

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 48 · December 2019

DKK 125,-

Horsens Gamle Havn



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

BK 05.12.2019-19.02.2020
DKK 125,- - Euro 16,75
ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00048

BK returuge 8



■ Mv 1110 fra Märklin



■ Korrekt lygteføring

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 48, 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. Løssalgspis kr. 125,-

Abonnementspriser for 2020:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 635,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 735,-
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 835,-

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
Gamle Havn	4
Bomme. klokkeklang og heftig toggang	16
Min bedste juleaften	24
Hvor vejene krydses - 2. del	28
Dybbølsbro	30
Frontbelysning på tog og lokomotiver	34
Märklin-nyheder	40
Nye uniformer til den nye rute	45
McK præsenterer "Akvariet"	46
Der kom en vogn med posten	48
Bygning med restaurant	50
Moin fra Hamburg	52
Henvendelser og rettelser	52
DSB Gs fra Rivarossi	53
Smånyt	54
Jubilæer i 2019	56
Metro Cityringen blev endelig åbnet	58



MA-lyntoget passerer den manuelt betjente overkørsel i Søften den 7. april 1974.
Ledvogteren står klar til at rulle bommene op igen. Lyntoget fører korrekt blot en
enkelt frontlanterne tændt. Foto Ole Linå Jørgensen".

Forsidefoto

Billede top: Horsens Gamle Havn. Foto Rasmus Wiuff

Billede bund, t.v.: Mv 1110 med rangerplatforme fra Märklin. Foto Spor og baner

Billede bund, t.h.: Korrekt lygteføring. Mo 1873 ankommer til Hornslet
den 25. juni 1978. Foto Ole Linå Jørgensen

Leder

Nu nærmer vi os endnu et årsskifte, og så er det tid til opgørelser og eftertanker. Spor og baner går ind i sit niende år, og det er egentlig utroligt: I en tid, hvor alt skal være digitalt, hvor fordybelse er en by i Rusland, og hvor forvirring og opløsning breder sig i samfundet, er der måske endnu mere end før behov for en 'helle', hvor man kan hengive sig i drømme og forestillinger om en bedre verden. Det kan modeljernbanen om nogle hobbies gøre. Det er en af de mest 'bredspektrede' beskæftigelser, hvor man kan være såvel trafikplanlægger, by- og landskabsarkitekt, multiorienteret håndværker, elektronikspecialist og meget andet. Men selv, hvis man har ti tommelfingre, kan man sagtens få noget ud af hobbyen, for man behøver ikke at have et forgyldt togsæt for at være lykkelig. Trangen hen imod perfektion på modelområdet er forståelig nok, men heldigvis er hobbyen så bred og åben, at der er plads til alle fortolkninger af jernbanen i model.

For mit eget vedkommende har 2019 været præget af overraskelser og nye mål: I foråret udkom særhæfte nr. 2 om Sporvognene på Østerbro, i november kom min nyeste jernbanebog, og samme måned kunne mit firma Frisporret fejre 20 års jubilæum. Det skete i mere eller mindre frivillig tavshed, for det meste af året har den tilhørende hjemmeside været ude af drift og er det stadig. Den driver rundt i cyberspace som et rumskib uden kontrol og styring. Det er ikke os alle, der trives med det digitale samfund, der hærger som en pest over os. I øvrigt fejrede hobby trade også 20 år ju-

bilæum i år, og det er forbløffende, hvad firmaet har opnet i den periode - trods diverse nedture. Ude i Europa har der også været talrige jubilæer i branchen - som nævnt har Märklin og Faller haft runde dage (160 hhv. 70 år), mens Jouef har kunnet fejre 75 års dag efter nogle bevægede år - firmaet er nu tilbage i bedste form under Hornbys beskyttende paraply.

At de rigtige jernbaner synes at være på vej frem, i det mindste i udlandet, ses af, at flere og flere rejsearrangører tilbyder rejser med tog rundt i Europa - f.eks. har dagbladet Politiken flere gange haft tillæg med internationale togrejser og udfordringerne forbundet med dem. Ungdommen har også i stigende omfang fået øjnene op for jernbanen, og Inter Rail-billetter sælger atter godt - og nu til flere aldersgrupper. Så er det op til vore politikere og jernbaneselskaber at vise, at de tager klimaproblematikken alvorligt. At der er lang vej igen, ses blandt andet af, at Deutsche Bahn AG nu tilbyder ekstremt billige busbilletter gennem Tyskland - billetter, der er under den halve pris af togbilletterne. Sådan graver man vel bedst sin egen grav.

Flere læsere har ønsket, at Heljan udsendte en spor 0-model af MaK-maskinerne. Jeg kan kun støtte dette ønske, også selvom jeg ikke har spor 0. Det er en fascinerende skala, hvor modeljernbanen 'lugter' af rigtig jernbane - togene har vægt, de har en lyd i sig selv, materialet er stort set bygget af ejerne selv, for spor 0 har været meget stedmoderligt behandlet gennem mange år. Forhå-

bentlig kan disse læsers henvendelser føre til øget fokus på spor 0 - hobbyen fortjener det.

Med det vil jeg takke for et godt år. Vi ses igen sidst i februar, hvor nr. 49 udkommer med blandt andet nyt fra Legetøjsmessen i Nürnberg. God jul og godt nytår til jer alle.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

ABONNÉR PÅ

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

NÆSTE UDGIVELSE 20. FEBRUAR 2020

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.dk



OBS!

NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Folkesparekassen

Reg. nr: 9860

konto nr: 0000 76 80 30

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.dk



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

Gamle Havn



Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Efter en pause på tre-fire år fik jeg i vinteren 2018-19 igen lyst til at bygge et diorama med et tema fra Horsens Havn. De tidligere dioramaer er præsenteret her i bladet i nr. 10, 15 og 21. Emnet for det nyeste diorama er den inderste del af Gamle Havn og de virksomheder og aktiviteter, som lå der.

Havnen i Horsens begyndte som en beskeden åhavn omkring Bygholm Ås nordre løb. I løbet af 1800-tallet blev havnen udvidet ud i fjorden, og omkring år 1900 havde åhavnen udspillet sin rolle. Det nordre løb af åen blev fyldt op i 1902-04, samtidigt med byggeriet af Horsens-Odder Jernbane (HOJ), som havde første driftsdag 14. maj 1904. Dog bevarede en mindre del af åhavnen, kaldet Gamle Havn. Den var med de omkringliggende virksomheder, havneknejper og den intense vej- og jernbanetrafik en charmerende del af Horsens. Midt i 1980'erne blev også den inderste del af denne havn fyldt op til fordel for en bred vej og p-pladser. Nabobyerne Århus og Vejle har genskabt deres åer, måske sker det også en gang i Horsens.

Dioramaet er ikke en præcis 1:87 model af Gamle Havn og dens omgivelser, men en personlig fortolkning af området. Dele af dioramaet er stort set i korrekt målestoksforhold, mens andre dele er komprimerede for at kunne få plads til de mest spændende elementer. Bortset fra jernbanespor, asfalt- og brostensbelægning, fortove og lidt græsbevoksning er alle elementer løse. Det er der tre grunde til: 1) De enkelte elementer (f.eks. huse, skilte og bolværk inkl. vandet) kan opbevares i støvfri kasser, 2) Der er bedre plads til at placere fotoapparatet inde på området, når der skal tages nærbilleder, og 3) Man kan benytte forskellige huse og andre effekter, så forskellige aktiviteter og tidsperioder kan illustreres. De første fotos er således fra 1920'erne, mens det sidste er fra 1980'erne. Hovedparten er dog fra 1960'erne, som var den tid, hvor jeg færdedes på havnen.

Jernbaneteknisk var området præget af to anlæg, som ikke havde sporforbindelse på havnen: DSB's havnebane og Horsens-Odder Jernbane, som her kørte i gaden – til stor fare og irritation for biler og især cyklister. Men til glæde for mig. I det følgende vil jeg fortælle mere om havnen og opbygningen af mit diorama, også de vanskeligheder, jeg løb ind i.

Vand, bolværk og skib

Ingen havn uden vand, men vand er svært at modellere. For første gang har jeg arbejdet med et professionelt produkt, Woodlands Deep Pour Water i farven Murky, som ligner beskidt havnevand. Første gang jeg hældte den hærdende masse i havnebassinet, var jeg ikke påpasselig med at holde konstruktionen helt stille og 100 % vandret. Derfor kom der lidt vand op ad bolværkets nederste dele, hvilket efterlod en skinnende kant. Jeg købte et sæt mere og fyldte ovenpå, der var plads nok. Denne gang var det kun kapillarvirkningen, som trak lidt af vandet op ad bolværket. Det er en ulempe, som også andre modelbyggere har måttet leve med. Måske findes der bedre produkter end Woodlands uden kapillarvirkning - eller dygtigere vandstøbere end mig...

Bolværket er bygget efter beskrivelsen i en professionel bog om havnebygning. Ind mod land er der en tæt væg af planker, som støttes af nedrammede hjertepæle. Foroven afsluttes hjertepælene med en hammer, et vandret tømmer, som rager et stykke op over kajkanten. Her kan man gå, hvis man tør. Udvendigt på hjertepælene er friholderværket fastgjort. Det skal beskytte bolværket



Gamle Havn med Carlsbergs depot omkring 1925. I forgrunden "Emanuel" og HBJ's smalsporsvogn F 41, som står på en transportør. Til højre ses den gamle, overdækkede vejerbod med bindingsværk og pagodetag. Bemærk endvidere bolværkets opbygning af hjer-tepæle, hammer, vandlister og puder.



Vandet i Gamle Havn så normalt grumset ud, men nogle dage var det næsten blåt.



Vandet glimter, og hestene vrinsker, travlhed i Gamle Havn.





F-maskinen har problemer med at nå frem til transportøren.



Et enkelt foto fra de fem mørke år. Mon det er Gestapo, som her i 1944 er på jagt efter frihedskæmpere, som gemmer sig i "Emanuel"?

mod slid og overlast fra skibene. Friholderværket består af to bånd af vandrette tømmerstykker (vandlister), som ved hjertepælene understøttes af lodrette tømmerstykker (puder). Alt dette er eftergjort i modellen med trælister af passende dimensioner. Farven er Flüggers træbejdse, kulør ædeltræ, som ligner kreosotimprægneret træ. Den meget vigtige forankring under kajgaden er ikke eftergjort – den kan jo heller ikke ses.

I bunden af havnen helt mod vest var der (lidt usædvanligt) et rækværk på selve bolværkskanten. Det blev opsat i 1903,

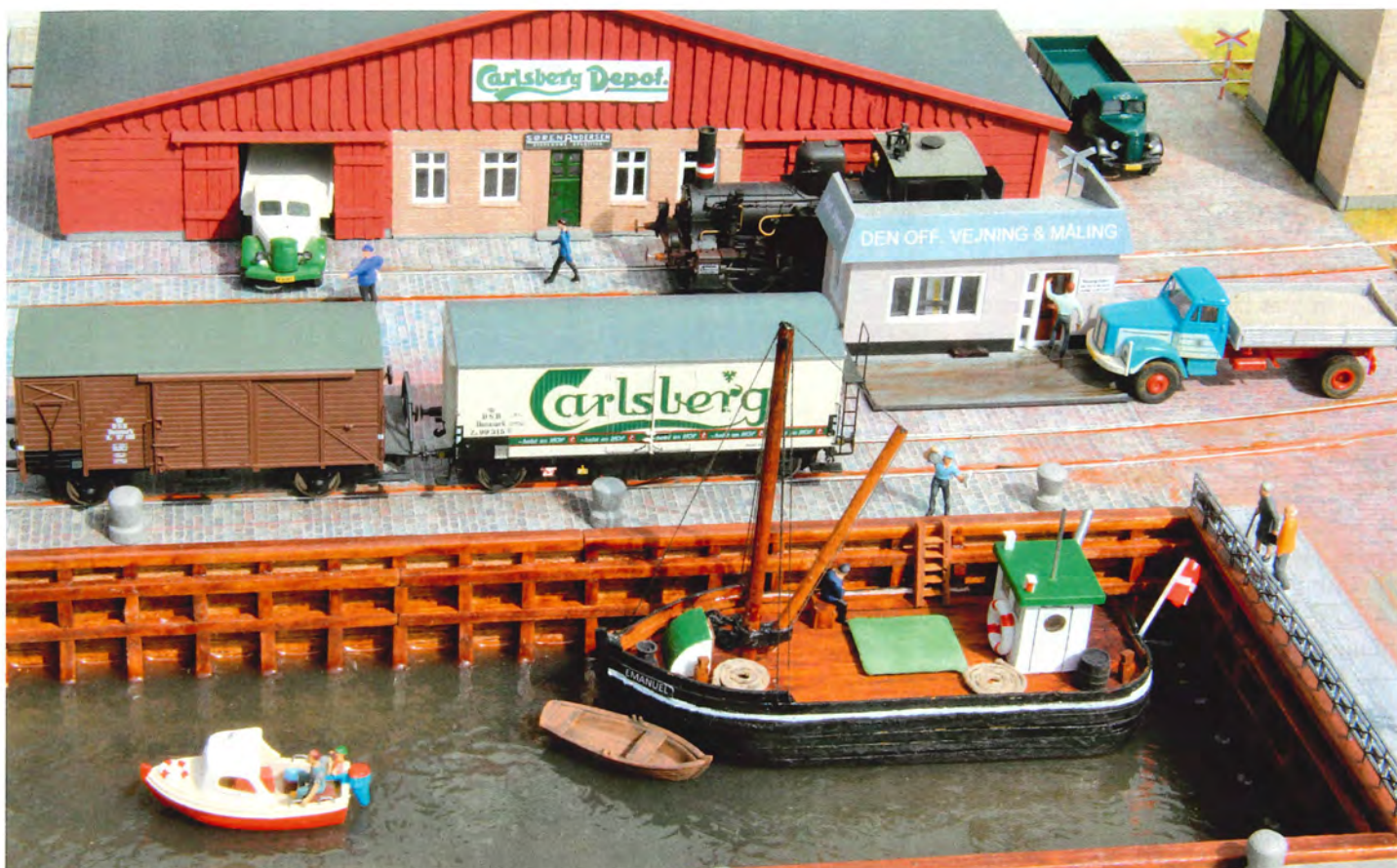
efter at en bro på dette sted blev nedlagt som følge af åens opfyldning. Der var her også et fortov langs kajkanten. Stedet var en populær fotolokalitet, som går igen på gamle postkort fra 1900-tallets begyndelse. Rækværket var så vidt jeg kan bedømme lavet af smede- og støbejern. På et foto af en S-banebro over floden Panke ved Berlin har jeg set et helt tilsvarende rækværk, så det har måske været et industriprodukt. Jeg forsøgte selv at lave en model, men forgæves. Heldigvis har Noch en serie med filigrane rækværk, og deres Geländer "Ruhr" ligner fint rækværket i Horsens. Efter ide af Den Gamle Redaktør forstærkede jeg



Omkring 1960 læsses tomme ølkasser. Oddergrisen kører i baggrunden.

det sårbare rækværk med sekundlim, inden det fik metalmaling.

Jeg overvejede at købe et modelskibsbyggesæt, men fandt ikke et skib i de rette dimensioner og et hyggeligt udseende. Derfor lavede jeg en forsimplet model af den kravelbyggede jagt "Emanuel". Den løb af stablen i 1902 i Rødvig og sejlede først med frugt. Senere fungerede den som stenfisker, inden den i 1970'erne blev ombygget til lejrskoleskib. I dag er "Emanuel" hjemmehørende i Nakskov og ejes af en forening, som jeg og min kone er medlemmer af. Hver sommer sejler vi en uges tid i de danske farvande.



Carlsberg anvendte i en periode i 1960'erne også HJ-vogne, som her ses sammen med en af de "langbenede". Den ny vejerbod med asbest på tag og sider afløste i 1960 den gamle bod.



Her står jeg på en sikker plads og nyder F-maskinen. Drengen er det første "menneske", jeg fik til min barndoms modeljernbane. Han lå i pakkekalenderen 1. december og blev døbt Kasketkarl. Han var mit alter ego.

Om "Emanuel" nogensinde har været i Horsens, ved jeg ikke. Men der har været mange andre skibe, som ligner "Emanuel".

Der var ingen permanent kran i denne del af havnen, men meget tæt på havde Horsens Havn en af sine to store vippekraner, bygget af Titan og det lokale firma Møller & Jochumsen i 1938. Jeg har tilladt mig at lade denne kran optræde lidt i Gamle Havn i form af kibris klassiske kran 8510, næsten helt overmalet med metalfarve.

Bygninger

De mest karakteristiske bygninger ved Gamle Havn var rækken af forskellige provinshuse langs gaden, som løb langs havnens nordside. De fleste ligger der endnu. Dengang hed gaden blot Havnen, i dag er den en sidegren af Havneallé. Her var og er boliger og kontorer, og her lå en skibshandel, en bager, en kro/danserestaurant ("Zanzibar") og en frisør. Jeg blev klippet hos denne frisør, og lige udenfor kørte Oddergrisen. I vejbanens højre side, når den kom fra Odder, men i venstre side, når den kom fra Horsens Banegård. Det skabte ofte farlige situationer.

At bygge modeller af alle disse huse var for stor en opgave for mig, derfor nøjedes jeg med at lave en baggrundskulisse. Tegninger og fotos af husene fik jeg fra kommunens digitale byggesagsarkiv. Kulissehusene er en blanding af aftryk fra arkivet og egne tegninger, alle farvelagt med akrylmaling vha. Uni Poscas og Panduros farvepenne.

På selve havnen lå to markante bygninger, Carlsbergs depot og Essos tankstation. Desuden lå der en vejerbod og et par bygninger mere, som alle er opført på dioramaet. Som grundlag er også her brugt tegninger i byggesagsarkivet (f.eks. gamle blue prints) og fotos fra Horsens Byarkiv og hjemmesiden Horsensbilleder.dk, en sand guldgrube af nostalgisk information.

Carlsberg havde depot i et klassisk pakhus af rødmalet træ, et såkaldt fladepakhus, opført i 1920 for hr. stevedor Søren Andersen. Mod kaj siden var der indbygget et kontor i murværk. Jeg fandt et godt foto fra 1948, som har dannet udgangspunkt for skiltningen. Modellen er lavet af tynde trælister, malet "svenskrød" med Humbrol 73 (også her efter ide af Den Gamle Redaktør), samt tagpap af sort sandpapir.



En sjælden gang er vippekranen kørt helt ind i bunden af Gamle Havn for at tømme en lastbil. I baggrunden ses rangertrækket på vej til Ny Havn: En svensk O-vogn med træ til Stjernholms Trælasthandel, to godningsvogne fra Fredericia til DAG og en franskmand, som skal hente mælkepulver på mælkekondenseringsfabrikken.



En farlig smutvej. Gaden er opkaldt bysbarnet Ove Høegh-Guldberg, som spillede en stor rolle i Struenses fald. Høegh-Guldberg var i nogle år rigets mest magtfulde embedsmand.



Der har været fest på "Zanzibar", så der skal slæbes masser af tomme kasser ud til Carlsbergs lastbil. Den står i vejen for skinnebussen. Igen er der trafikkaos på havnen. Måske bliver jeg i netop dette øjeblik klippet hos frisør Therkelsen.



Et kig mellem bygningerne på Gamle Havn.



Selvom Essos tankstation her i 60'erne er over 30 år gammel, virker den moderne. Rangertrækket i baggrunden er på vej ud til Essos lager længere ude på havnen. Odderbanens skinnebus kører i samme retning, det kan kun gå galt. Forrest ligger Wiuff & Co., et fiktivt firma, men der lå et tilsvarende pakhus her.



Esso set fra vandsiden.



Esso by night.



Esso natarbejde.



Esso, Træk i automaten.



Aktivitet ved pakhuset tilhørende den ukendte virksomhed Wiuff & Co.



Drengen (Kasketkarl, alias mig) tænker: Er I da ikke snart færdige med at spille kort, så der bliver noget at se på.

Omkring 1930 opførte Esso en meget moderne tankstation på havnen, ca. fem år før Arne Jacobsens berømte, futuristiske tankstation på Strandvejen nord for København. Jeg har ikke kunnet finde tegninger af tankstationen, hvis grundform var præget af beliggenheden på en smal grund mellem vejbaner og jernbanespor. Modellen er derfor opført alene på basis af halvdårlige fotos.

Omkring 1960 blev den gamle vejerbod nedrevet og en ny opført. Den gamle vejerbod var bygget i bindingsværk med et karakteristisk, pagodelignende tag. Den er i modellen gendannet alene på grundlag af uskarpe fotos. Den nye vejerbod er derimod en temmelig præcis model bygget på basis af detaljerede tegninger

i byggesagsarkivet og fotos fra området. Det grå udseende skyldes, at bygningen havde bølgeeternittag, samt udvendigt var beklædt med lodrette eternitplader – et rent asbesthelvede!

Herudover er der på dioramaet to bygninger mere. Et større pakhus med læserampe mod jernbanesporene og en lille varmerstue til rangerholdet. I mangel af tegninger og gode fotos er begge bygninger tæt på at være ren fantasi. I varmerstuen sad rangerholdet sidst på eftermiddagen og spillede whist, mens jeg stod udenfor ved siden af F-maskinen. Den lugtede dejligt af damp, kul og olie, og gav sjove lyde fra sig. Jeg ventede på, at der snart skulle ske noget mere. Ved 16-tiden faldt havnens virksomheder til

ro, og rangerholdet kunne hente dagens høst af godsvogne, interesseret overvåget af mig.

Alle bygninger (undtagen rækken af huse langs nordsiden af havnen) blev revet ned omkring 1985 i forbindelse med opfyldningen af den indre del af Gamle Havn.

Jernbaneanlæg

Området blev gennemskåret af fem jernbanespor, som alle er medtaget på dioramaet. Mod nord lå Odderbanen, som løb parallelt med havnebaneforbindelsen til den nordlige del af Ny Havn. Herude lå blandt andet DAG's gødningslager og Essos tanklager, jf. Spor og Baner nr. 10 og



I vinteren 1963 frøs havnen til. De normale kultransporter pr. skib fra Newcastle måtte derfor afløses af kul fra Ruhrområdet. Dette resulterede i kørsel med store, tungtlastede tyske, belgiske og franske EUROP-vogne. Bemærk juletræet i toppen af "Emanuel's" mast. Alle skibe og kraner havde et juletræ i toppen.



Lugtehjørnet. Her samlede sig alverdens skidt, og lugten kunne være fæl. Men lidt spændende var det, og det afholdt ikke småbåde fra at lægge turen forbi.

21. På sydsiden af Gamle Havn var der tre havnespor, et langs kajen og et på hver side af Carlsbergs depot.

Der var som nævnt ingen forbindelse mellem Odderbanen og DSB's havnebane. Så når der skulle kul fra kulskibene i Ny Havn til Odder Gasværk, måtte vognene køres de to-tre kilometer ind til Horsens Banegård, inden de blev koblet på Odderbanens godstog og senere passerede havnen en gang mere. De fire havnebanespor løb sammen vest for området,

hvor også sporene fra Collstrops imprægneringsanstalt (se Spor og Baner nr. 15) løb sammen med havnebanen. Jeg har derfor ikke medtaget sporskifter på dioramaet, hvilket gjorde opbygningen lettere. De mange jernbanespor i asfalt- og brostensbelægninger har jeg af nemheds årsager ikke forsynet med kontraskinner, som ellers var det normale på havne, inkl. Horsens Havn.

Horsens-Bryrup Jernbane (HBJ) fra 1899 var smalsporet (1.000 mm). I 1929 blev

den ombygget til normalspor, og samme år tog man den normalsporede strækning Bryrup-Silkeborg i brug. Oprindeligt havde man planlagt en tredje skinne i havnebanen til de smalsporede vogne. Det blev imidlertid for dyrt, og i stedet for valgte man at anvende simple to-akslede normalsporede transportører, som var forsynet med 1.000 mm spor. På tysk kendes disse som Rollwagen. Op mod 20 af disse transportører var i brug frem 1929. Jeg nøjedes med at lave en enkelt transportør, hvorpå der kan stå en smal-



En god dag for Odderbanen, mindst syv godsvogne på vej til Odder. Lokomotivet (Frichs Rulleskøjte) må man tænke sig til, det har jeg endnu ikke opnået at få fat i.



Sidste skinnebus mod Odder 31. marts 1967.

sporsvogn: HBJ's lukkede godsvogn F41, en modificeret DR-vogn fra Tillig.

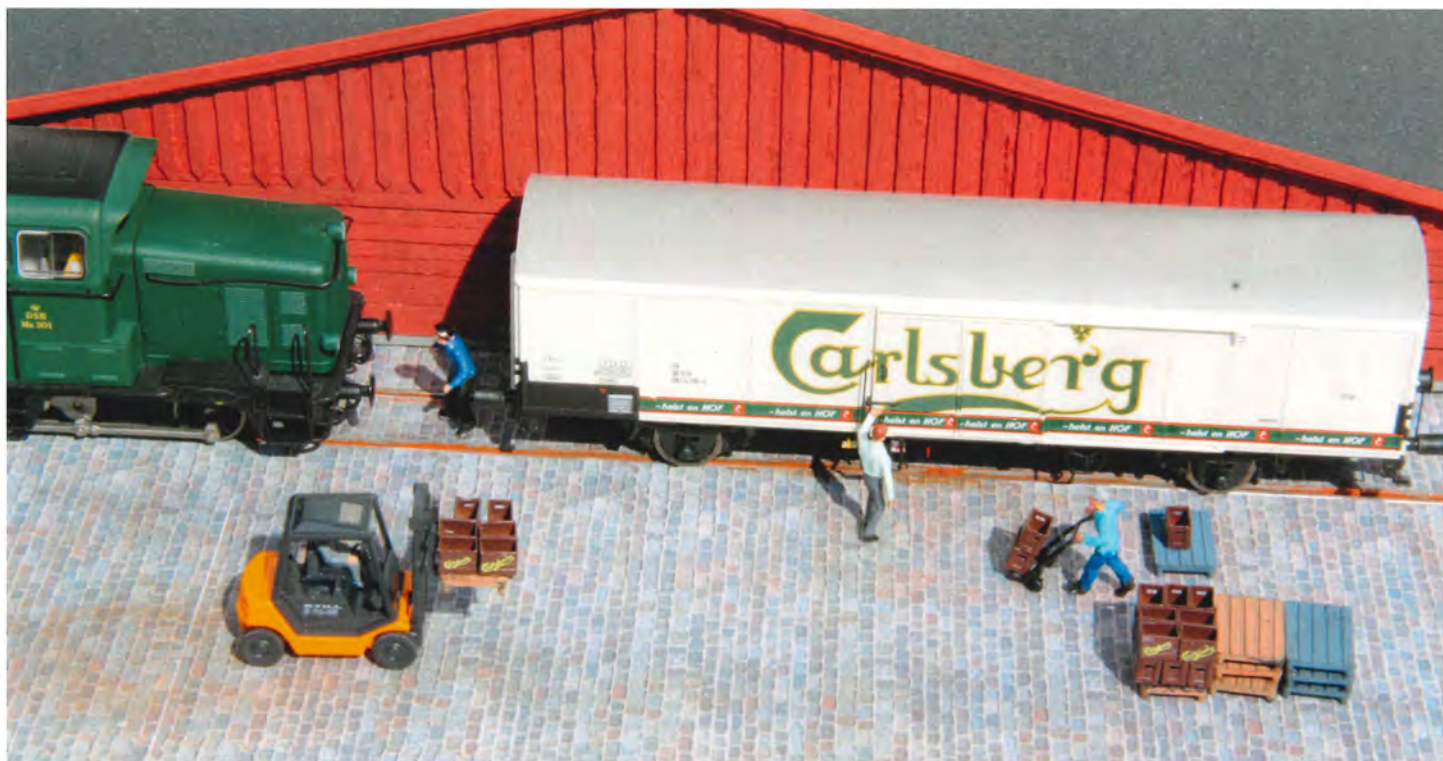
En godsvogn mere skal omtales nærmere, nemlig Hobby Trades Carlsberg-vogn, litra ZA 99 496. Her ville jeg sprætte dørene op, så jeg kunne få en god læssescene. Det var svært, for dørindramningen er af flad messing. Til gengæld var der i det indre af vognen de fineste laserskårne, bundbrædder af rigtigt træ, som ellers ingen kunne se.

Livets gang på havnen og i Gamle Havn

Havnebanens køreplan var enkel: Dagens rangertræk ankom tidligt om morgenen. I løbet af et par timer eller mere - alt efter vognmængden - blev vognene fordelt over det relativt store område. Herefter kørte maskinen hjem til Horsens Banegård og udførte opgaver der, inden den sidst på eftermiddagen igen kom ned på havnen. Ofte var der et par vogne med om eftermiddagen, men langt de fleste vogne ankom om morgenen. Først når

havnens virksomheder havde haft fyraften, blev vognene indsamlet og kørt til banegården. På gode dage var der op mod 30 vogne.

Frem til midten af 1960'erne var det F-maskiner, som klarede havnerangeringen. Senere blev tjansen overtaget af en MH-maskine, der efter min tid blev afløst af Ardelt-rangertraktorer. Og så til allersidst - ligesom et julelys kan blusse op, lige før det går ud - blev rangeringen udført af kæmpe My'er. Næppe særlig



Dette foto fra ca. 1984 viser, at Carlsberg er rykket længere mod syd i havnen, DSB har fået diesel i stedet for damp, og Carlsberg har fået nogle umanerligt lange vogne.

praktisk eller økonomisk, men på det tidspunkt havde DSB også planlagt at opgive al godstogskørsel.

Horsens-Odder Jernbane blev i Horsens naturligvis kaldt Odderbanen, hvilket kunne forveksles med den "falske" Odderbane fra Århus til Odder. Jeg kunne se og høre både havnebanen og Odderbanen fra mit værelse. Jeg husker kun fire daglige dobbeltture med skinnebus-sen (Oddergrisen). Kørslen mod Odder i venstre vejbane på havnen skabte ofte farlige situationer, især hvis parallelsporet samtidigt var optaget af DSB's rangertræk. Ulykker har jeg dog ikke selv oplevet, men gamle fotos viser, at de fandt sted. Odderbanen blev nedlagt i 1967, og jeg var med på den allersidste dobbelttur fredag den 31. marts.

Fotoserien fortæller om livet på Gamle Havn på forskellige steder og til forskellige tider. De første fotos er fra ca. 1925, mens der stadig var hestevogne og smalsporsvogne. Et enkelt foto er fra "De fem mørke år", ca. 1944. De fleste fotos er fra min tid på havnen, dvs. 1960'erne. Og så er der et enkelt foto fra havnebanens senere år i 1980'erne. God tur!



Det hele set lidt fra oven. Vi er her omkring 1985, hvor alle bygninger er fjernet, og arbejderne sidder på kanten og venter på de første lastbiler med opfyld.



Tyskland

Modellbau Schleswig-Holstein

**29. februar,
1. marts 2020**

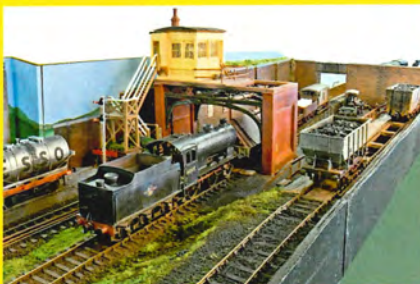


24537 Neumünster
(ved Kiel)
Holstenhallen 1-4
Justus-von-Liebig-Str. 2-4

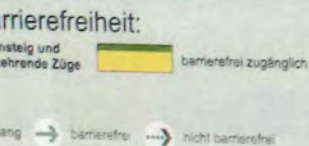
lørdag 10-18, søndag 10-17

12 modeljernbaner, mere end 50 forhandlere

**Modelskibe, fjernstyrede trucks & entreprenørkøretøjer,
RC-Cars, militærmodeller og meget mere!**



www.bv-messen.de Fax: 0049-2553-98775
E-Mail: info@bv-messen.de



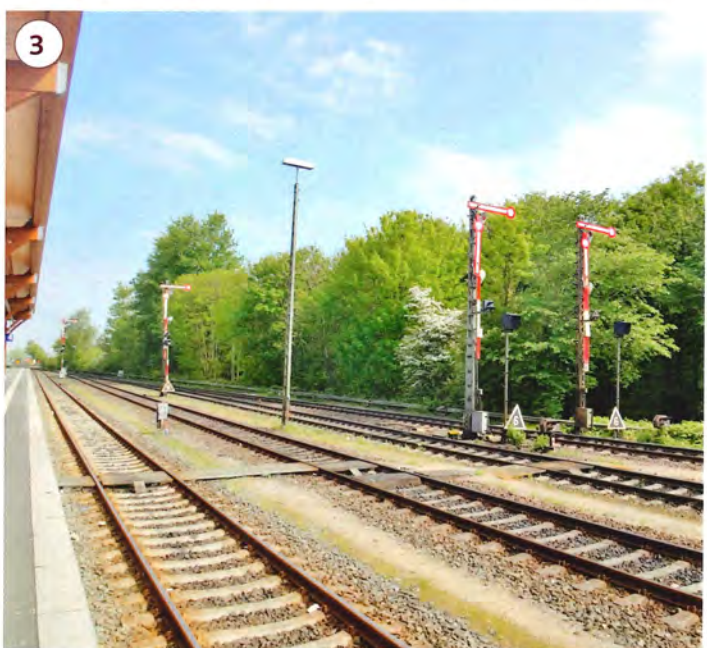
Spor og baner 48 | december 2019



1
Så er jeg gået over til perronerne. Et skydevognstog fra NAH.SH er ankommet fra Westerland/Sylt i spor 2. Ud over det sker der ikke noget. Kl. 11.10 kører det videre mod Hamburg, skubbet af et BR 245-lokomotiv.



2
Ovre på det bageste spor dukker pludselig det ret anonymt udseende MaK-lokomotiv DE 2700 med nummeret 02 op på samme tid. Det rangerer med en stribe biltransportvogne, men forsvinder så hurtigt igen - nærmest som om, at det skammer sig over sit udseende. Nå ja, ikke alle kreationer og bemalinger er lige vellykkede.



3
Indtil kl. 11.16 sker der ikke noget - alle armsignalerne viser stop. Det er en imponerende samling af disse gamle kæmper, der stadig findes her på banegården - nogle af de nordligste i hele Tyskland.



4
Kl. 11.17 drøner to BR 216 ind fra Westerland med et langt bilto. Det forsvinder bag kurven i det fjerne, hvor der findes endnu en kommandopost og flere armsignaler ved vejen Zum Stellwerk.



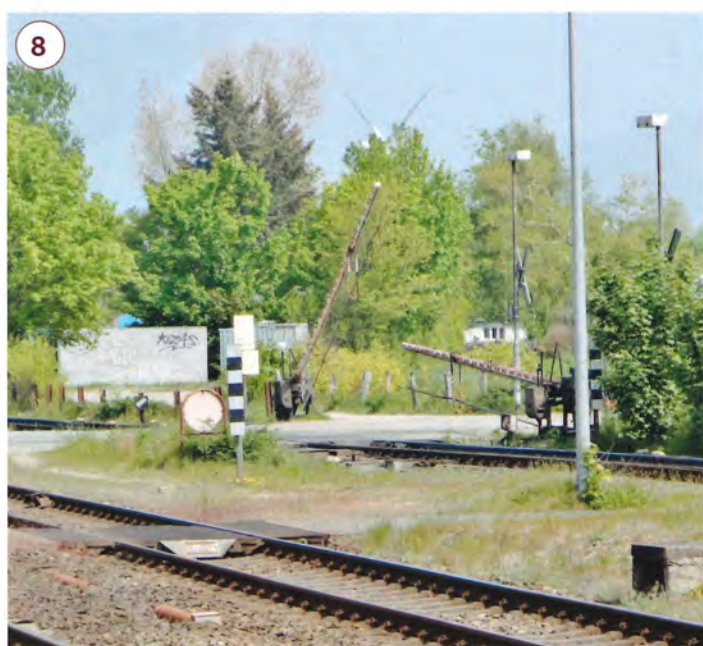
5
Et NAH.SH-tog ankommer fra Hamburg kl. 11.20 i spor 3. Her afventer det et modkørende tog med IC-materiel, trukket af DB AG BR 218 473-7.



Kl. 11.29 ankommer en Arriva-Lint fra Tønder i spor 4. Der er meget få passagerer med.



Mens jeg har stået og kigget ud mod baneoverskæringen og ventet på afgang for NAH.SH-toget, er et andet togsæt ankommet sydfra i spor 1, og ovre på den anden side ved sporene for biltogene kommer to BR 218 kørende på vej hen mod baneoverskæringen. Klokken er 11.29, og der er hele fem forskellige tog på stationen - to BR 218 med biltog, en Arriva-Lint, et NAH.SH-tog, passagertoget med BR 218 til Hamburg og det nys tilkomne togsæt, som jeg nu skal hen for at se på.



Inden jeg får vendt snuden derhen, begynder det at bimle ved overskæringen. Bommene går ned, så nu sker der noget i denne ende. Klokken er 11.33, og jeg venter.



Alarmsignalet for NAH.SH-toget i spor 3 viser stadig Hp0 (stop), men et minut senere lyder den bekendte klonk-klonk-lyd, og begge arme går i vejret. Det rasler og klapper lidt fra wirer og arme, og de er da heller ikke helt parallelle, som de ellers ville være på modeljernbanen, men de har gjort et godt arbejde gennem hundrede år eller mere.



Toget afgår kl. 11.34, og signalarmene går ned igen, mens bommene går op. Mandskabet i kommandoposten har nok at se til.



Klokken er blevet 11.36, da jeg når hen til det sidst ankomne tog. Det holder i spor 1, og er et DB-togsæt af typen BR 628-928. Det er ankommet fra Hamburg og skal til Westerland. Jeg tænker på, om hele Tysklands befolkning mon skal til Sylt, for der kører en masse tog derover - med og uden biler. Ganske utroligt.



Det gør de ikke - kl. 11.49 kommer neg's togsæt langsomt kørende fra deres lille banegård og passerer overskæringen.



Det stilner lidt af, og jeg går ned gennem perrontunnellen og over til privatbanen neg's perron. Her ved remisen holder andet materiel, herunder en af banens generatorvogne. Ja, neg er en af de få baner, der stadig bruger generatorvogne, hvilket vi skal se senere. Klokken er nu blevet 11.41.



Minuttet senere afgår endnu et biltog med to BR 218 mod Sylt.

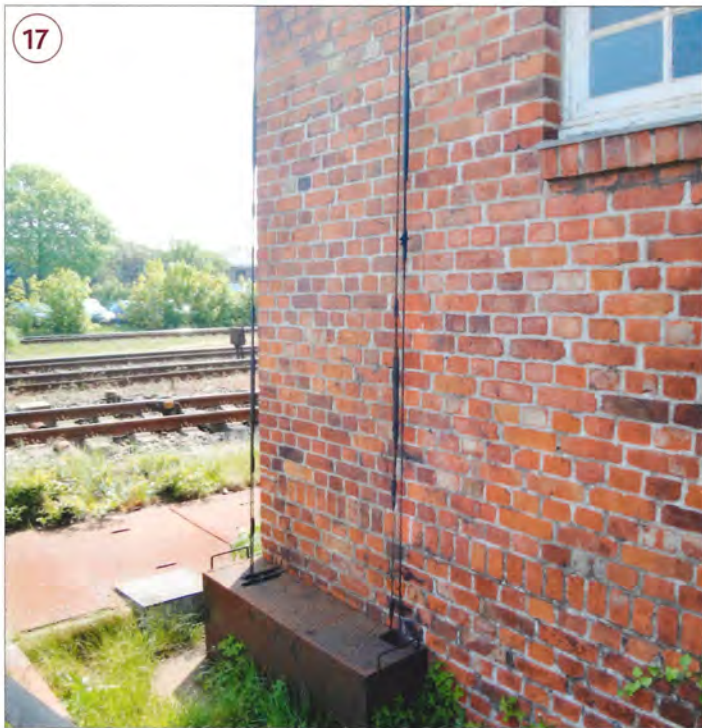


Jeg går hen mod baneoverskæringen, for nu klimprer klokkerne igen - ganske svagt, men bommene er ikke til at overse. Klokken er 11.44. Vi venter, og først kl. 11.47 ankommer endnu et biltog, trukket af to BR 218, med en meget lang række vogne - forrest de lave vogne med lastvogne, bagest de toetages til personbiler - og allerbagest et BR 628-togsæt til passagerer. Smart - hermed sparer man en lokomotivfører og får togssættet transporteret 'gratis' til fastlandet igen. Blot en enkelt cyklist afventer, at bommene går op igen.



Det sitrer og rasler i rørene ved siden af, hvor jeg står. Det er wirerne til bommene, signalerne og sporskifterne, der giver lyd fra sig, mens personalet oppe i kommandoposten hiver i de forskellige håndtag. Spændende og interessant at opleve her i 2019, hvor man ellers skulle tro, at disse mekaniske fortidslevninger for længst var 'udrangerede'.

17



Ikke her, det er nogle af de nordligste i Tyskland, men det varer ikke mange år, så forsvinder de også, og et nyt signalsystem vil overtage de klassiske funktioner. Det er om at nyde den gamle atmosfære, mens tid er. Wirerne er ført ned fra kommandoposten udvendigt på murene. Klokken er blevet 11.52, og vejtrafikken glider igen.

18



Jeg smutter over sporene og får lige taget et billede af togsættet BR 628, der var med toget fra Sylt - det skal løbe om før næste tur. Klokken er nu 11.53. Her ses også nogle afrørerne til wirerne.

19



Jeg går et stykke langs sporene på den modsatte side. Her holder neg-togsættet og venter. Jeg vover mig forbi DB-skiltet - der står ikke noget med "Zutritt verboten", og blot jeg holder mig på den rette side af sporene, sker der nok ikke noget.

20



Endnu et IC-tog med to BR 218 begiver sig af sted mod Westerland. Klokken er 11.57 - men hvad er nu det? På det bageste trin står en orangeklædt rangist - så skal toget altså ikke til Sylt? Det består kun af to vogne og kører et par hundrede meter længere ud, hvor det standser.

21



Minuttet efter sætter neg's tog sig i bevægelse og kører efter det foregående tog, men hvad der sker, kan jeg ikke se - de er for langt væk fra mit fotostade.

22



I ventetiden kigger jeg fascineret på de mange wirer til sporskrifterne - det er mange år siden, at jeg har kunnet studere dem i funktion, men her findes de i rigelig mængde. Mon det er dem, der har givet anledning til udtrykket 'snubletråde'?

23



Kl. 12.02 har neg's togsæt hentet de to DB AG-vogne og trækker dem hen mod overskæringen. Samtidig overhaler et NAH.SH-tog dette tog.

24



Minuttet efter rykker de to BR 218 også frem mod overskæringen. neg-togsættet er standset, ser det ud til. Der sker meget på én gang!

25



Endnu et biltog afgår, men det skal åbenbart kun ud på et depotspor ved remisen. Nu er klokken 12.06, og det ser pudsigt ud med en enkelt varevogn på den bageste banevogn.

26



Mens jeg er gået tilbage til bommene, har neg-togsættet afhentet den røde generatorvogn og er nu på vej tilbage til banegården - et løjerligt tog. Klokken er 12.09.



Kl. 12.10 afgår atter et passagertog med to BR 218 mod Westerland. Imens står jeg ved bommene og nyder synet af det gamle klokkeværk, sporskiftelanterne, armsignalerne og kommandoposten - en drøm af en jernbaneanlæg. Hvem der havde tid og plads til sådan en modeljernbane!



Tiden er nu fjorten minutter over tolv, og jeg går tilbage til neg's perron, hvor toget mod Dagebüll afventer afgang. Bagest holder generatorvognen, der skal forsyne de klimatiserede DB-vogne med strøm til airconditionsanlægget - vognene kommer helt nede fra det centrale Tyskland, og naturligvis byder man ikke passagerer at skulle skifte tog - så risikerer man, at de tager bilen i stedet. Toget bestående af VT-togsættet, de to DB IC-siddevogne samt generatorvognen afgår kl. 12.15 mod Dagebüll, en ret kort tur på 10-15 minutter.



Ude på molen i Dagebüll Hafen venter færgerne på at fragte passagererne til øerne Föhr og Amrum. Stilheden sænker sig for en kort stund over Niebüll. Når toget fra Dagebüll kommer retur, begynder skuespillet igen, men med omvendt fortegn. I den times tid, jeg opholdt mig på og ved banegården, var der omkring en snes togbevægelser - ankomster og afgang, rangerbevægelser. Måske ikke verdens travleste banegård, men et sted med meget variation. Hvor kan jernbanerne være fascinerende!

Som nævnt står hele det klassiske jernbanemiljø i Niebüll over for en komplet omkalfatring i de kommende år, så hvis man vil opleve armsignaler, manuelle bomme og sporskifter, sitrende wiretræk, bemandede kommandoposter er det ved at være sidste mulighed.



Et mere historisk billede, der viser det klassiske BR 220 035 med Autotog til Sylt den 17. august 1968. Bemærk, hvor lidt vegetation der var langs banegården dengang - træer pynter gevaldigt! Billedet er taget af Ole Linå Jørgensen.



Til slut et billede ude fra begynderlsen af stigningen til Hindenburg-dæmningen til Sylt, hvor trafikken er ret intens. Her er et biltog med ikke ret mange biler ombord kommet til fastlandet. Bagest ses DB-togsættet; et dejligt motiv fra den 2. oktober 2019. Foto Kurt Jeppesen.

Min bedste juleaften

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Min bedste juleaften, indtil nu, var julen 1958. Her følger historien:

Jeg var otte år og gik i anden klasse.

Indtil nu havde mit jernbanerelaterede legetøj bestået af et Kay Bojesen-træløkomotiv, med røde hjul, som jeg skulle have fået til min ét års fødselsdag, og som jeg har endnu.

Da jeg var omkring fem år fik jeg optrækstog eller "træk op tog", som jeg kaldte det, i spor 0. Det var et Karl Bub-lokomotiv, senere efterfulgt af et Wittrock-lokomotiv, fem vogne, et par skinnekredse, to sporskifter, en bom, bro og tunnel. Det havde jeg meget glæde af, men jeg husker også, at lokomotivet faldt af i første sving efter en gang optræk, og vognene afsporede over sporskifterne.

Jeg måtte videre med interessen for de små tog. I foråret 1958 begyndte jeg at interessere mig for elektrisk tog i en mindre størrelse, der hed H0, og her var det Märklin, der var det store mærke, og som flere af mine skolekammerater havde. Medvirkende var jo også, at der meget tæt på min bopæl, ved Kgs. Nytorv, var flere legetøjsbutikker, med flotte, inspirerende anlæg, som jeg besøgte flere gange ugentligt.

Thorngreen på Strøget var den største. Dengang havde de modeltog på 1'sal med et flot Märklin-anlæg på vel 1,25 x 2,50 meter. Jeg husker, at der var to cirkler og et spor i midten. Der kørte også en Eheim-trolleybus, der krydsede jernbanesporret, og der var et bjergmassiv med tunnel, og en Eheim-svævebane op til toppen. Senere hen flyttede de afdelingen en etage op og lavede et meget langt og smalt anlæg langs den ene væg. I Thorngreen var der, indenfor til venstre, en smal elevator. Den var lyseblå med et glasskab på den ene side, fyldt med Märklin. Den blev betjent af en lille piccolo i fornem uniform med kasket, så der var stil over forretningen.

Børnenes Bazar på Købmagergade havde et lignende, dog lidt mindre anlæg, så vidt jeg husker, kun med en cirkel, men stadig med trolleybus og bjerg. Jeg har siden hen tænkt på, om det var demoanlæg, som Eheim solgte eller udlånte til



Bagest Kay Bojesen-trætog, forrest Karl Bub-lokomotiv med Heinrich Wimmer-metalvogne i midten.



Märklin-modellerne RSM 800 og nr. 3001, to af Olafs absolutte favoritter.



En af Märklins reklamefoldere fra 1950'erne - et oplæg til drømme.



Märklins 'Wunderrad', hvor toget kørte som i et 'hamsterhjul' - et fint påhit. Dette står på Legetøjsmuseet i Trier.



Forsiden af 1958-kataloget - fart og dynamik var tidens hotte emner.

forretninger for at promovere deres produkter?

I den forretning havde jeg nogle år før, for første gang, set et Märklin-lokomotiv. Det var i et smalt udhængsskab, hvor der stod et lille grønt, firkantet lokomotiv med to pantografer. Da jeg i 1958 fik et Märklin-katalog, kunne jeg ikke finde det der i. Først flere år senere fandt jeg ud af, at lokomotivet, der havde katalognummer RSM 800, var udgået i 1956.

Stormagasinet Crome & Goldsmith (C & G) havde en beskeden legetøjsafdeling på første sal. Her havde de bygget et anlæg med flere cirkler omkring et bjerg. Det var ikke så flot bygget som de to andre anlæg, og på et tidspunkt blev det moderniseret og bygget om til to-skinne, eller var det omvendt?

C & G var altid spændende at besøge, bl.a. fordi de indenfor til venstre havde landets første rulletrappe, en Thrige fra 1927 med trælameller, som kørte helt indtil lukningen i 1971. De havde også en betjent, ældre gitterelevat monteret uden på bygningen mod baggården. Den blev styret med et hjul, og føreren skulle standse præcist ved hver etage. Kom han for langt, måtte der justeres.

Min familie havde, før C & G rykkede ind, haft tilknytning til bygningen, da

min morfar indtil 1924 ejede Metz Tea Saloon, beliggende på første sal, hvor de også boede, og hvor min mor er født, næsten hvor legetøjsafdelingen siden kom til at ligge.

Magasin du Nord var der, jeg kom mest. Den lå tættest på min bopæl, og deres store legetøjsafdeling på første sal havde et imponerende Märklin-anlæg, som husets dekoratører havde bygget. Det var nok 3 x 3 meter og så var det ottekan-tet. Det er med i en dansk film, som jeg ikke husker titlen på, med Ghita Nørby og Ebbe Langberg. Det var desværre lagt med de ældre Märklin-skinner med fast midterleder, så i 1959 blev det afløst af et nyt Märklin-demoanlæg, det der er vist i 1959-kataloget.

Et efterår havde de i stueetagen udstillet Märklins store pariserhjul, bygget af deres metal "ingeniør"-sæt, trukket rundt af et lokomotiv E 63 (nr. 3001), med tre vogne efter. Det var et reklamehjul, som Märklin havde fremstillet til forretninger, og som jeg siden har set på flere tyske legetøjsmuseer, hvor jeg kan se de kaldte det for Wunderrad. Det blev drevet af lokomotivet, der forsøgte at køre lidt op ad hjulet, hvorefter tyngdekraften drejede hjul og lokomotiv tilbage, hvor det så igen begyndte forfra.

Disse anlæg, som jeg husker altid kør-

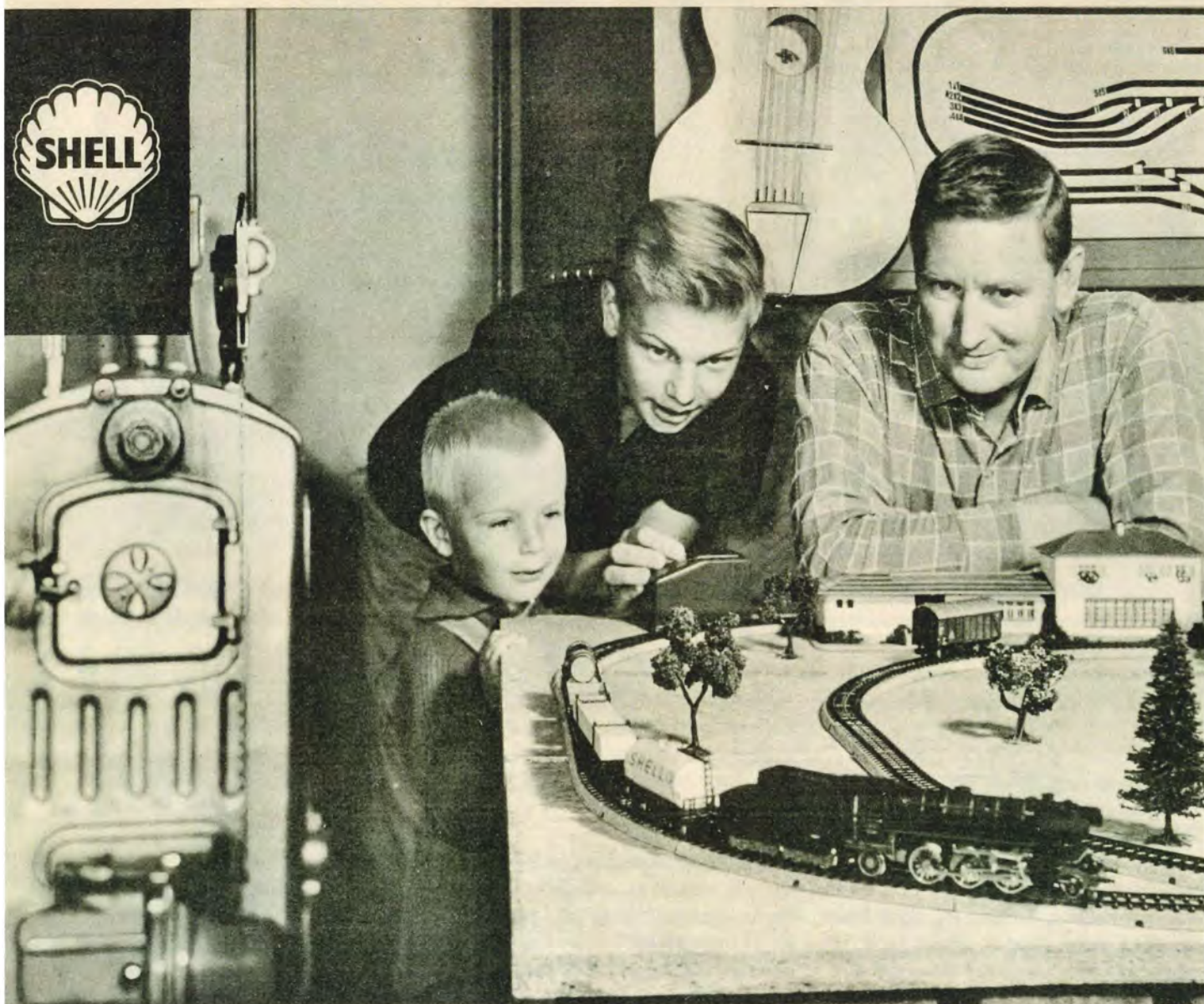


Märklin-katalogerne gav anledning til utallige drømme om eksprestog og store anlæg.



Nederst et af de flotte togsæt, som de færreste kunne anskaffe - men skinne-bussen sås på utallige anlæg.

Gør Deres fyrkælder til husets bedste kælderrum



Køb oliefyr nu

Reklame i Familie-Journalen den 19. september 1961. Modeljernbaner var meget populære dengang og noget for næsten hele familien. Slg. Leif Bang.

te, var med til at give mig interessen for modeltog. I dag er der vist ingen hobbyforretninger, der har et kørende anlæg, desværre.

Interessen skærpes

Jeg havde nu fået inspiration og den blev yderligere forstærket, da jeg i foråret 1958 fik fat i Märklins lille reklamefolder med et udvalg af deres produkter.

Endnu vildere blev det, da det nye Märklin-katalog 1958 kunne købes i august måned. Dengang udkom deres

nye katalog altid samtidig med, at skolen igen var begyndt.

Det var meget flotte kataloge, som Märklin udgav dengang. På for og bagside var der imponerende tegninger af nogle af nyhederne. Lokomotiverne var i stor gengivelse med gult lys i lygterne, det så næsten ud, som om de kørte ud af kataloget og lige ind i læserens ønsker.

Jeg læste kataloget forfra og bagfra den næste måned, og nu var den endelige beslutning truffet, jeg ville samle på Märklin. Lommepengene var små, men

jeg fik lavet den aftale med min mor, at i stedet for at få det ugentlige Anders And-blad fik jeg pengene, så jeg kunne komme i gang. Kort tid efter gik jeg med min mor til Magasin for at købe mit første Märklin-tog. Pengene rakte til den grønne personvogn (nr. 4000) og tre skinner. Skinnerne blev sat sammen på alle mulige måder (den ene var en buet skinne) og af mine Lego-klodser byggede jeg perron og stopbomme. I den følgende tid kunne jeg nok hver anden uge få råd til at købe en skinne. Lidt geometri lærte jeg også af det, da jeg købte min anden buede skinne. Når jeg lagde

den ved siden af min første, var de ikke lige lange, så jeg troede jeg havde fået en forkert skinne, indtil min far viste mig at jeg skulle lægge dem oven på hinanden, så passede længden! Den lille fladvogn fik jeg også købt, så nu kunne mine Pilot-biler få sig en køretur, alt imens kataloget stadig blev endevendt, og jeg skrev Ø ud for mine ønsker og X ud for det, jeg havde købt.

Nu nærmede julen sig. Om sneen dalede ned juleaften, husker jeg ikke, men det har den jo nok gjort. Flæsketegen fik jeg hurtigt spist, og nu kunne jeg ikke vente længere. Dengang fik mange et start sæt og en transformator, men det fik jeg ikke. Mine forældre har nok tænkt, at da jeg havde købt lidt i forvejen, så var det bedre med tingene løst. Det første, jeg husker jeg fik, var en lille, lidt tung pakke. Da jeg pakkede den op, kom Märklins fine, røde æske til syne, og den indeholdt alle tiders begynderlokomotiv, (nr. 3000, udgaven med to lamper og to tryk for retningsskift) DB BR 89. Nej, hvor var jeg glad, selv om min mormor sagde, at jeg kunne jo ikke køre med det, før jeg havde en transformator. Det tænkte jeg vist ikke så meget over, da der var flere pakker endnu, og en af de næste, igen en lille, men mere tung pakke, indeholdt en H.S.V. type 1 transformator. I de følgende pakker var der skinner, så jeg havde nok til en rundkreds, to sporskifter og fire vogne.

Nu skulle jeg køre med Märklin. Det måtte dog vente til næste dag, da julekagen skulle spises, og vi alle var blevet trætte, men næste formiddag fik jeg med min fars hjælp sat det hele sammen, og sådan sluttede min bedste jul, med en ny og dejlig hobby, der har fulgt mig hele livet.



OBS!

NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Folkesparekassen

Reg. nr: 9860

konto nr: 0000 76 80 30

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.dk

Til alle MÄRKLIN Venner!

I dette Katalog vil De finde dette Aars Nyheder sammen med de øvrige kendte Modeller. De vil overraske over de mange gode Tilbud og ganske særligt over Kvalitet og Udførelse. Saa vel det nye Hurtigtoglokomotiv 3024 (Side 4) en Model af de Tyske Forbundsbans Type E 18, som Lokomotiverne 3026 og 3027 med den nye MÄRKLIN-TELEX-KOBLING (Side 19) en Mesterværker og modeltro Gengrøveler. De nye Hurtigtogsvogne (Side 24) opfylder Lønge indtrykke Ønsker, og de nye MÄRKLIN-Byggesæt af Gudsvogetyper giver Selobyggerne mange Muligheder. Under Hensyntagen til de nyeste tekniske Fremskridt har vore erfarne Konstruktører skabt disse Modeller. De mest moderne Produktionsmetoder, Forarbejdningen af udvælte Materialer og Arbejdskraft med mange Aars Erfaringer har her skabt Grundlaget for den verdenskendte og uovertrufne MÄRKLIN-Kvalitet. Træ Deres Valg! De vil her finde Modeller efter Deres Ønske, som daglig vil berede Dem megen Glæde.



Det viste Anlæg er bygget med følgende Skinner:
14 x 5100, 4 x 5101, 59 x 5106, 1 x 5107, 4 x 5108, 5 x 5109, 3 x 5110, 5 x 5112, 5 x 5118, 1 x 5117, 2 venstre Vigespor 5117, 5 x 5126, 12 x 5200, 6 x 7039.
Dette MÄRKLIN-Jernbane-Anlæg måler 263 x 100 cm.

GEBR. MÄRKLIN & CIE. Gm. - GÖPPINGEN/WÜRTT.

Modeljernbaner var vel egentlig for børn, men ofte dominerede de voksne billedet.



HSV-transformatoren var det ypperste på markedet. Lokomotivet er BR 89, det klassiske begynderlokomotiv.



Den lille fladvogn læsset med en Pilot-bil samt den 'evige', grønne personvogn, nr. 4000.

Hvor vejene krydses - 2. del

Tekst og fotos Niels Nørby

I den foregående artikel om bygningen af en dansk (ubevogtet) jernbaneoverkørsel blev der fokuseret på fremstillingen af selve vej- og banesignalerne, dvs. den synlige del af opstillingen. Nu er turen kommet til at se nærmere på det, der gemmer sig under anlægspladen, nemlig styringen af signalerne.

Afhængigt af brugerens ønsker og pengepung kan denne del udføres på utallige måder, lige fra en rent manuel betjening via en trykknop til den helt fuldautomatiserede løsning, der håndterer både signaler, klokkelyd og eventuel stop/start af modelbiler fra eksempelvis et Faller Car System. Til førstnævnte er et stykke simpelt blink-elektronik tilstrækkeligt, eks. en Astabil-Multivibrator (AMV), der sættes til at generere ét blink pr. sekund til vej- og kontrolsignalerne. En sådan komponent kan købes færdigsamlet eller selvbygges for under 20 kroner.

Mere elegant er det naturligvis at lade driften blive styret som på virkelighedens baner, dvs. uden menneskelig indblanding. Her ved øges kompleksiteten dog en del, hvorfor det kan give god mening at bryde et sådant projekt op i to mindre bidder, nemlig "aktivering af overkørslen" og "styring af blink og lyd."

Aktiveringen af overkørslen drejer sig kort og godt om sporbesættelse. Befinder et tog sig inden for det pågældende sporafsnit, skal overkørslen være aktiveret. Er der ikke noget tog til stede, er overkørslen i venteposition. De fleste modelbanefolk er nok bekendt med de forskellige mulige former for sporbesættelsesmeldinger, afhængigt af om man er to- eller tre-skinnekører, herunder disses fordele og ulemper. I det efterfølgende er det principielt ligegyldigt, om overkørslen ønskes tændt og slukket ved hjælp af reed-kontakter, fotoceller eller overvågede/isolerede sporafsnit. Langt vigtigere er, at man gør op med sig selv, hvor lang tid før et tog vil passere overkørslen, at denne ønskes aktiveret. Med andre ord, at man får indtænkt passende lange, fysiske afstande mellem de forskellige start-/stop punkter. Det anbefales generelt, at man her anvender den længst tænkelige forekommende togstamme på anlægget som rettesnor, men også togenes kørehastighed må tages i betragtning.

Og det hele kan så endda yderligere besværliggøres af eksempelvis en station, der ligger placeret tæt ved overkørslen. Skal overkørslen nu være aktiveret, mens et tog holder ved perron og dermed sinker vejtrafikken unødigt? Eller skal "blinkeriet" først startes, når der fløjtes afgang fra perron? Også i det virkelige liv findes der her forskellige løsninger på sådanne forhold, og kompromisser på modelbanen er i den sidste ende nok uundgåelige. Spor og Baners tyske søsterblad MIBA bragte i nr. 10/2012 i øvrigt en udmærket artikel, der uddyber automatisering-problematikken ganske grundigt.

På mit modelbaneanlæg Svenstrup H. køres der digitalt på Märklins C-skinner. Alle strækningerne er således allerede på forhånd inddelt i isolerede afsnit, hver med en indikativ forbindelse til anlæggets styrende enhed – Märklins CS3. Dog kræves i mit tilfælde lidt justering af længden på den skinnekontakt (K16), der er placeret tæt ved overkørslen. Frem for deciderede start/stop kontakter (i hver ende af afsnittet) er en lang melder let at lave, men har dog den lille ulempe, at overkørslen vil være



En typisk dansk jernbaneoverkørsel

aktiveret, indtil sidste hjulpar har forladt afsnittet. Dette kan jeg dog godt leve med. Via den i CS3'en indlagte sporplan og lidt tilføjelse af "logisk betingede hændelser" er det herefter muligt at automatisere betjeningen af overkørslen. Det letter opgaven at have lidt "computerkraft" i ryggen.

I og med at styringen af blink og lyd allerede var udvalgt til at være Skilteskovens overkørselssæt, var det reelt blot et spørgsmål om at få de to ting til at "spille sammen." En mulig løsning er som nævnt CS3'ens indbyggede hændelsesstyring og dertil en enkelt, digital adresse på et Märklin m84 dekodermodul. Sidstnævnte fungerer her som et bistabilt relæ, der på kommando hhv. slukker og tænder for overkørselselektronikken. Umiddelbart "Keine Hexerei", men alligevel fandtes et par enkelte snublesten. I sporplanen indsættes som udgangspunkt et "Andreas-Kreuz", der starter lyd og blink, når man trykker/klikker på ikonet.

De ganske nyligt introducerede elektronikmoduler fra Skilteskoven er baseret på en forprogrammeret Arduino Nano micro-computer, der er monteret på et print og med alle tilslutninger ført ud til skrueterminaler. Dette letter installationen betragteligt. Forbundet hertil er et print indeholdende en MP3 lydafspiller og et Micro SD-hukommelseskort, hvorpå bl.a. de forskellige lydfiler og en kopi af softwaren til overkørslen ligger lagret. En passende dimensioneret højttaler afrunder sættet, der leveres samlet og funktionstestet til en pris omkring de 300 kr. Det er op til modelbyggeren selv at forsyne modulerne med strøm, hvor 5-12 Volt vil være passende. Det skal her nævnes, at modulet ud over jernbaneoverkørslen også er i stand til at betjene driften af et trafiklys, hvilket dog ikke vil blive omtalt nærmere i denne artikel. På youtube forefindes en lille video, der viser elektronikmodulet i drift. Et link hertil kan findes på Skilteskovens hjemmeside.

En test på arbejdsbordet afslører, at klokkelypden er ganske overbevisende, qua MP3 lydkvaliteten. Så selv om man ikke måtte have specielt forstand på anvendelse og programmering af små, autonome computere, vil jeg ikke tøve med at anbefale dette stykke topmoderne elektronik. Sværhedsgraden i opgaven med overkørslen er i den lave ende, så alle kan "være med". Har man



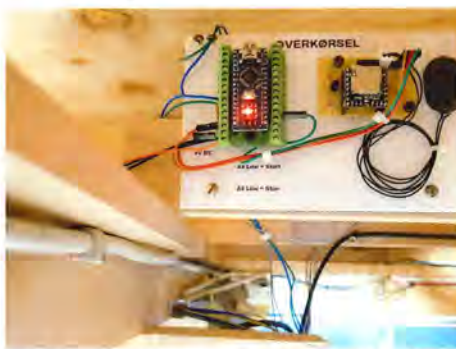
Dekoder med adresse 111 for tænd/sluk af elektronikmodulet.

omvendt lyst til at rode yderligere med optimering og/eller specialtilpasning af Arduino-programmet, kan editings-softwaren (IDE) hentes gratis på internettet. Arduino'en tilsluttes blot din computer via det medfølgende USB-kabel.

Overkørselsmodulet er som udgangspunkt designet til drift via start/stop reed-kontakter, men er heldigvis ret universelt opbygget og kan derfor sagtens anvendes i et set-up som undertegnede (se diagram). Elektronikken fungerer i al sin enkelthed ved, at porten A4 på Arduino'en sættes til LOW (0 V), hvilket starter sekvensen med blink og lyd. Efter 25 sekunders "klokkeklemten" ophører lyden, mens blinkene fortsætter indtil porten A5 forbindes til LOW. En vigtig detalje er, at port A5 gerne må være forbundet til LOW permanent i hviletilstanden, uden at elektronikken skades. Dette matcher godt med den bi-stabile relæfunktion, der findes i f.eks. m84-dekoderen.

25 sekunders "ding-ding" som på de virkelige baner kan forekomme at være for lang tid i model, hvilket jeg diskuterede med Jørgen Røn fra Skilteskoven. Tidsrummet modsvarer til en kørt strækning på 5-6 meter (tog med 75 km/t), hvilket nok er u hensigtsmæssigt langt for de fleste modelbanefolk. Jørgen fremstillede derfor hurtigt en række forskellige lyd-filer af kortere varighed, hvoraf jeg personligt foretrækker en 10 sekunder lang sekvens til min overkørsel. Den valgte lydfil kopieres blot over på den rette plads i Arduino'en og filnavnet omdøbes i softwaren. I virkeligheden et dette noget mere enkelt, end det kan beskrives her.

Et andet og noget mere mystisk problem var dog, at elektronikken lidt umotiveret startede lyd og blink, hver gang der tændtes for hovedafbryderen for modelbanen. Efter at have lagt hovederne i blød og endevendt en lang række forskellige tekniske detaljer nåede Jørgen og undertegnede frem til, at problemet var affødt



Arduino, lydkort mm. fra Skilteskoven monteret på en X-finerplade, lige under overkørslen

af kontaktprel i "relæet" i m84-dekoderen. Kontaktprel er, kort fortalt, de ganske kortvarige mekaniske svingninger, der opstår mellem kontaktfaderne, når en fjederbelastet kontakt sluttes. Ved at tilføje en ekstra programlinje med en ultrakort pause (0,1 sekund) i softwaren, elimineredes problemet straks. Pyha!

Rent fysisk valgte jeg at montere de to print og højttaleren direkte på en stump krydsfinerplade, der let kunne installeres under modelbanen. Med højttaleren placeret lige under overkørslen forekommer lyden at komme fra de små klokke på standerne. En montage af printkortene i en plastkasse ville blot have bevirket problemer med adkomst til de mange terminaler, udtagning af SD-kort mm. De mange minus-ledere fra de fire signalstandere var dog stadig et problem at få plads til i de små skrueterminaler, hvorfor jeg endte med at bygge et lille "fordeler-print" med ekstra tilslutninger.

Efter afprøvning af den valgte spormeldekontakt (K016) i CS3's software var der nu blot tilbage at implementere en lille hændelse/makro med følgende overordnede logiske indhold:

"IF K016 = HIGH THEN S111_port_B to be activated, ELSE S111_port_A to be activated"

Herved skifter det "bistabile relæ" i m84-dekoderen på adressen S111 stilling, afhængigt om der befinder sig et tog eller ej i sporafsnittet, og overkørselsmodulet aktiveres.

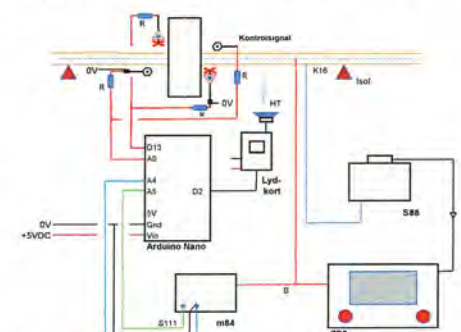
Som nævnt er dette blot én ud af mange muligheder for betjening af Freja/Skilteskoven-overkørslen. En klassisk relæstyring, der sikrer den nødvendige galvaniske adskillelse mellem modelbanens og Arduino'ens spændingsforsyninger, ville ligeledes kunne løse opgaven tilfredsstillende.



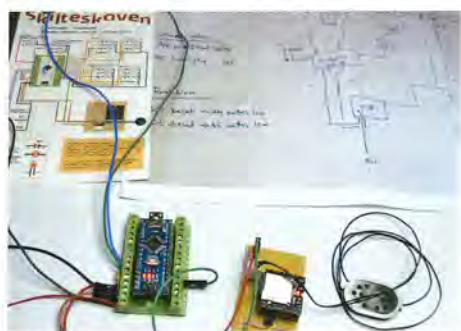
Terminal-udvidelse. Løsningen på det evindelige problem med at få plads til de mange ledninger.



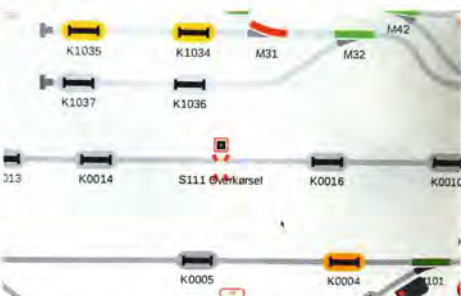
Udsnit af skinneplanen, hvor der indbygges en lang spormeldekontakt (K16)



Forenklet, elektrisk diagram for overkørslen
Kan også findes på: www.sporogbaner.dk



Arduino'en afprøves på arbejdsbordet



"Andreas-Kreuz" ikon med adresse S111, her vist i sporplanen på Märklins CS3

Dybbølsbro

Af Flemming Søeborg

Så er vi taget til Dybbølsbro med dette luftfotografi fra 1965. Her ses det kolossale sporareal ved Godsbanegården, Centralværkstedet, opstillingssporene ved Belvedere og naturligvis også området op mod Hovedbanegården.

Midt i billedet ses selve Dybbølsbro, der fører vejen over banearealet. Denne bro var en nittet stålkonstruktion af udseende som Langeliniebroen, men den blev nogle årtier senere fjernet og erstattet af den nuværende bro. Lige neden for den store rundkørsel lå (og ligger) Dybbølsbro station eller billetsalgssted, en barakagtig bygning fra 1930'erne, opført som S-togsholdsted. Den store bygning med det mørke tag til venstre er S-togsværkstedet; det er i dag revet ned, og der er opstillingsspor på stedet.

Der, hvor der for alvor er sket omfattende ændringer, er i den nederste del af billedet, hvor stort set samtlige spor er fjernet, og området ved at blive fuldt bebygget. Nederst til venstre står i dag "Trafiktårnet", hvorfra landets trafik på skinner og veje styres. Området på den højre side af broen er i dag også under total forvandling, idet flere store skyskraberhoteller skyder op her.

Den mørke bro til højre, der strækker sig over alle sporene, er den gamle kulbro, der førte små kulvogne fra havnen op til Vestre Gasværk. Senere blev broen benyttet til fjernvarmerør, men de fleste kender den nok mere som broen, hvor Egon, Kjeld og Benny spankulerede for at få et overblik over toggangen i filmen "Olsen Banden på Sporet". Mange havde nok ønsket sig, at denne bro var blevet bevaret, men tingene har deres tid.

Den mørke bygning nederst til højre er den daværende Godsbanegård, som få år senere måtte vige pladsen for et nyt betonkompleks - og det er i dag også forlængst historie, lige som Postterminalen er passé.

Oppe i billedets højre del ses Den hvide Kødby, hvortil der også var spor - det lå under rundkørslen og førte ind til Kødbyen, hvor der ses en stribe vogne på læssesporet. Det er ganske fascinerende at studere billedet og de mange spor nøjere - og underligt at tænke på, at hele denne trafikale verden i dag er afviklet, bortset fra den intensive kørsel med S-tog og regional- og fjerntogsmateriel.



Det var ikke kun DSB-materiel, der kørte til og fra København H. Her ses ØSJS M 8 eller 9, muligvis på vej til Frederiksværk passere Dybbølsbro. Stedet kan nemt genfindes på det store billede, det er foran bygningskomplekset lige i midten til venstre for broen. Det indeholdt bl.a. Togeekspedition i 1954. Foto Nils Bloch



Foto slg. Esben Strandvig



662

Dybbølsbro



Udsigt over sporarealet op mod Hovedbanegården fra Dybbølsbro den 1. juni 1963. Et par F-maskiner rangerer med passagervogne, mens en E-maskine damper af sted med et fjerntog. Helt til venstre ses det karakteristiske, buede venteskur på Dybbølsbro for S-togspassagererne, og blot et par vogne holder bagude på depotet.

Bag F-maskinerne ses flere vognstammer, og over det hele fører den bekendte kulbro. I venstre side ses en del af sporene hen til Godsbanegården, og højhuset med reklameskilt på toppen er hotel Europa - ét af Københavns første højhuse, i dag en dværg blandt de mange, påtrængende nye bygninger i centrum. Foto Frank Stenvall



Så er vi sprunget nogle år frem i tiden, men står stadigvæk på Dybbølsbro. S-togene har overtaget pladsen på sporene bag Dybbølsbro, og den gamle post VII synes nu at være blevet arbejdsløs. En stor del af S-togene er stadig af den gamle, brune type, og det varede en årrække endnu, inden de sidste blev udrangeret.

Til højre holder en række passagervogne, blandt andet en kombineret passager- og rejsegodsvogn (formodentlig en CLE). Et spændende billede fra 1970 med meget 'action' i. Foto Nils Bloch



Samme udsigt fra Dybbølsbro, men fra juli 2008. Nu domineres udsigten af de nye S-tog, ny perron, og fjerntogsmateriellet er moderne togsæt (IC3, ER4). Endvidere ses en blå Bn-stamme. Og så tager masterne til køretråden en god del af udsynet. I baggrunden er nye, firkantede højhuse ved at stjæle byens gamle, klassiske profil med spir og tårne. Foto Flemming Søeborg



Her et kig fra den østlige side over mod Kødbyen. Et Mx-lokomotiv med et godstog er på vej vestpå omkring 1971. Bag toget ses den gamle, nu 'arbejdsløse' Post VII. Virksomheden "ABC Smørrebrød" havde dengang cafeteriaer flere steder i byen, og på mange pladser og torve stod deres lysegrønne "pølsevogne", mobile udsalgssteder med færdigsmurte madpakker. Foto Nils Bloch



Den gamle kulbro var et markant element på sporterrænet. Som nævnt blev broen opført af hensyn til kultransporterne til Vesre Gaværk, der ved anlægget af Godsbanegården m.v. i 1901 ikke længere havde direkte adgang til havnen og forsyningen med kul til værket. Broen blev fjernet for en del år siden. På billedet fra juli 2008 kan man tydeligt se, hvordan det store sporareal er under hastig forandring, og i dag knejser det ene højhus efter det andet her. Foto Flemming Søeborg



Her har vi vendt os 180° og kigger mod sydvest. Bygningen med de gule porte er det oprindelige S-togsværksted, og som det anes, var der ret knebne forhold med skarpe kurver. Værkstedet blev revet ned i 1982, og i dag foregår eftersynet af S-togsmateriellet i Høje Taastrup, hvor der er flere store haller til arbejdet (se også Spor og baner nr. 24/2015). Mz-lokomotivet - muligvis nr. 1407 - er på vej vestpå med et passagertog, hvor første vogn er en af de nyere B-vogne. Billedet stammer fra 1970 eller lige deromkring.

Bygningen bag rampen til højre i billedet tilhører ikke DSB, men er en del af Københavns kloakker (pumpestation), og rampen var nødvendig for at biler kunne komme over sporene og ned til bygningen. Bygningen findes i øvrigt stadig og har de samme besværlige adgangsforhold, men rampen er fornyet.

Foto Nils Bloch

NETOP UDKOMMET!



"Der kommer flere tog"

af Flemming Søeborg

Bogen om jernbanerne 1970-1990, en spændende og dynamisk tid med store visioner.

Stift bind, 194 sider, mange illustrationer.

Købes hos boghandleren.

GYLDENDAL 

ISBN 978-87-02-28351-8

Frontbelysning på tog og lokomotiver



Ole Linå Jørgensen har været i sine arkiver og har fundet en lang række billeder frem, der illustrerer lygteføringen gennem mange år på tog. I denne gennemgang drejer det sig udelukkende om frontbelysningen på tog og lokomotiver - i næste artikel behandler Ole slutsignalerne. I stedet for en lang artikel har Ole valgt et antal billeder, der hver især har fyldestgørende kommentarer. Der er rigelig inspiration til modelbyggere (og virksomheder!) med henblik på at vælge den korrekte lygteføring i den givne periode.

Lys efter de gamle bestemmelser

1 Før 1971 førte lokomotiver og motorvogne ikke lys om dagen. E 967 kørte i en længere periode P 952 med afgang fra Århus H kl. 16.25 for oplæring af fyrbødere. Her er toget fotograferet den 16. maj 1966. Toget bestod af to personvogne, der ofte var to CP-vogne; men på billedet er forreste vogn en næsten ny B-ogn og anden vogn en CP.

2 I Struer holdt My 1112 klar med et persontog atter uden lys. 6 juli 1966.

3 Heller ikke rangerlokomotiver havde lys på i dagslys. På billedet rangerede den to år gamle MH 398 på Århus havnen ved Aarhus Oliefabrik den 15. november 1966.

4 Særtog førte hvid plade foran. Billedet viser ikke helt tydeligt, om det var My 1139, der her var på vej nordpå ud af Århus den 28. marts 1967. I baggrunden Ringgadebroen, gasbeholderen på Dollerupvej og til venstre rangersignalet for rangerryggen til venstre uden for billedet.



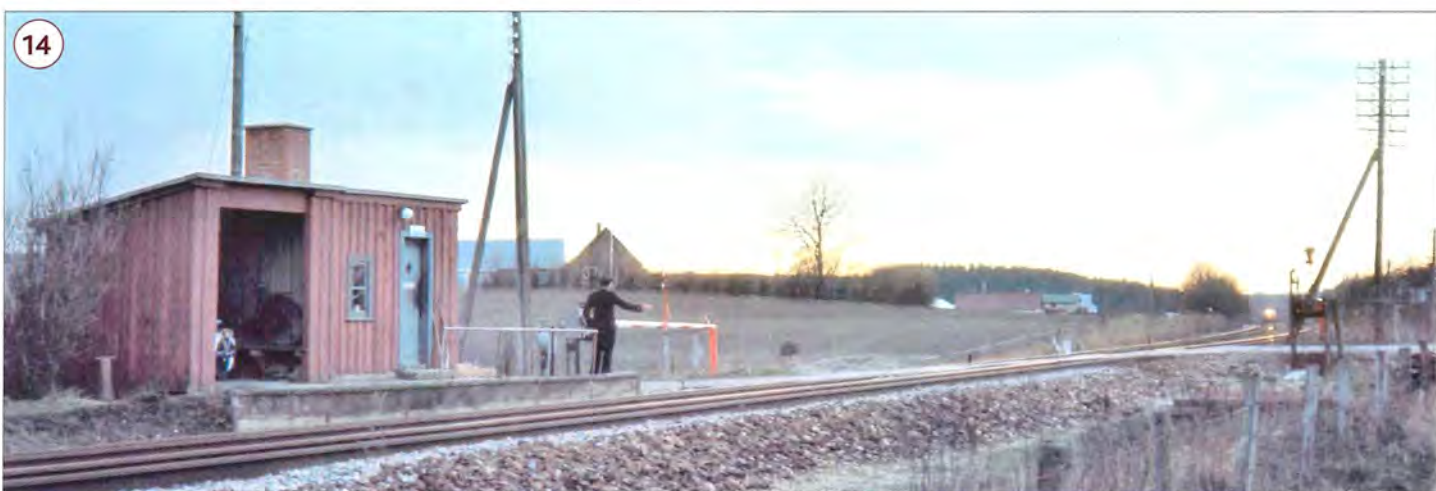
5 Her var N 207 på vej syd ud af Fredericia med et særgodstog den 28. juli 1967 – atter hvid særtogsplade.

6 I mørke og usigtbart vejr førte særtog to hvide lys foran. Den 22. marts 1970 var en rigtig vinterdiset dag. Dansk Jernbane-Klub havde i anledning af den forestående lukning af ”den skæve bane” arrangeret udflugt med R 963 fra Fredericia over Vejle til Brande og derfra over Grindsted til Bramming og tilbage over Lunderskov til Fredericia.

7 Arbejdstog førte en hvid plade med en sort plet i midten. Man skulle være heldig for at opdage et sådant i den daglige drift; men når DJK holdt udflugt, skulle deltagerne kunne komme af og på toget på linjen for at få gode billeder, så teknisk set var togene arbejdstog. Udflugtsdeltagerne ville helst have togene til at se ud som almindelige tog, så ved fotografering blev pladen ofte fjernet. Da HP 11 skulle trække et udflugtstog fra Hirtshals til Hjørring, sad pladen dog på lokomotivet, der her er fotograferet i Hirtshals den 11. oktober 1970.

8 Vi er tilbage på den råkolde og disede vinterdag den 22. marts 1970. Udflugtstoget var blevet omdannet til arbejdstog med brandgult lys over hvidt lys. Toget passerede netop overkørslen lige nord for Blåhøj.

9 På privatbanerne gjaldt de samme regler som hos DSB, hvad angår kendetegn foran. Her er HP MS 30 fotograferet som ordinært tog på Havndal station den 27. oktober 1968. I baggrunden holder VLTJ 7 med særtog for DJK. Hen mod Randers-Hadsund Jernbanes luk-



ning den 31. marts 1969 havde bilisterne en tendens til allerede at betragte banen som lukket og kørte ind i togene. To af banens skinnebusser blev således ødelagt, så banen i forsikringserstatning fik henholdsvis HP MS 30 og TKVJ SM 8.

10 Et lys for ordinære tog ses her på TFJ SM4 og FFJ SP 16 på Fjerritslev station den 24. januar 1969. På Randers-Hadsund Jernbane og Aalborg Hadsund Jernbane kørte skinnebusserne igennem fra Randers til Aalborg og omvendt. Det samme gjorde sig gældende mellem Aalborg og Thisted og om-

vendt for Thisted-Fjerritslev Jernbane og Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane, der trods sit navn allerede havde mistet forbindelsen fra Aalborg mod Sæby og Frederikshavn.

11 Et lys foran for ordinære tog; men når der nu var to lygter, kunne man lige så godt bruge dem begge. AHJ ML 5206 holder i Års på vej mod Aalborg med formiddagens ordinære godstog fra Hvalpsund den 23. januar 1969.

12 Billedet er ganske vist taget på DSB strækning; men sådan burde et Skagens-

bane-særtog også se ud på hjemmebane. Nogle vil måske mene, at lokomotivføreren var venstrehåndet og havde fået tændt det nederste lys i den forkerte side. Her er Skagensbanens første Y-tog fotograferet i Århus på vej fra fabrikken i Tyskland til Skagen den 1. marts 1968.

13 Igen må et DJK-udflugtstog stå model for arbejdstog også på privatbanerne. AHJ ML 5203 er ankommet til Hadsund og blev her erstattet af damplokomotiv VLTJ 7. Datoen var 27. oktober 1968.



Lys hele døgnet

14 1. marts 1971 indførtes nye regler for lygteføring. Efter de nye regler for lygteføring skulle der føres lys hele døgnet. Indbyggede slutlys blev tilladt i personvogne, på lokomotiver og motorvogne. Indtil 1. april 1973 måtte Mo-vogne og styrevogne med kun to lygter ikke føre rødt lys som slutsignal, da der jo efter reglerne skulle være to vandrette lys. Fra 1. april 1973 blev det tilladt Mo-vogne og styrevogne med to lygter af føre hvidt lys i øverste lygte henholdsvis rødt lys i nederste, så der nemt kunne vendes ved endestationen. Her var lyntoget langt ude i det fjerne med et frontlys tændt på vej mod den manuelt betjente overkørsel i Søften den 7. april 1974. Ledvogteren gav tegn om, at overkørslen var sikret – altså bommene sænket.

15 MO 1883 krydser Mo 1858 i Lystrup den 3. december 1973, da det var blevet tilladt at føre et rødt lys som slutsignal.

16 MT 151 rangerede ved Aarhus Oliefabriks sidespor med en af fabrikens egne tankvogne og en tankvogn fra Sojakagefabrikken den 3. december 1973. Lokomotivet førte helt korrekt to vandrette lys.

17 Ms-lyntogene fik en retræteopgave med at køre toget Neptun mellem København og Østberlin. I DDR krævedes triangellys, så toget fik monteret to ekstra lygter for og bag. Det blev en noget flad triangel. Ms 401 på Københavns Hovedbanegård 25. marts 1974.

18 På privatbanerne gjaldt samme regler for frontlys, mens skinnebussernes indbyggede slutlys godt kunne bruges. VLTJ YBM 761 forlader Lemvig med et frontlys og indbygget slutlys, der viser rødt lys bagud og hvidt lys fremad. Lemvig den 26. januar 1974.

Triangellys hele døgnet

19 Fra den 1. juli 1975 skulle alle lokomotiver og motorvogne føre triangellys hele døgnet undtagen Mo-vogne og styrevogne, der kun var forsynet med to lygter. Samtidig var det slut med at signalere særtog og arbejdstog med plader. På billedet fra Hammerum kom My 1113 med fire Bgh-vogne i tog 3922 den 25. september 1987.

20 På MR-tog var der ingen problemer med at tænde triangellys. MR-togene blev, som det måske erindres, bestilt som togsæt med to ens enheder. Da der savnedes et rejsegodsrum, blev det besluttet at indkøbe en ny serie udelukkende bestående af MRD, altså med rejsegodsrum, og så dele sættene og parre dem med ligeledes adskilte rene MR-sæt. Indtil det skete, kørte MRD en kort tid sammen i sæt. Derfor er det her MRD 4201 og 4202, der fremførte tog 3934 den 16. januar 1982. Toget var netop ved at ankomme til Hammerum på sin vej mod Silkeborg, Skanderborg og Århus.



(21) Lyntogene kunne også uden videre vise triangellys. I Viborg holdt MA 466 i overgangsbemaling med retning mod Skive og Struer den 24. oktober 1977.

(22) IC3 og IR4 var skabt til triangellys. Her er ER 4142 i Fredericia i april 1999.

(23) Selv veteran tog måtte indordne sig under de nye regler. PR 908 kørte tilbringertog fra Århus til åbent hus ved Museumstog i Randers den 15. maj 1999.

(24) Men styrevognene og nogle Mo havde kun to lygter. Mo 1873 var på vej til Grenå, da toget her var under indkørsel til Hornslet den 25. juni 1978.

(25) Måske var det almindelig, midtjysk sparsommelighed, der var årsag til, at der kun var et lys på denne Mo. Mo 1835 krydsede MR i tog 3964 i Hammerum den 27. august 1980.

(26) Til slut blandt DSB togene skal vi lige have en CLS-styrevogn med. Den er lige ankommet til Århus H. fra Grenå den 4. januar 1977.

(27) I modsætning til DSB's Mo-vogne fik privatbanernes "marcipanbrød", der var født med to lygter, påbygget en ekstra, så de kunne vise korrekt triangellys. VLTJ ML 12 ankom med godstog fra Vemb til Lemvig den 19. juli 1978.

(28) Y-togene kunne naturligvis klare enhver situation – i denne forbindelse både sne og triangellys. Krydsning i Tranbjerg på HHJ den 19. februar 2002.



25



27



26



Märklin-nyheder

Märklin art. nr. 39677 Diesel-lokomotiv, litra My 1110, mfx/lyddekoder. Pris ca. kr. 2.300,-

Märklin art. nr. 46934 Gods-vognssæt "Militærtransport" epoke V. Pris ca. kr. 1.350,-

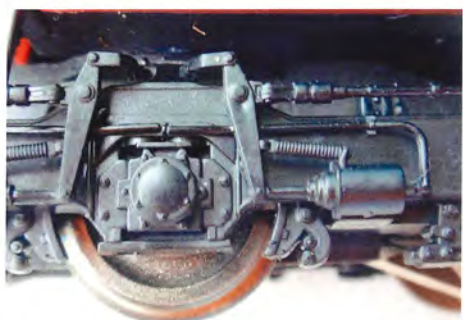
Ny My 1110 fra Märklin



Fronten på My 1110 - en klassiker på sporene. Foto SoB.



I mangel af bedre vises her PBS My 1110 i Tinglev 6. juli 1999. Foto K.E. Jørgensen.



Detaljer fra bogiesiderne, der mangler 'SKF' og 'DSB' på akselboksen. Foto SoB.



Nærbillede af vognene fra militær-sættet. Foto SoB.



Bagsiden af en af de pansrede mand-skabsvogne. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

Märklin sender konstant nyheder på markedet, og blandt efter-årets mest bemærkelsesværdige modeller har jeg valgt nedenstående:

My 1110 er en ny udgave af den My, som Märklin sendte på sporene for nogle år siden. Modellen er atter helt i metal, den er fra epoke V og udstyret med rangerplatforme og repræsenterer således den sidste udgave af netop dette lokomotiv med udseendet fra 1998.

Den rød/sorte overdel har meget nøjagtige påtryk, men det er forventeligt hos Märklin. Der er tre frontlanterner, to sandkasselåg på siderne, snepløve og som nævnt rangerplatforme – disse er fremstillet af ætsede dele og er dermed meget stabile.

Märklin-modellen har tidligere været omtalt (dog i form af Trix's to-ledermodel), og konstruktionsmæssigt er der ingen forskelle – lokomotivet er bundsolidt, har træk på fire aksler, heraf to med hæfteringe og vejer godt til (541 gram). Jeg har afprøvet mfx-digitalmodellen med lyd,

og modellen har en formidabel lydkulisse – om den er 100 % ægte, har jeg svært ved at vurdere, men lyden er i hvert fald gennemtrængende med mange effekter – for eksempel et højttalerudkald: "Tog mod Slagelse klokken 17.34 afgår fra spor 1". Der er adskillige lysfunktioner (LED-pærer), herunder rangerlys (dog forkert, idet alle tre lanterner lyser for og bag), og der er mulighed for at tænde/slukke front- og slutlanterner individuelt, f.eks. ved kørsel med styrevognsstammer. Der er tillige lys i førerrum. En klassiker, som nok vil blive populær hos Märklin-kørerne.



De tre Kbs-vogne har individuelle numre. Bemærk også forskellen på litrereringernes opbygning. Foto SoB.



Læssescene fra Oksbøl-lejren på et af de udstillede anlæg på DMJU-messen 2019 i Tåstrup - desværre fik jeg ikke noteret klubnavnet.



Mandskabsvogne til indsats på Balkan i et forbipasserende godstog i Odense 1995. Foto Flemming Søeborg



Begyndersættet med gult MK-lokomotiv og tre vogne. Foto SoB.



"Duplo-klodsen" bærer ikke sit navn uden grund - en robust model. Foto SoB.



Gs-vognen - der findes bedre bud på denne type. Foto SoB.



Kbs-vognen i begyndersættet har andet vognnummer end de tre fra militærsættet. Foto SoB.

Lokomotivet kan for eksempel bruges sammen med det nyt trevognssæt med Ksb-vogne, læsset med militære køretøjer (pansret mandskabsvogn M113, Unimog S404 og en Wolf gl.). Militærtog med sådanne vogne var meget almindelige på Vestbanen, når der blev afholdt øvelser i Oksbøl-lejren i 1990'erne.

Sættet er vedlagt kæpskinner, og såvel køretøjer som banevogne har individuelle numre. Märklin udsender senere endnu et trevognssæt med Slmmps-vogne, læsset med Leopard-kampvogne 1A5. Køretøjerne er fra Schuco og er lavet af metal.

Dertil kommer et nyt begyndersæt med Märklins udgave af DSB's rangerlokomotiv MK ("Duplo-klodsen") samt tre godsvogne. MK-lokomotivet er i denne udgave tre-akslet, da det er baseret på et tysk Henschel-standardlokomotiv, men som begynderlokomotiv kan det accepteres, selvom DSB's MK stammer fra Siemens. Det er digitalt og har blandt andet fungerende blinklys på taget - det er en ret stor LED-pære, der blinker. Man kan jo heldigvis sætte blinklyset ud af kraft. Ganske overraskende har denne lille maskine også flere lydfunktioner.

To af de tre vogne må betegnes som absolutte begyndervogne - der er en Gs-vogn, en gul tankvogn samt en Kbs-vogn. Gs-vognen er meget forenklet og forkortet med påtrykte brædder (havde Märklin virkelig ikke andet 'i posen?'). Tankvognen har et autentisk vognnummer (DSB Tjenestetankvogn 30 86 947 0 04-4) og bærer påskriften "Brandfarlig" på tanken, hvilket virker som en dårlig vits - forbilledet har nemlig påskriften "Spildolie" på hjemstavnspladen (som modellen dog mangler). Modellen kan fragte "Dieselolie" og "Gasolie", hvilket ikke er rigsdansk, men en dum sjeskefejl.

Märklin-nyheder

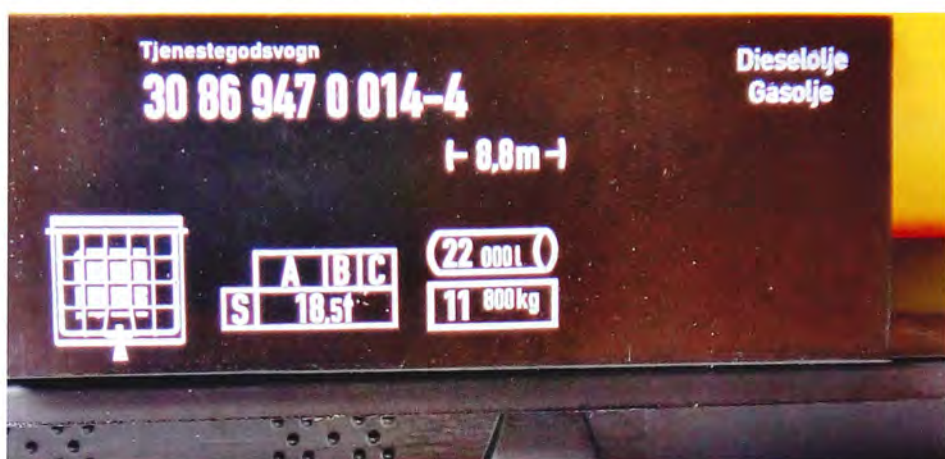


Først ved nærmere betragtning ser man tydeligt det optiske bedrag med påtrykte brædder. Foto SoB

Märklin art. nr. 29467 DSB
startsat. MK m. tre godsvogne.
Lyd/mfx-dekoder. Epoke V.
Pris ca. kr. 2.600,-



'Brandfarlig' - en ret kortfattet tekst på spildolievognen. Foto SoB



Litreringspladen med 'Dieselolje' og 'Gasolje'. Foto SoB

Märklin art. nr. 36184 BR 193 Ellokomotiv
"Snälltåget" mfx/lyddekoder. Epoke VI.
Pris ca. kr. 1.900,-

Kbs-vognen er af tysk type og ikke dansk (gelænderet), men ellers udmærket. En ulempe er det dog, at Kbs-vognen, som ellers kunne bruges med andre hjul på to-lederanlæg, også her dumper, fordi den som alle Märklin-modeller har for højtstående puffere.

Sættet indeholder en skinneoval samt strømforsyning/digitalt udstyr (Mobile Station) og giver på den led fuld valuta for pengene – en udmærket julegave. Måske skal man bede om at få udstyret demonstreret inden køb, idet strømforsyningen i mit sæt var defekt, men med hjælp fra et ældre sæt lykkedes det alligevel at afprøve modellerne.

Internationale modeller

Ud over de danske modeller har Märklin udsendt masser af udenlandske modeller, blandt andet BR 193 Vectron fra Snälltåget og BR 103 fra DB. Det svenske lokomotiv kører nattoget Stockholm-Malmø-Trelleborg, hvorfra sovevognene sejles til Sassnitz, og derfor kører videre til Berlin. Sovevognene er populære, og Snälltåget anskaffer nye vogne i nær fremtid.

Overdelen har skarpe og præcise påtryk, forskellige på de to sider. Også dette lokomotiv er digitalt og har stort set de samme funktioner som My-lokomotivet, når man ser bort fra, at det ene har

dieselmotorlyde osv., mens det andet er et moderne ellokomotiv og derfor har et ganske anderledes 'lydtapet'. Her er der f.eks. såvel tyske som svenske højttalermeddelelser. Vægten er på 384 gram, og der er to hæfteringe. Desværre rager NEM-skakten til koblingerne meget ud foran, således at koblingsafstanden til vognene er stor, og kortkoblingerne bliver endnu mere tydelige og fremspringende. Er man til moderne, nordisk jernbanetrafik, er modellen af Snälltåget uomgængelig. Senere kommer et passende tre-vognsæt.

Og uomgængelig, det må man i allerhøjeste grad sige om modellen af BR 103.1, det tyske eksprestogslokomotiv fra



Et lokomotivnummer er ikke bare et enkelt, lille nummer i dag, men er lige så omfattende som vognnumre. Foto SoB



Der er noget mere udstyr på taget af den gamle klassiker BR 103. Foto SoB



Kulørte isolatorer lever lidt op på taget af BR 193. Foto SoB

1960'erne. BR 103 var det legendariske ellokomotiv, der kom på sporene i 1965, og det vakte med det samme opsigt med en tophastighed på 200 km/t. I 1985 satte BR 103 003 tysk rekord med 283 km/t. Tilmed havde BR 103 de flotte røde og creme farver, der var kendt fra TEE-togene. Lokomotiverne havde oprindeligt betegnelsen E 03, men fik ved computeriseringen BR 103; senere serier fik længere førerhuse, og godt 150 stk. blev bygget af disse smukke lokomotiver. Hen mod slutningen af deres løbebane blev de rødmaledede med hvide 'forklæder' – ikke synderligt passende. BR 103 har kørt i Danmark, omend det blot var få hundrede meter ind til perron i Padborg.



Märklin-modellen af 'Snälltåget' undervejs forbi en blomstrende rapsmark. Foto Märklin



De to forskellige sider af Snälltåget'. Foto Märklin

Modellen af BR 103.1 er fornemt detaljeret med dobbelt kølelamelbånd langs siden. Overdelen er i metal. Det er så absolut ikke nyt, at BR 103 kommer i model, men Märklins nye udgave fortjener virkelig denne betegnelse, for den er meget vellykket. Overdelen har masser af detaljer, nøjagtigt isatte ruder, fritstående håndbøjler og mange tagdetaljer. Indretningen i førerhuset er gennemført og ses tydeligt, når belysningen er tændt. På taget er pantograferne tilpas sirlige, men alligevel robuste nok, der er ledninger og isolatorer m.v., og bogierne er lige så veldetaljerede. Et smukt lokomotiv fra epoke IV.

På lyd- og lyssiden er der heller ikke noget at bemærke - der er alle funktioner, som kan kaldes frem digitalt, bl.a. lys i de små tagvinduer i maskinrummet, og det er en nydelse at se og høre BR 103 glide frem ad skinnerne. Modellen er forberedt til "Spielewelt-Funktion", og pantograferne kan tilsluttes digitalt – en sjældenhed i dag, hvor de allerfleste pantografer blot er til 'for syns skyld' uden egentlig funktion. I øvrigt slår det de fleste andre modeller, rent vægtmæssigt, idet BR 103.1 vejer hele 664 gram. Det er udstyret med fire hæfteringe. Overdelen er af metal. Der er vedlagt ekstra dele, bl.a. modelkoblinger og lukket 'skørt'. Modellen fås også til Trix med artikelnummer 22933.

Märklin-nyheder

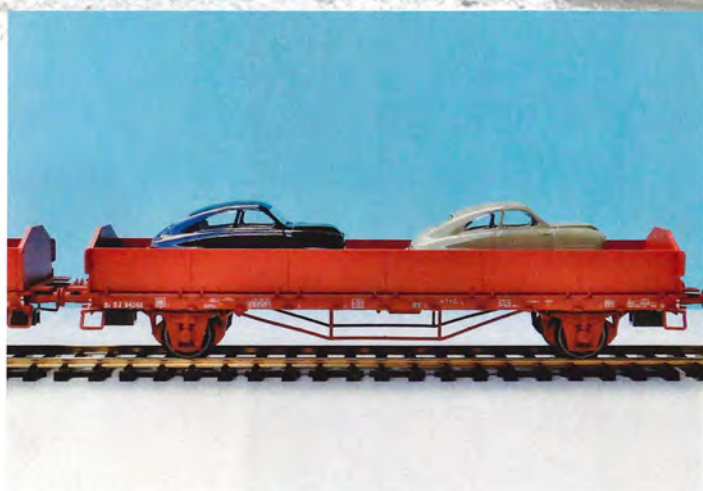
Märklin art. nr. 39150 DB
Ellokomotiv BR 103.1.
mfx/lyddekode. Epoke IV.
Pris ca. kr. 3.000,-



Märklins model af BR 103.1. Foto-Märklin



Med tiden kom BR 103 også til Danmark. Her bliver nr. 235 fra 'Nordpilen' trukket væk af et MK-lokomotiv i Padborg, april 2001. Foto Flemming Søeborg.



En af O-vognene med SAAB-modeller på.



Påskrifter på O-vognen.



Indlægsstykke med huller til hjulene. Det kan fjernes, når bilerne tages op.



Märklin art. nr. 45084 SJ
To-vognssæt
med fire SAAB 92.
Pris ca. kr. 900,-

SAAB-bilerne er meget formskønne.

Til slut har Märklin udsendt et attraktivt to-vognssæt fra SJ, læsset med fire SAAB 92-modeller. Det er lavsidede O-vogne i rødbrun kulør, og plankedækket er meget naturtro. Der er fræset huller til bilernes hjul, hvormed de står sikkert fast. Hvis vognene skal køre uden last, tages det øverste plankedæk med hullerne ud, og

nedenunder er det et helt intakt trædæk. Fikst og genialt fundet på!

Vognene er fint detaljeret, der er knivskarpe påtryk på vangerne, der er vedlagt mange sidestøtter, og det skulle undre mig, om ikke der har været masser af disse vogne med SAAB-biler i Danmark i 1950'

og 1960'erne - de pruttende, strømliniede SAAB 92 med totaktsmotorerne var meget populære også her i landet. Modellerne på Märklins to godsvogne stammer fra Brekina og er holdt i datidens naturinspi- rerede farver (grå, beige, grøn, sort).

Märklin-nyheder Green Cargo i Z

Märklin mini-club, art. nr.
82532 To Green Cargo-vogne
litra Zacns. Epoke VI.
Pris ca. kr. 525,-



Sættet med de to tankvogne - de fylder ikke meget i spor Z.

Af Flemming Søeborg

Spor Z er ret ubeskrevet herhjemme; Märklin sendte de første modeller i dette nye modeljernbanesystem ("miniclub") på skinnerne i 1972, og mange troede nok dengang, at der blot var tale om et eksperiment, der sikkert hurtigt forsvandt igen.

Det har vist sig ikke at passe, og stik imod alle odds har spor Z vist sig at være sejlivet - og succesfuldt. Modeludbuddet stiger år for år, og teknologien bliver konstant videreudviklet. Derfor er der grund til at kigge nærmere på denne skala.



Trods den lille skala er påskrifterne meget omfattende og trykt i flere farver.

Nogle af de seneste nyheder er to-vognsæt med moderne tankvogne fra Green Cargo. Selvom der er grænser for detaljeringen i skala 1:220, har vognene en del detaljer. De to vogne har Y 25-bogier og længden på hver vogn er cirka 77 mm.

Nye uniformer til den nye rute

Fugleflugtslinien var en markant nyskabelse i det danske trafikbillede ved åbningen i 1963, så det krævede noget ekstra i marketingsførelsen. Et af initiativerne var, at personalet - her datidens "tog-stewardesser" - skulle iklædes nye, fikse uniformer, helt i stil med luftfartens personale, som var idealet på dén tid.

Et hold af disse nye "tog-stewardesser" præsenterer her sidste skrig inden for transportmoden på perronen på København H., passende opstillet foran en af waggonerne til Fugleflugtslinien. Vognen er en af de nyeste vogne ved DSB, nemlig en 1. klasses vogn litra AL.

Det var et reklamestunt, for i praksis benyttede DSB ikke disse vogne på ruten, men andre, mindre luksuriøse vogne af ældre dato. Efter 1966 kom helt nye 1. klasses vogne, bygget efter europæiske normer, i brug på Fugleflugtslinien.



Foto: Danmarks Jernbanemuseum

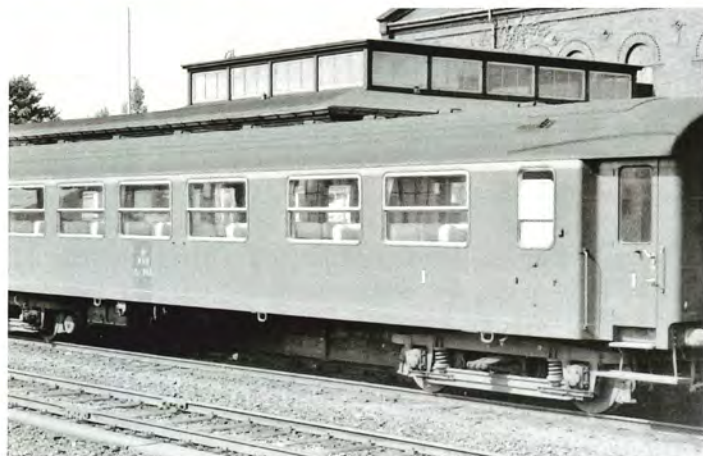
McK præsenterer "Akvariet"

McK h0 art. nr. 3701 m.fl..
DSB AL-vogn.
Pris ca. kr.650,-

S 737 med Nordbanetog med AL-vogn ved Holte i 1964. Foto Arne Kirkeby, arkiv HGC.



My 1148 med AL-vogn i Roskilde, december 1972. Foto Nils Bloch.



AL 345 i Hillerød 1960. Foto Hans True.

Af Vagn Holstein

I 1958 fik DSB bygget en helt ny type førsteklases vogne litra AL hos Scandia. Vognene adskilte sig på to punkter fra stålvogne op til det tidspunkt: De var udstyret med meget store vinduer, som sad i blanke aluminiumsrammer, og de var storrumsvogne forsynet med "flysæder", dvs. individuelt indstillelige stole. Disse ti nye vogne var hovedsageligt tænkt til at betjene Kyst- og Nordbanen. De store ruder og det faktum, at vognene fragtede betydningsfulde og velhavende kunder fra Nordsjælland, gav dem i folkeviddet navnet "akvarier", der hvor de store "fisk" svømmede rundt! Vognene var på trods af deres fornemme indretning ikke særlig populære hos de rejsende, tilsyneladende yndede det klintel at køre i vogne med kupéer.

Vognene var som datidens skik inddelt i en mindre ikke-ryger afdeling med 16 pladser og en rygerafdeling med 40 pladser, der var to toiletter i den ene ende af vognen. Endeperronerne var bredere og svagt tilspidsede i modsætning til tidligere stålvogne Ac og Cc.

Typisk oprangering de første mange år var S-maskine, en AL efterfulgt af en stribe CL-vogne afsluttet med en CLE, som vi ser på Arne Kirkebys dejlige billede fra bakken nord for Holte i 1964. Helt op til elektrificeringen af Nordbanen kunne man se sådanne tog. Vognen kom selvfølgelig også til at køre andre steder i kongeriget. De fik nyt litra Afh i 1969 og blev nedklasseret til Bfh og malet designrøde i 1972, i 1983 ombygget med gummivulst. Syv vogne kom i 1985 tilbage til første klasse som litra

Af, nu kun med 42 pladser. I 1991 blev de solgt til NSB.

McK's model

Modellen var imødeset med nogen spænding, især fordi en prøvestøbning, som blev præsenteret for ca. et år siden, viste nogle alvorlige fejl, men de er heldigvis blevet rettet på den endelige udgave: Det var især endeperronerne og taget, det var galt med.

Det er blevet en rigtig flot model, som fuldstændig indfanger vognens karakteristiske udseende.

Nu er der som bekendt ikke roser uden torne, og måske især fordi McK på den solide æske proklamerer, at modellen er "Exact 1:87 (HO)", så er der nogle ting,



S 729 og AL 319 kører nordpå fra Holte en dag i begyndelsen af 1960'erne.
Foto Hans Gerner Christiansen.



Den nye AL-model fra McK-h0.
Foto Vagn Holstein.



Gavlenden med harmonika m.v.
Foto Vagn Holstein.



På Jernbanemuseet findes et par modeller af AL-vogne, og her ser man tydeligt det specielle 'Mars'-betræk, som sæderne havde. Foto SoB.



Indretningen ser lidt spartansk ud, målt med andre producenters modeller.
Foto Vagn Holstein.

som på trods af det fine helhedsindtryk kan påtales: Bogierne er taget fra AC-vognen - jeg er generelt tilhænger af genbrug - men det er ikke den rigtige 3-meter bogie til en AL. Den type, som Heljan laver, er den rigtige. Den er karakteristisk ved, at den nederste bjælke er forsynet med nogle vinkeljernsforstærkninger, og "stroppe" er ikke synlige, yderligere skal de have tredobbelte bladfjeder og dynamo på begge bogier. Det sidste kunne McK nemt have klaret, bladfjederen kunne også have været korrekt uden den store omkostning, især hvis man havde tænkt på at støbe den tredobbelte fjeder, da man lavede AC.

Der mangler en karakteristisk udskæring på gavlhjørnerne lige ved bufferne, det er en lidt mærkelig forglemmelse, for det

fremgår tydeligt af de fleste kendte billeder, men den kan man selv lave, hvis man alligevel skiller vognen ad for at studere indretningen. Desværre medfører en adskillelse, at det nederste trin må tages af, da det er limet ind mellem karosseriet og undervognen. Det er en uheldig konstruktion, men heldigvis er trinene af ætset metal, så de tåler en del. Indretningen er pæn om end relativt simpel sammenlignet med andre McK-personvogne, der er hverken bagagenet eller gardiner. Stolene er malet lysegrå, da det er ikke nemt at imitere "mars-betræk" i model, men en mørkere grå havde været en fordel. Antimakassarerne er flot hvide, desværre uden det store indvævede "DSB". Gulvet er mørkere gråt, det burde have været meget lyst, nærmest flødefarvet.



AL-vognen fik meget omtale i Politikens årbog Hvem-Hvad-Hvor 1959. Slg. SoB.



AL-tegning nr. HP-6. Slg. Vagn Holstein.



AL-modellens bogie. Foto Vagn Holstein.



AL-bogie. Slg. Vagn Holstein.

De fleste vil nok være tilbøjelige til at undre sig over tagventilernes fordeling: Det virker som om, at det er taget til en kombineret 1/2. klasses vogn, men det er helt korrekt ifølge den officielle HP.6 tegning, og billeder bekræfter denne særlige placering, som jeg ikke kender årsagen til.

Vognen løber underligt trægt, det virker ikke som om, at det er bremses, der slæber, men strømoftaget til indvendig belysning (medfølger ikke) foregår over pinolerne.

Som ved alle andre McK-vogne vil jeg ikke undlade at kritisere de grimme, ganske vist fjedrende puffere. Det er på tide, at McK enten lancerer nogle mere velligende fjedrende buffer eller monterer faste buffere. Alt i alt en flot og anbefalelsesværdig model.

Der kom en vogn med posten

Rivarossi art. nr. HR6454 PKP
kølevogn litra Hhqs 22 51
2108 385-4, epoke IV.
Pris ca. kr. 180,-



Den hvide vogn PKP Hhqs 22 51 2108 388-8, formodentlig i Hedehusene juni 1976. Foto HBDS.



Modellen af PKP-vognen 385 i fuld figur, dog inden færdigmontering. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

Nogle gange bliver man mere overrasket end ellers. Det skete i oktober, hvor postbudet overrakte mig en pakke. Pakken indeholdt en godsvogn fra Rivarossi, og jeg åbnede spændt pakken. Det var en glædelig overraskelse – en hvid, polsk godsvogn. Nu kan jeg måske fornemme, at nogle er ved 'at stå af' – en polsk godsvogn, hvad skulle det betyde?

En del, skulle jeg mene. Jeg kendte godt til vogntypen – Holger B.D. Sørensen fotograferede for over 40 år siden en lignende

vogn på læssevejen i Hedehusene, og jeg har selv ofte tænkt på at lave denne vogn, men der var lidt for mange udfordringer forbundet med projektet. Men så kom modellen søreme af sig selv!

PKP-vognen er en modificeret UIC-standardtype, ikke ulig vore egne G/Gs-typer. Den polske vogn adskiller sig ved at have mange ekstra dele – flere små jalousier eller ventilationslemme, endda også i gavlen, små ruder i gavlen, lavtsiddende bremseplatform, Flettner-rotorer på taget – og en masse sorte påskrifter på den hvide vognkasse – en meget interessant variant af standardtypen, som jo altså også

kørte herhjemme. På æsken står "wagon chlodnia", hvilket direkte oversat betyder frysevogn (der menes nok kølevogn, da der hverken er køleaggregat eller lignende på vognen).

En eksotisk model

Hvordan er Rivarossi så sluppet fra opgaven? Godt – og i hvert fald meget bedre, end firmaet klarede at lave en 'banal' DSB Gs-vogn. Den polske vogn afviger ved at have helt lukkede jalousier, men er ellers identisk med DSB-vognen (bortset fra farven). Taget har dog markering af 'baner', således som forbilledet har, men des-



Omfattende påskrifter på Hhrqs-vognen.
Foto HBDS.



Modellen lader ikke forbilledet noget efter, ej heller hvad angår påskrifterne.



Montering af lemme i gavlen.
Foto HBDS.



Den færdige vogn - en spændende variant af den klassiske Gs-vogn.

værre mangler Flettner-rotorerne, så dem må man finde hos modeljernbanehandleren. Der er heller ingen bremseplatform, men muligvis kan man 'slagte' en tysk godsvogn og benytte undervognen til en ombygning. Roco har typer med lavtsidende bremseplatform, som måske kan bruges.

Til gengæld har Rivarossi vedlagt et hvidmalet ætseark med de ekstra jalousier – store såvel som små. Der skal sidde tre par af de små på siderne (se billederne), to af de større i gavlene, hvor slutsignalholderne må fjernes, mens de nedtrækkelige lemme også skal sidde i gavlene (øverst).

Når disse dele er monteret, ligner vognen pludselig forbilledet meget mere – og påskrifterne er perfekte (bortset fra, at de mangler i gavlene).

I restekassen fandt jeg en pose Flettner-rotorer i hvidmetal. Efter at have målt nøjagtigt ud på taget (ved første hhv. tredje lodrette profil fra venstre) borede jeg huller til rotorerne i tagets midterlinie (en lidt besværlig opgave at måle op!). Rotorerne fik en smule lim, og herefter blev de malet hvide. En stor ros til Rivarossi for at have bragt en så speciel og utraditionel vogn, som oven i købet har relevans for Danmark, på markedet.



Arket med ætsede jalousier - men der mangler Flettner-rotorer.



OBS!

NYT KONTONUMMER:

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

Folkesparkassen

Reg. nr: 9860

konto nr: 0000 76 80 30

Bygning med restaurant

hobby trade art. nr. HT87212
Bygning



Indermurene er rejst, vinduer og gardiner monteret, så mangler facadebeklædning og tagkonstruktionen



Loftet før montering. Det er ikke nødvendigt at lime loftindsatsen fast i bygningen.



Så er facaderne monteret, og tagarbejderne kan komme i gang.

Af Flemming Søeborg

Enhver stationsby har eller havde et jernbanehotel - naturligvis beliggende lige over for stationen, gerne side om side med byens førende købmandsgård, posthuset og andre betydende forretninger. hobby trade har sendt deres "Bygning med restaurant" i form af et nemt byggesæt på markedet. Huset er fremstillet af forudskårne dele i polyurethan og specialpræget træ, komplet med pudsede mure og dekorationsark. Bygningen er nem at bygge, ligesom de første småhuse i serien, og i løbet af en aftens tid har man en nydelig repræsentant for disse så typiske stationsbyhuse.

Som ved alle denne slags byggesæt skal delene monteres helt præcist, uden at der er spalter eller huller mellem vægge eller andre dele. Brug hellere lidt længere tid på samlingen, således at alt sidder præcist, som det skal. Jeg havde lidt problemer med de indvendige mure i den overdækkede gennemkørsel, men det gik dog alligevel at få delene på plads. Af hensyn til evt. belysning har jeg i første omgang ikke limet loftet og tagpartiet fast - det holdes alligevel på plads ved hjælp af tappene i gavlene.

Hotellet har overdækket gennemkørsel til gården, og de lidt nubrede, rå og hvidpudsede vægge giver bygningen et rustikt præg; måske er facaden lige grov



Gadesiden er enkel og prunkløs - og bro-lægningen bølger åbenbart lidt i gaden.

nok i strukturen, men på lidt afstand mildnes indtrykket. Velgørende er det, at dannebrogsruderne ligger tilbagetrækket i facaden, hvilket giver bygningen mere dybde og bedre proportioner. Taget er skiferbelagt og kræver måske lidt patinerings, med mindre det skal fremstå som helt nyrenoveret. Der er ikke vedlagt gardinmasker, så dem må man selv finde. Der er heller ikke tagrender eller nedløbsrør med i sættet.

Et tip inden samling af gulve/lofter: Bor nogle huller til belysning og monter LED-lamper, inden etageadskillelserne monteres. Dæk nogle af ruderne med sort papir, således at ikke hele bygningen er oplyst. Hoveddøren, som

er meget tynd, skal også have en indre afdækning, hvis der skal lys i bygningen - ellers skinner lyset gennem det tynde materiale.

Huset er velegnet til at indgå i en rækkebebyggelse, men da det virker lidt kleint i det, er det nok bedst at bruge huse fra hobby trades egen serie samt evt. ældre Heljan-eller Auhagen-huse til at lave gadestrøgene.

De medfølgende små ark med dekorationer fra Skilteskoven er fine til formålet - men jeg valgte alligevel at lave teksten "Jernbanehotellet" på computeren for at få et større navneskilt på bygningen. Og en petitesse: Der medfølger en gavlreklame for Berlingske Tidende ("den tandløse avisdreng") i form af et selvkøbende ark. Dengang - dvs. for 50-100 år siden - benyttede man ikke 'bill-boards' i denne stil som reklamer på gavlene, men malede store, flotte gavlreklamer på husene, ofte fire-fem etager høje, så skal det være helt korrekt, må man selv male dekorationen på gavlen.

Endvidere mangler der hjørnesten ved portåbningen, så jeg anvendte fire rester fra et støbemark og malede dem granitgrå. De står nu ved hver sit hjørne og sørger for, at køretøjer ikke støder ind i væggene. Blandt de kommende nyheder fra hobby trade er en redningsstation samt en tankstation - begge i 1930'ers stil. Et godt initiativ af den jubilerende virksomhed - hobby trade kunne fejre 20 års fødselsdag i efteråret.



Nu er der kommet skilte og lanterner op ved hoveddøren. Selve navneskiltet er for dominerende og skal udskiftes med et, der passer bedre ind i stilen.



Fin passage gennem bygningen. Hjørnestenene ved portåbningerne er fremstillet af rester af støbemark og hører med til billedet.



Mon ikke der er sang og bægerklang inde bag gardinerne i 'slyngelstuen'. Gadedøren er desværre lidt 'transparent' - men det opdagede jeg først, da huset var samlet og havde fået lys indlagt.



Julekort fra Leif Bangs samling - kun fantasien sætter grænser.

Julekort med motiv fra København H., afsendt den 6. marts 1947. K. Witt-Møllers Kunstforlag. Serie 3023. Tegning Ebbe Fog.

Moin fra Hamburg

Af Flemming Søeborg

De fleste af os kender nok til Hamburgs Hovedbanegård, som er et særdeles vigtigt knudepunkt for Nordeuropas jernbanetrafik. Faktisk er banegården Tysklands største og den næststørste i Europa med over en halv million passagerer og forbipasserende - om dagen. Der afgår hver dag over 800 tog i alle retninger, og dertil kommer over 1.200 S- og U-banetog, så banegården er maksimalt belastet uden udvidelsesmuligheder.

Det tyske forlag Eisenbahn Journal har udgivet et hæfte med historien om denne banegård, illustreret med såvel historiske optagelser helt tilbage fra 1865 som med billeder op til vore dage. Dertil kommer talrige kort, der viser udviklingen og det kolossale sporet i og omkring Hamburg. Havnen er en af Europas største, og når man kører med toget sydpå fra Hovedbanegården, er det et imponerende syn af

havnebassiner, broer og - ude i horisonten mod vest - kæmpestore containerkraner. Selve det centrale havneområde med pakhuse, kølehuse, lagre etc. er forladt af jernbanegodstrafikken og ombygges i disse år - ligesom herhjemme - til bolig- og fritidsområder, mens passagertrafikken på jernbane går stadig igennem denne del af havnen.

Teksten kommer godt rundt i emnet, og der er kapitler om de særlige havnebanetog, rangering, æselsrygge (nedløbsbjerger), de forskellige baneselskaber, remiserne, biltogene fra Altona, broerne, de mange, lokale banegårde og meget andet. Mange af billederne er i A 4-størrelse og meget interessante. Teksten er på tysk, men letlæst, og da hæftet er udgivet i år, er teksten helt á jour med henblik på de nuværende forhold. En god lektüre i toget på vej ned til f.eks. et besøg på Mi-WuLa, verdens største modeljernbaneanlæg få hundrede meter fra Hamburgs Hovedbanegård.

Konrad Koschinski: Eisenbahn in Hamburg. 92 sider, hæftet. Talrige ill. Eisenbahn Journal 2019. ISBN 978-3-89610-717-6
Pris ca. kr. 100,-



Henvendelser og rettelser



MaK-lokomotivet ØSJS M 10 i 1990.
Foto Tommy Jørgensen.



NSB DB 261 5 869 i Trondheim 1992.
Foto KEJ.

Bent Ravnild, Skagen, har på flere modelbyggeres vegne sendt en forespørgsel til Spor og baner og til Heljan, da de meget gerne så en spor 0-model af MaK-lokomotivet fra Heljan. Det er en idé, som Spor og baner kan støtte, og det forekommer at være en oplagt tanke, især da lokomotiverne jo er meget kendte og efterspurgt i Tyskland. Hvis der overhovedet kan blive tale om en spor 0-model, kræver det nok, at flere melder sig som interesserede - enten ved at sende en mail til Spor og baner eller til Heljan. Men bemærk, det er foreløbig blot en tanke, og om det kan blive realiseret, må vi afvente.



Gentofte-ambulancen med 112-alarm.
Foto Jean Philip Ricard.

Kjeld E. Jørgensen gør opmærksom på, at det tyske rangerlokomotiv V 60 ikke udelukkende har kørt i Tyskland, men at 16 eksemplarer også blev købt af De norske Statsbaner (NSB) mellem 1985-88 og indsat blandt andet i Trondheim under benævnelsen Di5. Kjeld har fotograferet et af dem netop i Trondheim. De blev udrangeret og hugget op 1996-98.

Brekina-ambulancen fra Gentofte med markeringen Alarm 112 var god nok, meddeler Jean Philip Ricard og medsender dette billede, der viser bilen den 10. april 2008. Alarmnummeret skiftede fra 0-0-0 til 1-1-2 den 1. maj 1992. Så modellen er korrekt - men til epoke V-VI og ikke IV.

DSB Gs fra Rivarossi

Af Flemming Søeborg

Som nævnt i sidste nummer af Spor og baner ville Hornby ind på det danske marked. Firmaet har nu udsendt den lovede Gs-vogn med DSB-markering (epoke V, 1:87), og det skulle jo så være godt. Men ak, Rivarossi har desværre givet vognen forkerte farver. Modellen er rødbrun over det hele, nærmest som en fransk Gs-vogn, men Gs-vognene beholdt grundlæggende deres mørkebrune farve (DSB nr. 3), evt. en lidt lysere farve (rå umbra), og undervognen var sort. Taget sølvfarvet. Ikke mindst tagene blev med tiden stærkt patinerede. Mange af Gs-vognene kørte videre med den originale farve, ofte pletmalet i alskens andre farver.

Rivarossis model er ellers flot detaljeret med fine graveringer, tynde håndbøjler og godt detaljeret undervogn inkl. dummy-modelkoblinger, selvom der ud over farven er en hel del forskelle i forhold til DSB-forbilledet: Der er forkerte slutsignalholdere, de lodrette profiljern i gavlene er spidset for meget til, undervognen er brun, der mangler 'baner' på taget osv. Det er 'medfødte' fejl, som skyldes den fælleseuropæiske grundmodel, men farven kunne Rivarossi godt have forsket noget mere i, ligesom påskrifterne heller ikke er korrekte.

Vognen har nr. 01 86 120 3 850-7. Det skulle således være en vogn med bremseplatform, men modellen burde have haft nummer i rækken af vogne uden bremseplatform (123 0 000 – 299). Påskrifterne skulle have fyldt mere i højden (en hel brædde).

Naturligvis kan Rivarossi henholde sig til, at DSB ikke længere har nogle godsvogne, og at det derfor kan være svært at give dokumentation for en given model; men der ligger masser af information på nettet, ligesom der stadig eksisterer en hel del af disse meget almindelige vogne (der blev bygget over 3.000 G/Gs-vogne). Farven burde være det nemmeste at have styr på – så man forledes til at tro, at Rivarossi har haft for mange rå overdele og undervogne til franske modeller, som man så i skyndingen har 'fordansket'. Den slags gik tilbage i 1980'erne, men ikke i dag, så der er vel ikke andet for end at køre vognen til skrotsporet? Det kan næppe betale sig at male den om, for den skal også omlitres til korrekt nummer. Ærgerligt, for det er en 'ommer'.

Rivarossi art. nr. HR6456 DSB
Gs 01 86 1203 850-7. Epoke V.
Pris ca. kr. 180,-.



Rivarossis nye DSB-vogn.



Hvad er den rette farve på Gs-vognene - for den varierede meget, som det ses på billedet fra Nyborg F. januar 1998. Foto F. Søeborg.



Påskrifterne er ikke helt i orden.



Ikke en helt rigtig DSB Gs-model, desværre.



Brostenene passer godt til et baggårdsmiljø - her ved bagsiden af hobby trades hotel.

Toppede brosten

NOCH har udvidet programmet med gadebelæggninger af kvartssand og stenmel. Disse naturmaterialer giver ganske enkelt de mest overbevisende overflader, og det nye ark med kampestensbelagt markedsplads er fantastisk flot. Det egner sig ikke kun til landlige markedspladser, det er selvsagt til gårdspladser, hvor man næsten fornemmer hestevognens skramlen hen over de toppede brosten. Arket er 155 x 210 mm stort og er nemt at skære/klippe til. Det kan limes med hvid lim eller UHU Por.

NOCH art. nr. 60326 Markedsplads. Epoke I-VI. Pris ca. kr. 90,-.

Skorstensfejbil

Før i tiden kørte skorstensfejterne gerne rundt på cykel med stigen over skulderen. Det skal man nok afholde sig fra i dag med den kraftige cykeltrafik. I stedet kan man indsætte denne nye model fra Norev, en Citroën U 11 med påskriften "Ramonage Bertrand" (Bertrands Skorstensfejning). Modellen er metalstøbt med faststøbte detaljer og lidt forenklet, men repræsenterer et godt og sjældent forbillede. På den ene side er monteret en stige, og der er åbent bagtil, således at man kan placere redskaber her. Citroën-varevognen findes også i neutral, hvid udgave (nr. 159926).



Licenskontrol - pas på, plankeværkslyttere!.

Licensbil fra DR

Brekina har udsendt en pudsig nyhed, nemlig pejlevognen fra Danmarks Radio. Det er et blå VW T 1-rugbrød med antenne på taget og påskriften 'Licenskontrol'. Før i tiden var det en udbredt sport eller fornøjelse at undgå at betale licens for radio og fjernsyn ("plankeværkslyttere" og "sortseere"). For at dæmme op for det indsatte DR et antal pejlevogne, der kørte rundt på gader og veje og pejlede efter radiosignaler fra de tændte apparater. Var der udsving, var det nemt at kontrollere i registrerne, om der var betalt licens på en given adresse. Ofte fortalte beboerne, at de netop samme dag havde anskaffet radio- eller fjernsynsapparatet og ikke havde nået at melde det til. Man slap dog ikke for at betale licensen.

Brekinas model vækker derfor sjove minder om denne tid. Der bør placeres et par teknikere inde i vognen - den ene f.eks. med hovedtelefoner, mens han betjener pejleudstyret (som man dog selv må konstruere). Velegnet til modelvejene ca. 1965-80.

Brekina art. nr. 236233 VW T 1 Licensbil. Pris ca. kr. 120,-.



En fin oldtimer.



Bertrands franske skorstensfejervogn.

NOREV art. nr. 159927 Citroën U 11 Skorstensfejervogn. Pris ca. kr. 75,-.

Dansk JEEP

Brekina Arwico har udsendt en model af en Jeep fra den danske hær. Det er dog ikke en helt almindelig Jeep, denne model er nemlig dekoreret med dansk flag samt FN-flaget og en rød militærnummerplade. Jeg kender ikke til forbilledet, men ud fra FN-flaget vil jeg antage, at den kan have været benyttet f.eks. på Cypern eller andre steder, hvor FN har udstationeret tropper. Nummerpladen er endvidere kvadratisk, hvilket jeg heller ikke har set før. Modellen er lidt grov i detaljerne og lever ikke helt op til Brekinas øvrige modeller, og prisen er absolut i overkanten



Fronten med nummerplade og FN-flag samt dansk flag.



Jeep'en set fra bagenden.

Brekina Arwico art. nr. 236341. Dansk Jeep. Pris kr. 230,-.



Volvo-rutebilen i spor 0.



Overbevisende og flot detaljering på rutebilen.



Modellen sammenlignet med en H0-rutebil - der er mærkbar forskel.

Stor rutebil

Til spor 0 - eller blot til bilsamlingen - er der kommet en Volvo-rutebil i skala 1:43,5. Det er en snuderutebil, Volvo B 375 fra 1957, cremefarvet med røde dekorationer. Rutebilen er vedtalt og har nye, danske nummerplader (LV 94084). I destinationsfeltet står "Ystad (Rønne)", så der er altså tale om en Bornholmer-rutebil. Hvorvidt modellen er korrekt og har dansk et forbillede, ved jeg ikke, men den er flot - og den vil udgøre et blikfang på et spor 0-anlæg eller hjemme i vitrinen. Modellen er fremstillet for SpeciealC-86 og er lavet i Bangla-Desh, hvilket yderligere bidrager til uklarheden om dens forbillede, men - flot er den som nævnt.

SpecialC-86. B 375 Volvo Rutebil. Pris ca. kr. 300,-.

Jubilæer i 2019

En jubilerende jernbane med lange rødder - MBJ.
Her afgår LJ 11 med tog fra Maribo til Bandholm,
den 20. oktober 1946. Foto Hesselink, arkiv HGC.



Den gamle Langebro (Christian IX.'s Bro)
med Hs-maskine i begyndelsen af
1900-tallet. Postkort, arkiv Leif Bang.



Nu afdøde lokomotivfører Erik Hellesen fyrer Gamle Ole op på
Banverkets Museum i Ängelholm den 3. maj 2008.
Foto Flemming Søeborg.



Hs 378 nærmer sig skrotningen i april 1961. Her holder det ved
Godsbanegården i København sammen med andet materiel.
Ukendt fotograf, slg. JSN.

Af Flemming Søeborg

Hvert eneste år, ja nærmest hver eneste dag byder på en eller anden begivenhed, der bør mindes; og er der ikke noget at mindes, har alverdens organisationer fundet på at udnævne snart sagt enhver dato til "årets xx-dag". Det kan være svært at holde rede på, og i mange tilfælde er det nok også ret underordnet, hvad der skal fejres. Dette er blot en kort opsummering af nogle væsentlige mindedatoer på det jernbanemæssige område.

I 1869, altså for 150 år siden, åbnede Danmarks første privatbane, drevet af lokale storgodsejere. Det var den korte strækning Maribo-Bandholm Jernbane (MBJ), der i første omgang blot havde to sadel-

tanklokomotiver til rådighed. Maribo fik hermed fik forbindelse til en større havn; mange år senere kom Maribo-Bandholm Jernbane til at danne basis for Danmarks første veteranjernbane. Det er der dog nok grund til at mindes.

Blandt jubilarerne, der også fylder 150 år, er "Gamle Ole", det lillebitte rangerlokomotiv fra Århus, der nærmere ligner en samovar på hjul end et egentligt lokomotiv. "Gamle Ole" eller Litra O, Nr. L 2, som den korrekte betegnelse er, blev anskaffet til rangering på havnebanen i Århus sammen med tre andre maskiner, der blandt andet også skulle benyttes til færgerangering ved Lillebælt. Lokomotiverne var ikke ret kraftige, og maskinerne var så vidt vides ikke vellidte af personalet. Lokomotiverne blev kaldt "kaffemøl-

lerne". O.L.2 overlevede som stationær varmekedel ved værkstedet i Århus og er siden blevet restaureret og kunne førhen ses i drift ved festlige lejligheder.

Mere velkendte er de små rangerlokomotiver litra HS, også kendt som Hansigne. De første af denne type kom i drift allerede under Sjællandske Jernbane-Selskab i 1873, men fra 1894 og frem blev der bygget flere serier af disse lokomotiver. Somme af dem holdt sig i drift gennem mange årtier. Nr. 378-384 stammede fra 1894 og kunne altså i år fejre 125-års jubilæum, men ingen fra denne serie er bevaret.

Det gælder heller ikke årets største jubilar, K-lokomotivet. De fire første maskiner (nr. 501-504) blev netop taget i brug i 1894 og ville altså også have kunnet fejre 125-



Hs 363 og Hs 415 - et sjældent syn, men det kunne ses på Danmarks Jernbanemuseum den 21. oktober 2007. Foto Flemming Søborg.



Vogn 395 på den kortlivede linie 17 på Rådhuspladsen ved Jernbanegade 1932. Året efter forsvandt denne vogntype helt. Arkiv Leif Bang.



Liggevogne var et populært indslag i indenrigstrafikken fra 1969, indtil den faste forbindelse over Storebælt tog livet af liggevognene - og megen anden jernbanetrafik. Foto DSB.



Et meget ringe, men også sjældent billede af en ukendt K-maskine i Kolding 1918. Privatfoto. Slg. JSN.



Linie 18 holder ved folkerumsbygningen i Svanemøllen mellem 1919-25. Vogn 419 er bevaret og er restaureret på Skjoldenæsholm. Arkiv KS.



Den nye linie 11 med vogn 458 i front på Husum Torv den 28. april 1944. Vognen har fuldt mørkelægningsudstyr. Foto Jan Walter, SHS arkiv.



En anden K-maskine med ukendt nummer med eksprestoget Herning-Brande ca. 1925. Slg. JSN.



En ensom linie 11 triller en meget stille dag forbi stoppestedet ud for Radiohuset og Forum den 20. juli 1958. Foto Jan Walter, SHS arkiv

års dag i år. Heller ikke et af disse første lokomotiver er bevaret, men heldigvis findes hele tre K-maskiner endnu - nr. 563, 564 og 582.

Springer vi frem til 1919, altså for nøjagtigt 100 år siden, er der ikke de store, festlige jubilæer at mindes, for i 1919 skete en af de værste jernbaneulykker til dato herhjemme. Et eksprestog fra Kalundborg kørte op i et Korsørtog ved Vigerslev, hvorved omkring 40 mennesker omkom. Ulykken, der skyldtes et sammenræs af uheldige omstændigheder, medførte trods alt flere forbedringer efterfølgende: Det mangelfulde udstyr og beredskab ved katastrofer blev forbedret, bl.a. med indførelse af elektrisk lys og bedre redningsmateriel, og DSB søgte ved fremtidige jernbaneanlæg at undgå

krydsende togveje i niveau. Endvidere blev man fuldstændigt klar over, at de gamle kupévogne, overvejende af træ, var livsfarlige og hurtigt muligt skulle erstattes af nyt materiel.

Mere glædeligt var det, at i 1919 blev landets to største sporvejsselskaber, Københavns Sporveje (KS) og Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab (FSEA) sluttet sammen under navnet KS, hvilket førte til langt bedre forbindelser for passagererne. To nye linier, linie 17 (Vanløse-Rådhuspladsen) og 18 (Svanemøllen-Frederiksberg Runddel) så dagens lys, og mange andre linier blev omlagt. I alt rådede det nye KS herefter over 866 sporgvogne og 13 motoromnibusser, og foretagendet var i kraftig vækst.

Et sidste jubilæum i samme kategori: I 1944 blev den mindre kendte linie 11 "Undulaten" etableret som aflastningslinie mellem Brønshøj og Vesterbro/Engelshave. Linie 11 havde blå/grønne skilte med hvide tal, en lettere uheldig farvekombination. Linien fik da heller ikke nogen lang tilværelse, allerede i 1958 forsvandt den til de evige stoppesteder, men den nåede dog at få de samtidige, nybyggede scrapvogne indsat på linien.

I 1969, altså for 50 år siden, opgav D.F.D.S. natbådssejladserne København-Århus/Ålborg. DSB satte i stedet nattog ind med liggevogne, og da det blev en stor succes, blev der senere også indført sovevogne med brugt tysk og senere engelsk materiel.

Metro Cityringen blev endelig åbnet

Tekst og fotos Finn Frøsig

Søndag d. 29. september åbnede den nye Cityring i København. Det skete med taler af HKH Dronning Margrete II., borgmestre fra København og Frederiksberg, og en tur med åbningstoget, sammen med en stribe andre honoratiores. Derefter kunne københavnernes, der havde stået i kø i timevis, endelig overtage deres nye transportsystem. Jeg ventede et par dage på at opleve det, så trængslen ikke var så voldsom.

Og, det er et usandsynlig flot anlæg. Der er tænkt nyt på mange områder. Væggene i stationsrummene er beklædt med kakler i forskellige farver, som afløser for den ensartede grå beton i den eksisterende Metro. På stationer, hvor man kan skifte til S-tog, er væggene røde, andre steder de tilpasset arkitekturen i byområdet over stationen.

Stationsområderne er lyse og venlige, meget flot oplyst, dels med dagslys fra store skylights, men ikke mindst med en fremragende brug af LED-belysning. Der er f.eks. indbygget lys på undersiden af rulletrapperne og i gelænderne på adgangstrapperne. Der er to store elevatorer på alle stationer. Mange steder er rulletrapperne også ført helt op til stationspladsen.

Velanbragte informationstavler sørger for god vejledning om ventetid og retning på togene. I perronerne er dørområderne tydeligt markeret og med angivelse af spornummer.

Cityringen er, som navnet siger, en ringlinje. Rejsetiden er ca. 24 minutter for hele turen rundt, men i praksis max. ca. 12 minutter til fjerneste punkt på ruten, uanset hvilken retning man vælger.

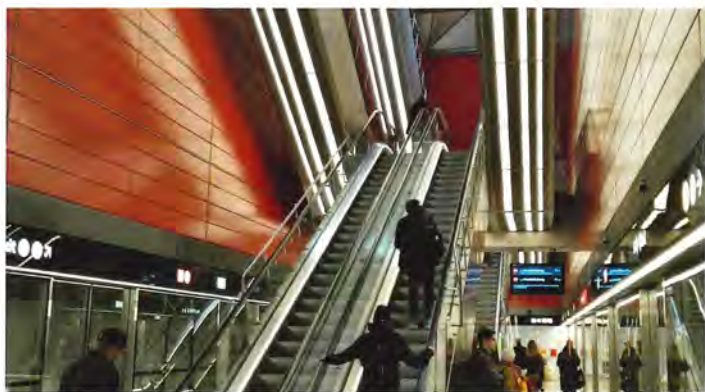
I togene er antallet af siddepladsen reduceret. Sæderne er smalere, derfor er fremkommeligheden i midtergangen og dermed i hele toget til gengæld væsentlig bedre.

Her i oktober er flere af stationerne ikke helt færdige, bl.a. mangler tunnellerne mellem metrostationerne og Østerport St. og Hovedbanegården at være klar. Det samme gælder rulletrapper og elevatorer til S-togs perronerne på Nørrebro Station. De vil først være klar i 1. halvår 2020. Wi-fi var heller ikke klar ved åbningen, tænk bare ingen mobiltelefoner, men det kommer sikkert hurtigt på plads. Der har været en del klager over støj fra beboere over metrostrækningen, jeg oplevede selv en markant hjulstøj på en af mine ture. Skinneslibning skal efter planen ske i november, måske er der også behov for noget hjulafdrejning. Mange af stationspladserne er ligeledes endnu ikke helt færdige. Der mangler brolægning og beplantning mange steder, men der er ingen tvivl om, at København i løbet af kort tid kan opleve nye og smukke pladser markere sig i bybilledet.

Efter planen skal første del af næste Metro etape (M4) fra Nordhavnen til Hovedbanegården åbne i begyndelsen af 2020. Etape 2, som går fra Hovedbanegården gennem Sydhavnen til Ny Ellebjerg Station er under anlæg. Det forventes, at tunnelboremaskinerne, som er ankommet, kan starte borearbejdet i januar 2020.



Stationspladsen ved Nørrebro Station. Rulletrapper og elevatorer til S-togsperronerne er under montering. Arkaderne under S-togs sporene er endnu ikke færdige og cykelparkeringen på den modsatte side mangler også.



Stationsrummet på Nørrebro Station. De røde vægge signalerer, at her kan skiftes til S-tog. Lyset på undersiden af rulletrapperne medvirker til et rart og venligst stationsrum.



Infotavler på Frederiksberg Alle Station, klart og tydeligt. I gulvet er indstigningsområdet tydeligt markeret.



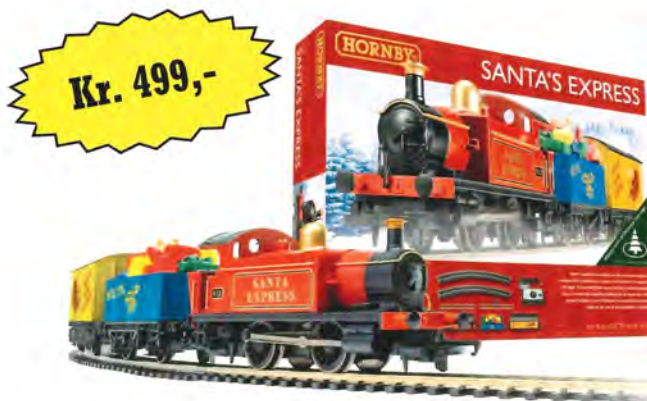
Interiør fra et af de nye tog. Sæderne er nu enkelte, så der bliver mere plads i midtergangen. Dermed fordeler passagererne sig mere naturligt i hele toget.

TOGCENTER

Vi matcher laveste netpris*

Märklin C-skiner uhørt billigt.

		Før	Nu kun
24064	Gleis ger. 64,3 mm	kr. 31,00	kr. 26,00
24071	Gleis ger. 70,8 mm	kr. 31,00	kr. 26,00
24077	Gleis ger. 77 mm	kr. 23,00	kr. 20,00
24094	Gleis ger. 94 mm	kr. 23,00	kr. 20,00
24107	Gleis geb. r360 mm, 7,5 Gr.	kr. 23,00	kr. 21,00
24115	Gleis geb. r360mm, 15 Gr.	kr. 25,00	kr. 21,00
24130	Gleis geb. r360 mm, 30 Gr.	kr. 23,00	kr. 16,50
24172	Gleis ger. 172 mm	kr. 23,00	kr. 17,50
24188	Gleis ger. 188 mm	kr. 23,00	kr. 17,50
24194	Schaltgleis geb. r360 mm, 15 G	kr. 109,00	kr. 94,00
24206	Gleis geb. r437,5 mm, 5,7 Gr.	kr. 23,00	kr. 20,00
24207	Gleis geb. r437,5 mm, 7,5 Gr.	kr. 23,00	kr. 21,00
24215	Gleis geb. r437,5 mm, 15 Gr.	kr. 23,00	kr. 21,00
24224	Gleis geb. r437,5 mm, 24,3 Gr.	kr. 29,00	kr. 25,00
24229	Gleis ger. 229,3 mm	kr. 31,00	kr. 29,00
24230	Gleis geb. r437,5 mm, 30 Gr.	kr. 29,00	kr. 25,00
24236	Gleis ger. 236,1 mm	kr. 31,00	kr. 29,00
24294	Schaltgleis geb. r437,5 mm, 15	kr. 109,00	kr. 94,00
24315	Geb. Gleis	kr. 33,00	kr. 27,00
24330	Gleis geb. r515 mm, 30 Gr.	kr. 37,00	kr. 31,00
24360	Gleis Gerade 360 mm	kr. 46,00	kr. 35,00
24430	Gleis geb. r579,3 mm, 30 Gr.	kr. 38,00	kr. 34,00
24530	Gleis geb. r643,6 mm, 30 Gr.	kr. 42,00	kr. 37,00
24611	Weiche links r437,5 mm, 24,3 G	kr. 159,00	kr. 135,00
24612	Weiche rechts r437,5 mm, 24,3	kr. 159,00	kr. 135,00
24624	Doppelkreuzungsweiche 188,3 m	kr. 529,00	kr. 437,00
24630	Dreiwegweiche 188,3 mm	kr. 309,00	kr. 266,00
24640	Kreuzung 188,3 mm	kr. 159,00	kr. 147,00
24649	Kreuzung 103,3 mm	kr. 149,00	kr. 147,00
24671	Bogenweiche links r360 mm, 30	kr. 159,00	kr. 135,00
24672	Bogenweiche rechts r360 mm, 30	kr. 159,00	kr. 135,00
24711	Weiche links r1114,6 mm	kr. 229,00	kr. 212,00
24712	Weiche rechts r1114,6 mm	kr. 229,00	kr. 212,00
24740	Kreuzung schlank 236,1 mm	kr. 179,00	kr. 178,00
24771	Schlanke Bogenweiche links	kr. 309,00	kr. 248,00
24772	Bogenweiche rechts, schlank	kr. 309,00	kr. 248,00
24912	Gleis geb. r1114,6 mm, 12,1 Gr.	kr. 46,00	kr. 36,00
24922	Übergangsgleis K	kr. 53,00	kr. 43,00
24951	Übergangsgleis M	kr. 53,00	kr. 43,00
24977	Prellbock	kr. 61,00	kr. 49,00
24978	Prellbock beleuchtet	kr. 119,00	kr. 94,00
24994	Schaltgleis ger. 94,2 mm	kr. 109,00	kr. 98,00
24995	Kontaktgleis-Satz	kr. 149,00	kr. 123,00
24997	Entkupplungsgleis 94,2 mm	kr. 189,00	kr. 178,00



Kr. 499,-

Julestartset kun kr. 499,- Indeholder Santas juledamplokomotiv, vogn med gaver og lukket godsvogn til slædetransport. Skinneoval 77cm x 92cm, kørekontrol og transformator.

Lige til at sætte op under juletræet eller i juledioramaet.

Hvorfor betale mere-

Märklin 39677 MY 1110 hos os kun kr. 1999,



Highlights

- Multiprotokoldekoder med Spielwelt-Funktion mfx+.
- Talrige lysfunktioner kan kontrolleres digitalt.
- Påsatte rangerplatforme i ætset metal.
- Korrekt gengivelse af sandpåfyldningsstudse.

Kr. 1999,-

Besøg også vores store brugtafdeling



Togcenter Gentofte: Blåmunkevej 1-3, 2400 København NV

Åbningstider: Mandag, onsdag, torsdag og fredag: 12:00-17:30 Lørdag 10:00-14:00

Tlf: +45 39 65 13 61

www.togcenter.dk

mail: togcenter@togcenter.dk

facebook.com/togcenter

Alle tilbud gælder så længe lager haves, der tages forbehold for udsolgte vare. *Betingelser for prismatch kan ses på vores hjemmeside.

37856    

Elektrisk lokomotiv Serie 185/Traxx 2

Forbillede: Elektrisk lokomotiv Traxx 2, type F 140 AC2 fra firmaet DB Schenker Rail Scandinavia A/S, et samarbejde mellem DB Schenker Rail Deutschland AG og det svenske Green Cargo AB. Lokomotivnummer 185 327-1. Driftstilstand 2017/18. Indsatsområde Danmark og ned i Tyskland.


47112    

"Carlsberg"-lommevogn

Forbillede: Lommevogn fra AAE Cargo AG, udlejet til DB SR Intermodal. Type Sdgmns 33 til transport af containere, veksellad eller sættevogne. Læsset med Carlsberg-sættevogn med presenning. Udseende fra 2013.


47113    

"Tuborg"-lommevogn

Forbillede: Lommevogn fra AAE Cargo AG, udlejet til DB SR Intermodal. Type Sdgmns 33 til transport af containere, veksellad eller sættevogne. Læsset med en Tuborg-sættevogn med presenning. Udseende fra 2013.

