 010 tilhørende B. Ringsted &

Co. og indregistreret ved Amagerbanen (AB). Forbilledet er kendt af mange, måske ikke fra virkeligheden men i hvert fald i DSB-udgave fra det østtyske Piko VEB's produktion. Pikos model var baseret på en grundmodel med større tank end Ringsteds vogn, hvor beholderstørrelsen var 24 m³, men også til typen med 30 m³ tank er Pikos grundmodel lidt for stor. Den blev skabt i begyndelsen af 1960'erne, da plasticstøbte vogne endnu var i sin vorden, men blev af mange i samtiden betragtet som et stort skridt fremad, væk fra de vesttyske producenters blikvogne. Grundmodellen var fuldt ud acceptabel for sin tid men er i dag håbløst forældet. Ikke desto mindre er den trods sine ca. 50 år på bagen fortsat i produktion hos Piko.

Pikos Ringsted-vogn var meget opsigtsvækkende med himmelblå undervogn og gul tank, men forbilledets præcise farvenuancer har det alligevel været vanskeligt at fastslå. B. Ringsted & Co. fik i 1950'erne og 1960'erne sine olieprodukter fra AB Nynäs' raffinaderi i Malmø, hvilket både er forklaringen på vognens "svenske" farver og på, at den stort set ikke er fotograferet. Strækningen fra Malmø til Prøvestenen via Københavns Frihavn og Amagerbanen er som bekendt ikke ret lang. Da der kun kendes få sort-hvide fotos af Ringsted-vognen i dens oprindelige bemaling, er der foretaget ret omfattende farvearkæologiske



Sojakage-vognen - der har været mange modeller på markedet, men denne må vist betegnes som den ultimative



Sojakagevognen var hjemmehørende på Islands Brygge - altså også en Amager-vogn



Litreringspladen og rangerplatformen på Sojakagevognen

undersøgelser på forbilledet, der senest kørte for firmaet Sveda Kemi og nu finder sig hos en jernbaneklub, for at finde frem til dens oprindelige bemaling. Gennem tiden har forbilledet haft fire forskellige bemalinger. Ligeledes har researcherne været i kontakt med Piko i Sonneberg for det tilfælde, at det oprindelige dokumentationsmateriale skulle være bevaret, hvilket desværre ikke var tilfældet.

Påskrifterne på Ringsted-vognen stemmer næsten fuldstændigt med forbilledet; dog er der et par afvigelser: På hjemstedspladen er "Hjemsted Prøvestenen" anført med forkert typografi (det skal være Johnston), og – og det er absolut fra småtingsafdelingen – på litereringspladen står der "Fareklasse I & II" – på forbilledet står der "og" i stedet for "&". Dette kan man selvfølgelig godt anføre som en fejl, der fuldstændigt diskvalificerer modellen – eller også kan det være ændret på forbilledet efter et stykke tid. Hvem har fotodokumentation?

Såvel undervogn som lejder og gangbro har mat, mørkeblå farve, som man måske kan mene er en anelse for mørk, men som baserer sig på undersøgelsen af den stadig eksisterende vogn. Synes man, at farven er for mørk, er det givetvis fordi, at man ubevidst tager udgangspunkt i Pikos gamle model, hvor farven er for lys.

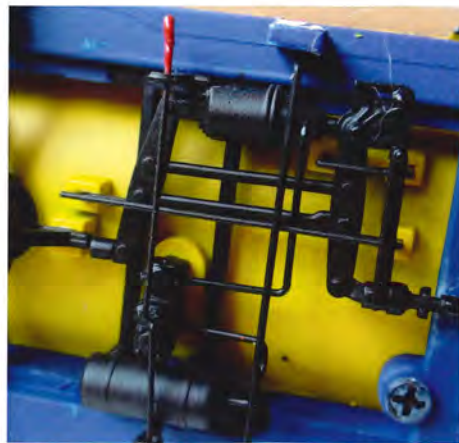
Vognens løbebro samt dennes gelænder burde have været sorte og ikke blå som lejderen, de er støbt sammen med, men det kan man evt. selv ommale. Det samme gælder træbrædderne på løbebroen. Farven på modellernes seddelkasser er kikset; de burde have været sorte. Alt i alt ikke nogen egentlige "bøffer", højst nogle "minifrikadeller".

Alle modellerne blev udsolgt fra producenten omtrent samtidig med, at de forelå i butikkerne, også selv om oplagstallene var blevet opjusteret. Modellerne vil uden tvivl hurtigt forsvinde fra forhandlernes hylder – og vil nok også hurtigt stige i værdi blandt samlerne. En nye serie vogne i andre og nyere bemalingsvarianter kan ses i Dekas' katalog, som er udkommet samtidig med, at du læser dette.

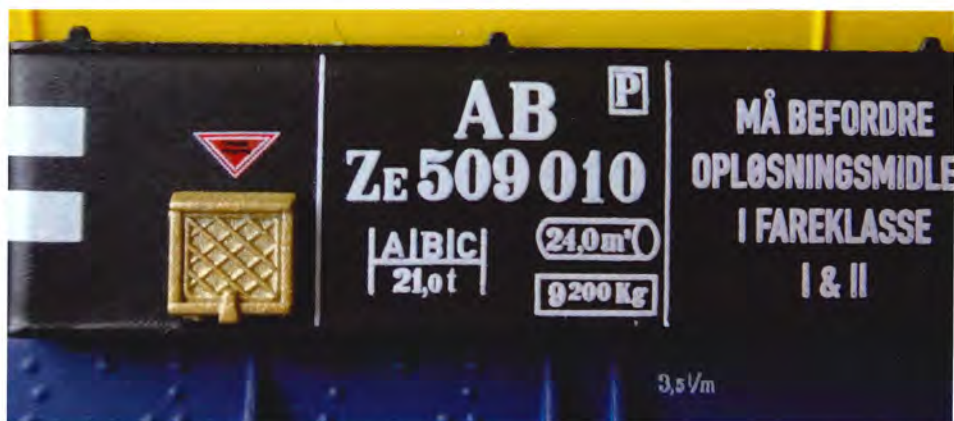
Med tak til Poul Johansen og Morten Flindt Larsen.



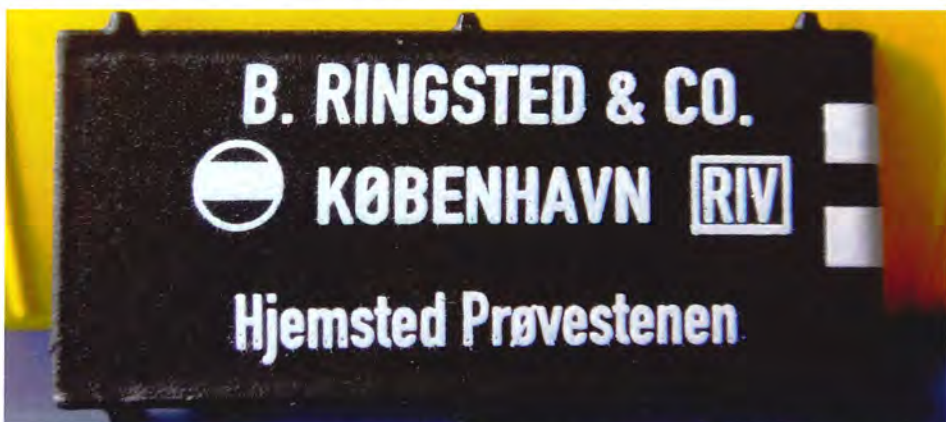
Endegavlen med de skrå profiler og varmelædningsstudsene. Foto SoB



Undervogndetaljerne er komplette, som det ses - og tilmed markeret med farve de rette steder. Foto SoB



Litreringstavlen med en lille trykfejl - 'ø' i stedet for 'og'. Foto SoB



Hjemstedstavlen på AB-vognen - med lidt forkert typografi på nederste linie. Foto SoB



Den blå farve på vangen på Ringsted-tankvognen i Struer, den 17. oktober 2008. Foto Flemming Søeborg



Den noget afrakkede Ringsted-vogn i Struer den 17. oktober 2008. Foto Flemming Søeborg

Café på banegården



Middelfart banegård har fået nye 'beboere'



På første sal ligger det gamle signalrum, nu omdannet til møderum med prima udsigt



Kaffebaren 'Stationen' er rykket indenfor i de gamle ekspeditionslokaler. Det er et hyggeligt sted med mange gode varer



Et par af siderummene er indrettet som dagligstuer fra 1960'erne - eller før



Jyderup station med fortovscaféen den 4. juli 2019



Regionaltog ankommer til den halvdøde Jyderup station den 16. marts 2008

Tekst og fotos Flemming Søeborg

DSB har jo desværre stort set forladt alle banegårde og stationer i dag - der er nu kun tre banegårde tilbage med fungerende billetsalg (København H., Århus H. og Odense). Alle andre steder er man henvist til billetautomater, hvilket kan være noget af en prøvelse, hvis man ikke har rejsekort eller hjemmetrykte billetter.

Det har betydet, at hundredevis af smukke stationsbygninger står tomme og forladte rundt om i landet - mange af dem er blevet revet ned, andre bliver udsat for hærværk, og i det hele taget er det et trøstesløst syn mange steder.

Men her og der sker der positive ting. For nogle år siden åbnede Café Velodrom i den fredede stationsbygning i Fruens Bøge, og caféen er blevet et meget populært sted at mødes over en kop kaffe eller

andet godt. Man har tog lige til døren, og udenfor ligger den smukke skov og diverse seværdigheder.

I Middelfart er der også sket noget positivt, idet der er åbnet en moderne café i det gamle kiosk- og billetsalg. Her er der - udover kaffe, kage, sandwiches etc. - også kunsthåndværk at se og købe - et sted med en god atmosfære, som er et besøg værd, når man passerer Lillebælt.

Der er en attraktion mere ved caféen: Hvis man spørger værterne, kan man få lov til at gå ind i "privaten" - et par af de tilstødende rum er indrettet som stuer med spisebord, sofa, reoler etc. i 1960'ers stil, og går man op ad trappen, havner man i det gamle signalrum, der nu er omdannet til møde- og konferencelokale - med alletiders udsigt ud til sporene og perronerne. Et oplagt sted at holde et jernbanemøde, en reception, fødselsdag eller lignende. Rummet er desværre ikke ret stort, og

max. otte personer har plads ved bordet, men omkring 15 vil kunne rummes i lokalet, hvor der også er tilknyttet et tekøkken (og naturligvis leverer caféen diverse traktamenter).

Jyderup stationsbygning, der er en prægtig og statelig station, har også stået tom længe, men her er der åbnet en café, *Café Forsinket*, hvilket mange togpassagerer nok finder er et passende navn, der rammer vore dages toggang lige på kornet.

Det viser, at der er gode muligheder for nye anvendelser af de gamle stationsbygninger. Forhåbentlig bliver der flere af disse initiativer, for - der er da ikke noget bedre end at nyde sin kaffe, mens togene kører forbi. I Sverige og Tyskland har denne form for virksomhed på banegårde været almindelig i årtier, mens det kun langsomt er ved at vinde indpas herhjemme.

Märklins jubilæumslokomotiv



© Eckert

Højre side

Til alles store overraskelse forlod vort reklamelokomotiv "160 Jahre Märklin" værkstedet i Dortmund den 1. juli i år. Det foregik næsten ubemærket, men kun få timer senere var såvel unge som ældre begejstrede over at se det på stationerne og på skinnerne. De to sider er dekoreret på forskellig vis, og lokomotivet skildrer med de karakteristiske billeder fascinationen ved mærket Märklin. Om kort tid kan du også opleve effekten med dette Märklin-lokomotiv i din egen modeljernbaneverden.

Blikfang:

- Reklamelokomotiv i anledning af Märklins 160-års jubilæum.
- Også forbilledet kører i denne bemaling.



Venstre side

39378 Ellokomotiv BR 101, DB AG, epoke VI.

Engangsserie 2019 for Märklin Händler-Initiative.

At samle

Skinnerystem

Digital

Teknik

Nyheder

www.mhi-portal.eu

Serieproduktionen kan afvige i detaljer fra den afbildede model. Data-, leverings- og målangivelser uden garanti.

