

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 49 · Februar 2020

DKK 130,-



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

BK 20.02.2020-15.04.2020
DKK 130,- - Euro 17,50
ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00049

BK returge 16



■ Kongen og skinnebussen



■ ESU's super-model

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 49, 9. 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. Løssalgspris kr. 130,-

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
Der kom et brev med posten...	4
Der kom et brev med posten...Besøget	6
Damptog til Dagebüll – og andet godt	13
Møns kommunale Automobilselskab – og tiden før	17
På sporet af 2019	17
Det var lidt kedeligt! - Vestre Billetsalg på Lyngby station	18
Märklins seneste nyheder i H0	20
Slutlys	22
Dansk perron fra Faller	26
Nürnberg-messen	30
Skal De med? – med omvendt fortegn	36
Dansk syrekrukkevogn på jysk	39
Endelig en Ferguson	40
Vulkan-Express	42
Brande set fra luften	44
Boganmeldelse "Der kommer flere tog"	46
Noget for nummERMænd - nye sporvognsbøger	47
Europa rundt med Piko	48
Strandgaards Rutebiler	50
Nekrolog	50
Rettelser	51
Horsens Havn igen	52
Flotte og flinke	52
DA-postvogn i Tyskland	53
Ford T, Setrabus og café møbler	54
Færgemodeller	57
Baltic 2-3-2 i H0	58

DANMARKS STØRSTE **SAMLERTRÆF** FOR

GAMMELT LEGETØJ

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

FREDERIKSBERGHALLEN

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

SØNDAGE i 2020: 5. APRIL,

6. SEPTEMBER, 29. NOVEMBER,

kl. 11.00 - 15.00 **GRATIS ADGANG**

Info tlf. 4028 4057

Forsidefoto

Stort billede: Der kom et brev med posten... Foto: Spor og baner

Lille foto: Skal De med - med omvendt fortegn.

Foto Arkiv De Bornholmske Jernbaner

Lille foto: ESUs super-model. Foto Spor og baner

Leder

Velkommen til niende årgang af Spor og baner - og velkommen til såvel alle faste abonnenter og læsere som til dem, der er kommet til i årets løb. Der har været en ret lang pause fra det sidste nummer til dette, men det skyldes hensynet til årets legetøjsmesse, der i år blev afholdt for 71. gang i Nürnberg - af disse har jeg deltaget på de seneste 25 messer.

Det har været dejlige oplevelser - dels er det jo paradisk at kunne boltre sig i en hal fyldt med modeltog, dels at møde hundreder eller tusinder af ligesindede, fagfolk og kolleger fra hele verden. Et paradis, jovist, men også med begrænset holdbarhed. Internettet, stigende priser for udstillerne, langt færre forhandlere og - nogle steder - svigtende omsætning har gjort sit til, at messen efterhånden på modeltogsområdet er svundet ind til meget lidt. Bevares, de store firmaer er der stadig, der er også mange mindre virksomheder og nogle helt små eller nystartede, men bredden og mangfoldigheden er stort set væk, så denne reportage bliver nok den sidste - og så kan bladet de kommende år sendes tidligere ud. De danske islæt var i hvert fald hurtigt overstået.

I øvrigt synes modeltogsbranchen i nogle lande at være på retur, i andre blomstrer den helt usandsynligt godt - i Frankrig for eksempel udkommer der i disse år den ene fantastiske model efter den anden - og det er ikke kun det klassiske firma Jouef, der præsenterer flotte projekter, det er også for os mere ukendte firmaer som REE, L.S. Models/Trans World, Mistral, SUD Express, Modelbex, Hobby66, AMF87 foruden en lang række

tilbehørsfirmaer - og det forlyder endda, at der er en tilvækst af yngre mennesker, der vil bygge modeltog i landet. Hvorfor halter det så herhjemme? Er moderne jernbaner ikke attraktive - eller er det ikke smart eller in at køre med modeltog? Er hobbyen for lukket, henvender den sig kun til os, der i forvejen er 'frelste'?

En del læsere har kritiseret, at mange billeder bliver urimeligt småt gengivet her i bladet. Jeg må erkende, at det er sket lidt for ofte, og jeg vil prøve at undgå det i fremtiden. Det kan nok ikke helt undgås, for jeg vil på den ene side gerne vise så mange billeder som muligt, men på samme vis skal der også være en fængende og indimellem omfangsrig tekst. Balancen er svær - nogle blade sparer meget på billedsiden, hvilket irriterer mig en del, for jeg vil gerne se mere end ét billede af en ny model eller et anlæg. Billederne kan på den anden side ikke fortælle alt, så det drejer sig om at finde den gyldne mellemvej.

Der sker måske ikke så meget på det danske marked i øjeblikket - i hvert fald ikke, hvad danske modelnyheder angår. Nu venter vi på Heljans kommende modeller af privatbane-Marcipanbrødet og de talrige varianter af Mo-vognene, herunder de nittede udgaver. I ventetiden kan vi glæde os over, at det tyske blad Eisenbahn Modellbahn Magazin har nomineret hele tre danske modeller til "Årets model" inden for deres kategorier. Det er Heljans MaK-diesellokomotiv samt McK's litra Q og Mx-lokomotivet - nogle interessante valg. Tænk, hvis en dansk model vandt - det ville da være sensationelt. Vi må vente indtil april med at få resultatet.

Fra den helt store verden sker der også positive ting: Således har Deutsche Bahn AG meldt ud, at virksomheden inden for de næste ti år vil investere ufattelige 642 mia. Euro i nye baner og nyt materiel - og samtidig vil DB AG ikke lukke flere strækninger. I Sverige arbejder stærke kræfter, herunder Trafikverket, på at få genskabt nattogene fra Skandinavien til Centraleuropa (via Danmark), men de danske parter er i denne sammenhæng underligt passive, tavse eller tilbageholdende. Det kaldes også lurepasseri. Flere rejsebureauer tilbyder nu pakkerejser med tog til Syd- eller Vesteuropa - dog ikke med sovevogn, da de nuværende forbindelser ikke er tilstrækkelige, og materiellet heller ikke lever op til moderne krav til komfort og kvalitet på rejsen. Men der er ingen tvivl - på mellemlangt sigt får jernbanen en renæssance, da den er alle andre transportmidler overlegen i henhold til miljø- og klimabelastning. Så *togpræl* er kommet for at blive - på tysk siger man *Zugstolz*, på svensk *tågs kryta*!

Og med det kan vi vist godt se år 2020 i møde med fortrøstning! God fornøjelse med nr. 49.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

ABONNÉR PÅ

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

**NÆSTE UDGIVELSE
16. APRIL 2020**

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

Der kom et brev med posten...

Af Flemming Søeborg



En dag i efteråret 2019 kom følgende brev til Spor og baner, vedlagt en DVD med masser af billeder m.v.
Her følger brevet i dets ordlyd:

"Jeg er af årgang 1942. Som barn boede vi i København og tog ofte med S-tog fra Vanløse ind til byen og evt. videre til Rungsted, hvor vi havde familie boende. Her var det som regel S-maskiner, som trak toget. Det fascinerede mig, og lige efter krigen var jeg med min mor i Havemanns Magasin, hvor jeg købte et trælokomotiv og en vogn. Efter sigende underholdt jeg alle i spurvognen hjem til Vanløse om mit nye tog!

Min mor kom fra en større ø lidt syd for Bergen i Norge, og i sommeren 1945 rejste vi på ferie til familien her. Det var en lang rejse med tog gennem Sverige og Norge, og lille, som jeg var, blev jeg nok noget træt af rejsen, som dengang varede tre dage! Men siden rejste vi næsten hvert år til Norge og besøgte familien, og jeg husker godt dampdriften på Bergensbanen, hvor det bare var med at få lukket vinduerne i en fart, når vi kørte ind i en af de mange tunneller. I 1950'erne overtog diesellokomotiverne, og i julen 1964 kørte jeg hele vejen fra Oslo til Bergen med elektrisk lokomotiv.

Flere gange rejste familien til Nordnorge via Sverige og besøgte familie lidt syd for Tromsø, så jeg har mange gange rejst med SJ.

Derfor var det nok ikke helt unaturligt, at jeg tidligt begyndte at interessere mig for modeljernbane. Hvor mange gange har jeg mon ikke stået foran en legetøjsbutik og set på Märklin-tog!

Men drømmen kom ikke længere end til køb af et Märklin katalog fra 1954. Og ud fra dette katalog planlagde jeg så mine virtuelle indkøb og tegnede baneforløb ...

I gymnasiet havde en af mine gode venner lidt modeltog, men han skulle selv bygge skinnelegemet. Så jeg byggede hjemme to sporskifter til ham (!) – inden han fattede mere interesse for en af det andet køn. Og så var disse planer skrinlagt.

Modeltog var jo vanvittigt dyrt på dette tidspunkt, da landet jo ikke ligefrem var oversvømmet med udenlandsk valuta!

I 1962, hvor jeg var ung løjtnant i Tønder, kørte en kammerat mig til Flensborg, hvor jeg købte min første modeljernbane, bl.a. en model af SJ litra Da. Først senere opdagede jeg, at modellens nummer var 881, et lokomotiv som jeg havde fotograferet en tidlig morgen i 1960 i Kiruna! Så dette lokomotiv vil vist altid være mit kæreste eje.

I sommeren 1963, hvor jeg begyndte at læse på Handelshøjskolen i Århus, lavede jeg så min første jernbanevogn i H0. På det tidspunkt havde jeg anskaffet Povl-Erik Harby's lille bog, "Gods- og personvogne til modeljernbanen", samt alle de numre af Modeljernbane Nyt, som Bent Palsdorf kunne levere. Hos hobbyhandlerne købte jeg deres restlagre af hjul, hjulkasser og andre fittings, inden de kastede det ud!

Så i perioden 1963-87 byggede jeg 132 jernbanevogne, overvejende DSB-modeller, men hver tiende skulle være norsk eller svensk! Endvidere har jeg i messing bygget litra Mo, Mx, Mh, Ms-lyntog og damplokomotiverne litra E og P.



I en række tilfælde har jeg opmålt og tegnet vogne, som jeg gerne ville bygge.

Ind imellem anskaffede jeg mig lokomotiver, som alle skulle være skandinaviske.

Og med fremkomsten af plastic som byggemateriale må jeg jo indrømme at mine modeller ikke kan stå mål med alle de detaljer, som en "købemodel" trods alt kan fremvise. Så ind imellem har jeg så anskaffet næsten 90 forskellige vogne, hvoraf der nu er ca. 75 tilbage.

Med større interesse for modeljernbane i Danmark er der jo også blevet produceret en række modeller af lokomotiver. I en periode købte jeg Lima-modeller og ombyggede dem til vekselstrøm. Senere har jeg købt en række modeller fra danske producenter. Nogle kan køre, andre kan ikke køre. Jeg har mange Heljan-modeller. Flotte modeller, men det er aldrig lykkedes mig at få bare en enkelt til at køre på et Märklin-anlæg!

I 1970'erne, hvor jeg boede i Holte, fik jeg stillet lidt modeljernbane op i et mindre værelse. Det kørte fint, men jeg var nødt til at pille det ned, da jeg flyttede til Århus. I Århus bor vi i et stort gammelt hus, hvor jeg råder over små 20 m² til min modeljernbane. Den blev planlagt i 1980'erne og fik det forløb, som den stadig har. Den lå godt nok stille i en ti-årig periode, men så støvede jeg det hele af og lagde helt nye spor overalt, byggede huse og lavede styring af hele anlægget. De gamle Heljan-huse nænner jeg ikke at skille mig af med, så de står stadig på anlægget, om end de er lidt for små! Alle nye huse har jeg lavet i nøjagtig størrelse. Mange af husene har jeg fundet i Signalposten (Poul Wind Skadhauges tegninger). Andre er bygget lidt efter fri fantasi.

Posthuset i Silkeborg har en lidt speciel historie. Min far var ansat i kommunen, og på et tidspunkt ville han gerne lave en vejudvidelse øst for stationsbygningen, hvor posthuset lå. Dette kunne lade sig gøre, fordi man kunne flytte nødvendige funktioner ind i det gamle toldkammer, som lå længere nede ad vejen. Så posthuset blev revet ned. Huset var tegnet af Hack Kampmann og var en meget flot bygning, som ville passe ind i mit anlæg. Jeg spurgte min far, om han kunne fremskaffe tegningerne til huset hos bygningsinspektøren – men denne havde ingen tegninger af bygningen, da et posthus er en statsbygning. Men min far fandt to postkort, så kunne jeg selv måle op og bygge huset, mente han! Og sådan blev det.

På trods af, at jeg har beskæftiget mig med edb siden midten af 1960'erne, er min styring opbygget helt konventionelt med brug af mange relæer. Jeg kan lægge togveje på stationerne og på den måde køre mine tog rundt på banen.

For nogle år siden lavede jeg et powerpoint-show, som jeg siden har vedligeholdt. Showet viser en kavalkade af danske tog og lokomotiver gennem hundrede år, allesammen i model.

Med venlig hilsen,

Jan Løve Østerbye"

Der kom et brev med posten... Besøget

Klassikeren på Jans anlæg - det svenske Da-lokomotiv 881 fra Märklin - et særdeles robust lokomotiv med enorm trækraft.



Jan fortæller om en af sine modeller

Af Flemming Søeborg

Se, det var jo en optakt, der virkede inspirerende! Jeg kontaktede Jan efterfølgende og aftalte at mødes med ham. Jeg tog toget til Århus og blev afhentet på banegården. Vi kørte direkte til huset, hvor modelbanen befandt sig i kælderen. Her var god plads, modelbanen var bygget rundt langs væggene, så vi lige måtte bukke os og kravle ind under det smalle stykke ved en af dørene, og så stod vi midt i 'paradiset' - et næsten komplet færdigt modeljernbane-anlæg. Jan sagde, at helt færdigt var det ikke, og det måtte det heller aldrig blive, for så forsvandt noget af fascinationen ved det. Så i et hjørne var der stadig den bare anlægsplade uden græs, spor eller

bebyggelse - der skal altid være noget at gå i gang med, som Jan sagde.

Så tændte Jan for anlægget og spurgte, om der var særlige tog, jeg gerne ville se køre. *Dem alle*, havde jeg lyst til at svare, men jeg besindede mig, og vi valgte forskellige af Jans maskiner. De kørte derefter deres runder på anlægget, der er ret overskueligt opbygget: Centralt i det hele ligger den store banegård med hovedbygning, remise, drejeskive og et stort opstillingsområde, hvor næsten alle spor er optaget af togstammer - flest danske, men for eksempel også svenske.

Herfra kan togene køre i to retninger, og via underjordiske spor kommer de til et par mindre stationer, hvor der er mu-

lighed for krydsning og lidt rangering ved behov. Alle spor er Märklin C-spor, og der er køretråd over de synlige spor. Landskabet er enkelt opbygget med bløde kurver, således at togene kan nydes optimalt i deres rette omgivelser.

Vi får set adskillige tog køre på anlægget, lige fra klassiske modeller som Märklins første N-maskine fra 1960'erne, som kører lige så stabilt som for 50 år siden, til Mo, Mz og MA - men et andet lokomotiv, som gjorde stort indtryk på mig, var Jans Q-maskine, som han også har bygget selv.

- Hvilke materialer anvender du ellers til vognbygningerne?

- Ud over vognbunde af messing bruger jeg 0,8 mm tre-lags krydsfinér til vognsiderne (trævogne), og taget er tilhøvlet træ. Sikkerne er lavet af sytråd, mens sprosserne er lavet af 1 mm krydsfinér, bemalet med sølvfarve. Alle vogne og lokomotiver er i øvrigt håndmalede. Mo'en er også bygget af messing, mens undervognen stammer fra en V 200-maskine.

Omfattende selvbyg

Det er først ved nærmere betragtning, at det går op for mig, at en meget stor del af lokomotiver og vogne er modeller, bygget af Jan selv. Der er utallige, selvbyggede vogne, og mange af dem har 50 år eller mere 'på bagen' - men holder stadigvæk.

- Hvordan har du bygget modellerne?

- Først har jeg målt mange af forbillederne op og lavet nøjagtige skalategninger af dem. Dernæst har jeg bygget dem - stålvogne er bygget af metal, mens trævognene overvejende er bygget af træ. Jeg har aldrig brudt mig om at bygge i plastic, tilføjer Jan næsten undskyldende, det er ikke mit materiale.

Men der er ingen som helst grund til at undskylde det. Vognene er meget flotte, selvom de slet ikke har den mængde af detaljer, som moderne, industrifremstillede vogne kan byde på. Til gengæld har de en charme og et udtryk, nærmest en personlighed, som intet massefremstillet produkt nogensinde har eller kan få. Om det så er de fine stafferinger, har Jan lavet dem selv.



Et udsnit af den store, centrale banegård Nykøbing med masser af spor og tog.



Godsbanegården set fra en anden vinkel - også her er stort set alt materiel bygget af Jan.



Her er et overblik over opstillingssporene med Silkeborg Posthus øverst i baggrunden.



Märklins store N-maskine fra 1960'erne klarer stadig opgaverne med de lange brunkulstog fint.



Ikke mange kunne oprangere så fine og helstøbte tog af 'egen-produktion' for 50 år siden.



Mellemstationen Videbæk ligger i en lang kurve med god plads til krydsninger.



Flere flotte, håndbyggede villaer på vej ud af byen.



Q-maskinen afventer afgang. Stort set alt materiellet på billedet er hjemmelavet.

- Påskrifterne er ikke så fine, mener Jan om dem.

- Måske ikke, men det er da imponerende, at du har arbejdet med dem og fået så gode resultater ud af det.

Når togene kører, giver de endvidere en realistisk fornemmelse - dels er togene tunge på grund af den store vægt af vognene, dels er hastigheden moderat - og lyden god (mekanisk, uden lyd-

moduler). Og så fungerer det hele, selv efter lang stilstand.

Jan tilføjer, at anlægget er bygget efter 1980. Et tidligere anlæg, som han dengang havde i Holte, er skrottet; også et anlæg med første generations K-skiner er skrottet, da skinnerne rustede. Senere fik K-skinerne massive profiler, således at der ingen korrosion finder sted. Enkelte steder ligger der dog stadig gamle K-skiner, tilføjer Jan.

Styringen af togene foregår via gamle pulte, der er miniatureudgaver af DSB's styringsanlæg med automatisk indstilling af togveje m.v. - hvilket har medført et omfattende arbejde med relæer og ledninger i pultene. Efter en god eftermiddag kører Jan mig tilbage til banegården, og jeg kan nyde billederne fra hans anlæg under hjemturen med IC3.



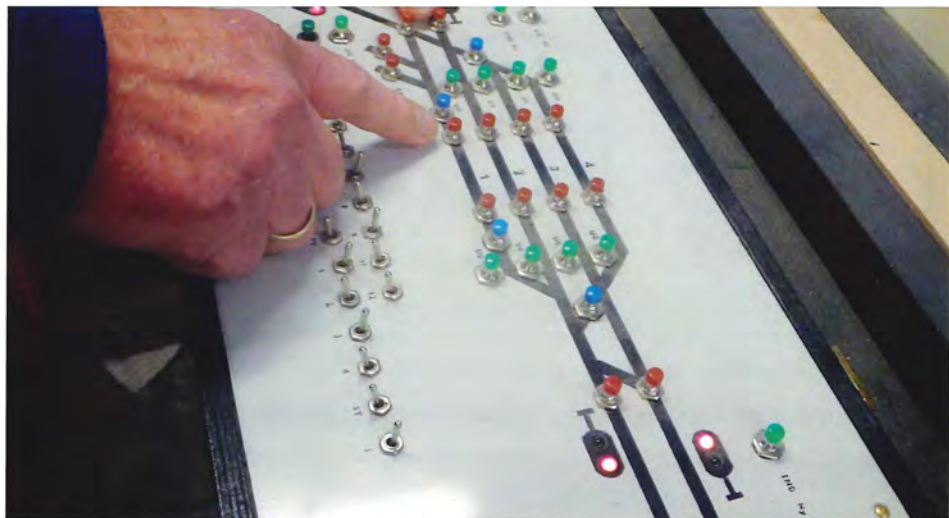
Var det noget med en håndbygget Mo - her undervejs på anlægget.



Da-postvognen er meget charmerende, og måske var glæden ved det selvbyggede materiel større dengang.



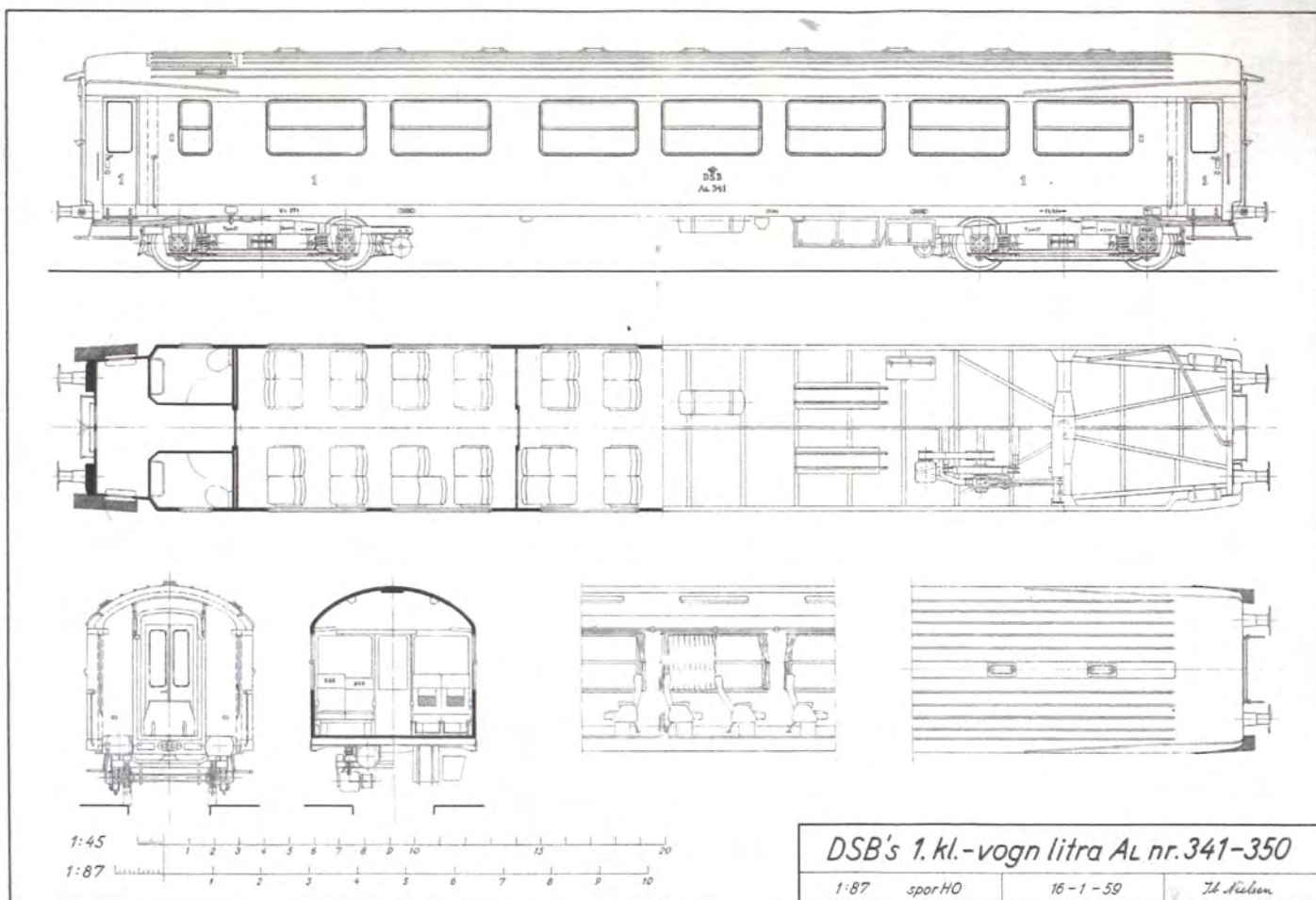
Jan under betjening af en af stationerne.



En af de hjemmebyggede pulte til en af mellemstationerne.



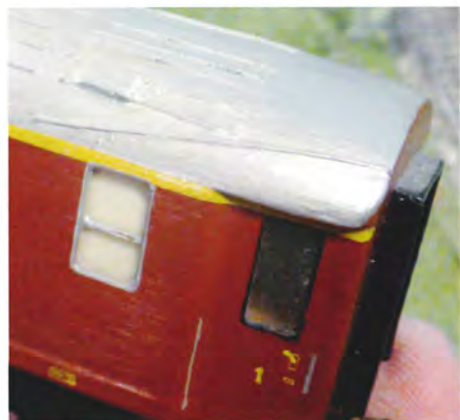
På tur gennem det danske landskab - en vinrød My med et rødt IC-tog.



I sidste nummer var tegningen af AL-vognen blevet lidt for lille, så her er en ny udgave fra Modelbanen 1-1959, udlånt af Jan.



AL-vognen lavede Jan for mange år siden, længe inden, at andre lavede den som industrimodel.



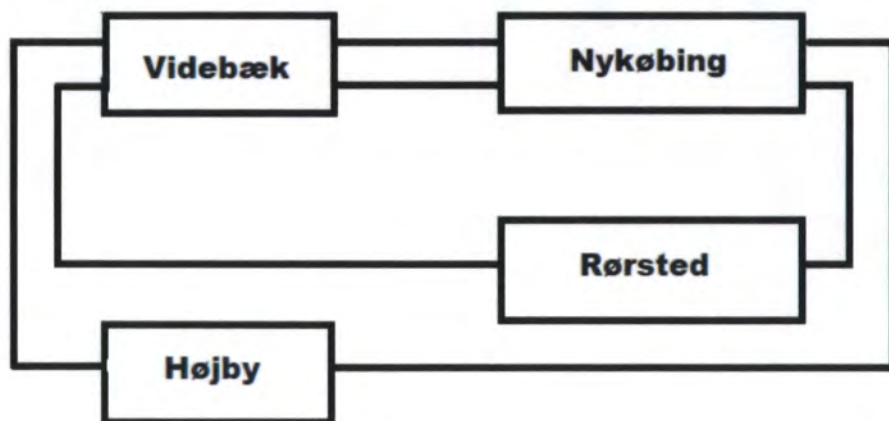
Vognkasse af metal, tag af træ, sikker af sytråd - nydeligt arbejde.



Shell-vognen er hjemmelavet, og det gælder også påskrifterne, som trods alt stadig kan læses - de er fra en tid, hvor man stort set måtte lave tingene selv.



Også de to Hs-vogne er fremstillet af Jan.



Skematisk forløb af Jans bane med de fire stationer.



Scener fra den danske provins - det stille liv ved Højby station. Bemærk den åbne dør i pakhuset - det vækker nysgerrighed - hvad er der derinde?



Silkeborg Posthus på nærmere hold - med en postvogn foran.



Endnu et af de smukke, håndbyggede huse på anlægget.



Smukke, håndlavede bygninger - det er små mesterværker.

Damptog til Dagebüll – og andet godt

*DB BR 38 2003 med tog i Niebüll,
formodentlig til Westerland. Foto Ole
Winther Laursen via HGC.*



Den oliefyrede DB BR 012 075-8 ved perron i Niebüll omkring 1970. Foto Kaj Pedersen.



BR 52 8079-7 beundres før afgang i Niebüll 18. juli 2009. Jeg sad i vognen umiddelbart op til lokomotivet. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

Helt op til omkring 1970 – det nøjagtige årstal har jeg desværre ikke – kørte der damptog til Niebüll og Sylt. Det var blandt andet de mægtige, oliefyrede BR 012, som kunne opleves her - og i parentes bemærket kunne man for mange år siden opleve BR 012 på Jernbanemuseet i Odense, et prægtigt syn. BR 012 trak lange passagertog til og fra Sylt, men også BR 50 var i brug til denne trafik, som det fremgår af billederne. Flere, kendte jernbanefotografer var heldigvis på pletten og fotograferede disse og andre damplokomotiver i tide på banegården i Niebüll.

Mange år senere fik jeg selv lejlighed til at opleve damptog her i Marsklandet, hvor det lokale jernbaneselskab *neg* havde fået den glimrende idé at køre en del tog mellem Niebüll og Dagebüll i sommeren 2009 med damp. Det var BR 52 8079-7, der trak toget, bestående af to CFL-nærtrafikvogne

på den korte strækning. På udturen sad jeg på et af de første sæder lige op til lokomotivet, der kørte baglæns mod Dagebüll. Jeg fik et regulært chok, da dampfløjten blev brugt før afgang – det var en enormt høj og gennemtrængende lyd. På en måde var det nok lidt overdrevet og ekstravagant med så stort et lokomotiv til så lille et tog på så kort en strækning, men imponerende var det, og det var populært blandt de mange ferierende. Også BR 78 har været benyttet i særtog her, så der har været flere muligheder for at opleve damp på denne bane, der oprindeligt hed Kleinbahn Niebüll-Dagebüll (KND).

Ole Linå Jørgensen har også været en hyppig gæst hernede, og allerede i 1960'erne tog han billeder af denne fascinerende, lille bane. Ole nævner, at Hans Gerner Christiansen i 1966 eller 1967 havde skrevet en artikel i det røde Jernbaneblad om jernbanen og de små vogne til halligerne. Ole fortsætter: "Da jeg nu var på håndværkerskole i Sønder-



Man tror næsten, at det er løgn, men det er faktisk en station på det daværende NVAG, nemlig Dagebüll Hafen station. 17. august 1968. Foto Ole Linå Jørgensen.



NVAG VT 2 ved stationen Dagebüll Hafen. 17 august 1968. Bag motorvognen ses Strandhotellet. Foto Ole Linå Jørgensen.



Kielervognen NVAG T 1 ved remisen i Niebüll. 17. august 1968. Foto Ole Linå Jørgensen.



En af de typiske, treakslede vogne fra Prøjsen havnede også hos KND. BC 3i Nr. 7, en vogn til 2. og 3. klasse, her i Niebüll. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



KND Nr. 3, ex. Pr. T 9 i Niebüll. Det er bygget 1901 af Schikau med byggenummer 1125. Søstermaskinen KND Nr. 4 (ex. BR 91 1021) blev udrangeret i 1956. Foto Ole Winther Laursen via HGC.

borg, var det nærliggende at bruge en lørdag på at tage med toget fra Sønderborg til Tinglev, videre til Tønder og derfra med toget til Niebüll, hvor der kørte V 200 med autotog til Sylt og BR 01 Öl med persontogene. Jeg havde fået køreplan af DSB-rejsebureauet i Sønderborg. De havde dog ikke lige opdaget finten med, at banen til Dagebüll kørte efter tidevandstabellerne. Jeg kom fint derud med et tog, der medbragte vogne fra DB. Jeg fik set på stedet, men kunne ikke finde jernbanen til halligerne, så jeg gik tilbage til den lille station, hvor de gamle opslagskøreplaner var skyllet væk til den højde, hvor vandet havde stået ved sidste oversvømmel-

se. Bygningen var ellers helt tom. Pludselig kom en mand cyklende og satte sig ind i stationen. Jeg gik hen og bankede på døren og gik ind, mens manden i al hast lagde et pornoblad væk. Jeg fik at vide, at der kom et tog om lidt, og så gik jeg igen. Da det nærmede sig, tænkte jeg, at jeg lige så godt kunne stige på der og køre med ud på molen. Toget var godt fyldt; men alle stod af på molen undtagen mig. Da alle andre var kommet ud, satte toget i gang og kørte lige igennem til Niebüll, så jeg var heldig, at jeg ikke havde ventet, til toget returnerede fra molen, for så var jeg sandsynligvis ikke kommet med. Da jeg som den eneste stod af i Niebüll,



Her er Kieler-motorvognen forspændt et tog med en gammel postvogn samt en G 10-godsvogn i Dagebüll Hafen. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Her en virkelig oldtimer hos KND, kupévognen C3i, Nr. 8, 3. Klasse - bemærk bremsesuset. Vognen er fotograferet i Niebüll. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Pakvognen Pw 9 var en gammel prøjser og holder også i Niebüll. Litreringen er næsten forsvundet med tiden. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Også godsvognene var af bedaget herkomst ved KND. Her en standardtype, G Nr. 12. ved pakhuset i Niebüll. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



KND Kleinlok KL 1, en lille rangermaskine, som synes at være brugt som togmaskine her i Dagebüll Hafen. Foto Ole Winther Laursen via HGC.

så personalet meget forundrede ud og bad om at se min billet. Den fik de så; men da de så ud til at ville beholde den, bad jeg om at få den igen. Det fik jeg, da den var blevet forsynet med et revet hak. Derefter gik turen til banens remise, hvor en venlig medarbejder fik kørt Kieler-vognen T 1 ud, så jeg kunne fotografere den. Desværre fotograferede jeg ikke de andre spændende ting, der stod i området. På billedet ses hjørnet af en G 10, en gammel rutebil og toppen af en pakvogn med højtstående togførerudkig. Desuden var der en eller to Donnerbüchsen. Alt i alt blev det en god tur, og jeg kom tilbage til Sønderborg, selv om det blev lidt sent.”

Tilfældet ville, at der i efteråret dukkede nogle flere billeder af banens materiel. Ud over Kieler-vognen, som Ole nævner, drejede det sig om et af banens mellemstore damplokomotiver, som Dagebüll-banen på et tidspunkt havde fem eksemplarer af. Det var af den forhenværende, prøjsiske type T 9 fra 1890'erne, altså trekoblede tenderlokomotiver med betegnelsen C1'n2t. Disse lokomotiver fik ved samlingen af de tyske jernbaner betegnelsen BR 90, og nogle stykker blev overtaget af diverse privatbaner. Typen blev generelt udfaset i 1950'erne.

Her er lokomotiv Nr. 3 ankommet med et stort tog til Dagebüll Mole og har foretaget omløb, klar til returkørsel til Niebüll.
Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Mange år senere holder toget fra Niebüll holder klar på mole-
len i Dagebüll 27. august 2011. Om lidt vil det køre gennem
diget og ind i det lave marskområde. Foto Flemming Søeborg.



Vi slutter turen til Dagebüll med et lignende lokomotiv som
nr. 3 fra banen, det prøjsiske KPEV 7270 (T 9, senere BR 90 og
91) i Bochum-Dahlhausen 1977. Foto Manfred Kopka, Wiki-
media commons.

KND havde endvidere en meget blandet bestand af passagervogne - ikke mange, men nogle ældgamle prøjsere så som passagervognene nr. 7 og 8, rejsegodsvognen Pw 9, godsvognen G 12 og andre typer. Billederne viser nogle af disse oldtimere, som Ole lige fik set et par glimt af i sin betretning ovenfor. Desværre er billederne ikke daterede, men de er formodentlig optaget i slutningen af 1950'erne, og materiellet holdt sig altså til sidst i 1960'erne.

Om sommeren kunne der være tale om særdeles lange tog med gennemgående vogne fra DB til Dagebüll Mole - de så-

kaldte Kurswagen - der kom fra flere tyske byer. I dag er efterfølgeren neg den eneste, tyske bane, der stadig har dette fænomen, bortset fra enkelte nattog.

Som denne og et par foregående artikler viser, er jernbanerne i dette område stadigvæk noget for sig selv og et eller flere besøg værd.

Møns kommunale Automobilselskab – og tiden før

Af Flemming Søeborg

Danmarks første, kommunale rutebilselskab lå på Møn, hvor det blev stiftet i 1920 under navnet Møns kommunale Automobilselskab. Driften dækkede stort set hele øen med flere linier, og umiddelbart så det godt ud for selskabet. Det viste sig dog snart, at materiellet ikke kunne holde til kørslen – det var en tid, førend vejene var asfalterede, og bilerne var endnu i deres ungdom og langt fra så driftssikre, som det kunne ønskes. Det var en daglig kamp for at holde driften i gang. Allerede tre år efter, i 1923, indstillede selskabet igen driften, og materiellet blev solgt til andre, håbefulde vognmænd.

Den lille bog fortæller denne historie om selskabet og dets endeligt, men teksten

omhandler også forholdene på Møn, inden dette selskab blev etableret – i første omgang foregik kørslen med hestevogne, men fra 1912 kom de første rutebiler i drift på øen. Bogen er illustreret med mange fine fotografier af rutebilerne, ligesom der er et pænt udvalg af køreplaner, annoncer, kort og andre illustrationer i bogen, der i øvrigt er lavet i fremragende kvalitet m.h.t. layout, indbinding og tryk. Bogen kan købes lokalt, bestilles via boghandlen, og yderligere information kan ses på www.j-bog.dk.

Jens Birch og Ole Gold: Møns kommunale Automobilselskab – og tiden før. 68 sider, stift bind. j-bog 2019. ISBN 978-87-970772-2-1. Pris kr. 175,-



Forsiden på bogen.



En af MaK-rutebilerne på Gåsetorvet i Stege cirka 1920. Ill. fra bogen.

På sporet af 2019

Af Flemming Søeborg

Så er årbogen for hændelserne på skinnerne i 2019 udkommet. Umiddelbart skulle man ikke mene, at der var noget af interesse at berette om årets gang på de danske jernbaner, for det overordnede indtryk i samfundet er, at det går ad H. til med jernbanerne.

Palle Ømark tegner det overordnede billede af året i den glimrende beretning, som indledes med den tragiske ulykke på Storebælt, der satte årsskiftet i et trist perspektiv. Der synes heldigvis at være indført nye retningslinier for kontrollen med løstrailere på bærevogne, så lignende ulykker kan undgås i fremtiden.

Palle Ømark fortsætter beretningen med at 'grille' diverse hændelser – den lidt oversete åbning af højhastighedsbanen Vigerslev-Køge Nord-Ringsted med det ypperlige udbud på ét, senere to tog i timen (!), metro-ringlinien i København, der blev planmæssigt forsinket, den overflødige omfartsvej til 377 mio. kr. i Mariager og mange andre sager.

Ret upåagtet i offentligheden var nyheden om, at et HectorRail-lokomotiv nåede op på 255,7 km/t ved Kildebrønde.

For de fleste passagerer er det nok underordnet, især når man ofte på grund af evindelige sporspærringer bliver tvunget over i togbusser, måske det mest foragtede transportmiddel i vore dage. At der tilmed var en del uvarslede strejker blandt lokomotivførerne, hjalp ikke ligefrem på jernbanens renommé – igen var passagererne gidsler, her i en intern arbejdskamp.

Billetpriserne er steget mere end inflationen, og DSB's passagertal faldt i 2019; DSB satsede dog samtidig på en forstærket indsats på klimaområdet og vil være CO2-neutral i 2030 – noget, som skulle være oplagt og relativt nemt opnåeligt for jernbanerne i dag. Århus Letbane åbnede omsider med strækningen til Grenå – men her fortsatte problemerne, blandt andet viste det sig, at de lette letbanetog ikke kunne køre i frostvejr... man kan godt mærke, at udviklingen på mange måder i Danmark er gået i stå, trafikalt set. På Østbanen måtte man fjerne sæder i LINT-togsættene, da de ellers med mange passagerer ville være for tunge til de gamle spor. Og så blev strækningen gennem Haderslev by nedlagt – blot 900 meter, men hermed forsvandt også den sidste rest af Haderslev Amtsbaner, hvor der endnu lå spor.

Bogen er naturligvis fyldt med hundredevis af flotte billeder fra stort set alle dele af landet, hvor jeg ikke vil fremhæve ét for et andet, for hvert af dem fortæller sin historie, berørt akkompagneret af udmærkede tekster. Så årbogen 2019 er en glimrende krønike over livets gang på jernbanen, og jeg læste den faktisk i ét drag – så den være hermed anbefalet.

Nikls Havresøe (red.): På sporet af 2019. 102 sider, hårdt omslag. Dansk Jernbane-Klub, 2019. ISBN 978-87-87050-90-6. Vejl. pris kr. 249,-



Forsiden af årbogen.

Det var lidt kedeligt!

Vestre Billetsalg på Lyngby station



Indgangen til stationen fra Ulrikkenborg Plads, hvor Allan Testrup kedede sig noget så brødt. Foto Ole Gold.

Af Allan Testrup

I ndtil 1949, hvor jeg var ni år, boede familien i den vestlige del af Kongens Lyngby. Når vi skulle med S-toget, normalt til København, benyttede vi derfor indgangen til stationen ved Ulrikkenborg Plads, hvor en perrontunnel under banen førte til stationspladsen, hvor stationen lå og med trapper til perronen med tog mod København. Her lå et lille billetsalg og jeg erindrer, at det faste personale altid hilste pænt på min far, som de kendte, da han var politibetjent i Lyngby.

I 1957 startede jeg som trafikelev i DSB, og her blev jeg efter bestået eksamen i foråret 1960 stationeret i Lyngby som afløser for kontorassistenter i sommerferieperioden. Den gamle Lyngby station var revet ned, og en helt ny station var bygget med motorvej som tag. Også ved Ulrikkenborg Plads var der revet ned, det gamle billetsalg var væk, og der var bygget en helt ny, flot billetsalgsbygning, kaldet "Vestre Billetsalg". Bygningen var indrettet med et lille tekøkken, garderobe, toilet, og så vidt jeg husker også med to salgsluger. Der var maskinbilletsalg, og kun én salgsluger blev benyttet, men der kunne (måtte) kun sælges billetter til Roskilde og stationer øst for Roskilde samt til Grenå Havn over Hundested (selv om maskinen godt kunne

udstede billetter til stationer vest for Roskilde). Der måtte også kun gives information om togtider indenfor dette område. Yderligere information, billet- og kortsalg, pladsreservering og andre opgaver skulle henvises til stationen på den anden side af banen.

Der var åbent i al den tid, hvor der kørte S-tog. Der kom dengang stadig rutebiler, der kørte til og fra Ulrikkenborg Plads. Tjenesteturene var således: morgenvagt 4.50-11.00 og igen 16.00-17.20 og aftenvagten 17.20-1.20. Mellemvagten 11.00-16.00 og derefter på stationen. Søn- og helligdage mødte morgenvagten 5.50 og var ikke delt. Det er cirka-tiderne, som jeg husker dem. Det var ikke særligt attraktivt at have tjeneste i Vestre Billetsalg på grund af arbejdstiderne og det "kedelige" arbejde. Derfor fik jeg som yngste medarbejder ofte tjeneste i billetsalget. Der var ikke det store billetsalg. Om morgenen og først på formiddagen og sidst på eftermiddagen kunne der være en del salg, men sjældent kø på mere fire-fem personer. Især på aftenvagten var tiden lang, og der var ikke ret meget at lave. Opgørelse af dagens salg tog ca. 30 minutter. En del ekspeditioner bestod i at veksle penge til personer, der skulle trække cigaretter i en automat i nærheden. Jeg syntes, det var underligt, at jeg ikke måtte hjælpe kunderne med info udenfor området øst for Roskilde, når



Billetsalget i Hellerup set fra gadesiden den 7. september 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.

der nu ikke var så travlt. Der måtte ikke spilles radio, og man skulle normalt være synlig i lokalet for kunderne. Der var ingen at snakke med, så jeg havde som regel nogle bøger fra biblioteket med til at læse. Jeg nød, at jeg nu havde bestået eksamen og ikke skulle læse eksamensstof. Man vidste aldrig, hvornår stationsforstanderen kunne finde på at komme på inspektion (stod på lur) for at se, om reglerne blev overholdt. Hvis en rejsende skulle til perron 2 med en barnevogn, skulle vi ringe efter en medarbejder fra rejsegodsekspeditionen, der kunne følge med over sporene. Billetsalget stoppede i 1985, kiosken blev derefter brugt som souvenirbutik og senere nedrevet.

Det var ikke nogen særlig effektiv arbejdsplads og spild af personaleforbrug, men det var åbenbart den service, som DSB på det tidspunkt ønskede at give kunderne. I september blev jeg forflyttet til Haslev, og her fik jeg endelig brug for den allround-uddannelse, jeg havde fået som trafikelev i tre år.

På Hellerup station var et lignende billetsalg, kaldet "Esthersvej", på vestsiden af stationen. Her var der tale om en perrontunnel med adgang til perronerne, og derfor skulle der vises billet/togkort, for at man kunne komme ind. Jeg syntes, at her var lidt mere at lave og flere kunder, men her kunne vagter-



Billetsalget og kontrolbygningen ved Esthersvej i Hellerup, den 6. juni 1961.
Automaten helt til højre er en kaffeautomat. Foto Holger B.D. Sørensen.

ne også godt være lange. På ydertiderne skulle billetsælgeren også kontrollere billet og kort. Det gav lidt mere arbejde.

På S-togsnettet var der også i en periode et "filial-billetsalg" syd for sporene i Valby på Lyshøjgårdsvej. På Kystba-

nen var det "Østre Station" i Charlottenlund, Klampenborg, Skodsborg og Rungsted Kyst. Jeg har også solgt billetter på Østre Station i Rungsted Kyst, men der var kun åbent ved togafgang i dagtimerne og i øvrigt heller ikke meget at lave. Så ja, det var kedeligt.

Billet fra Lyngby til Jægersborg-Gentofte.
Slg. Allan Testrup.

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!

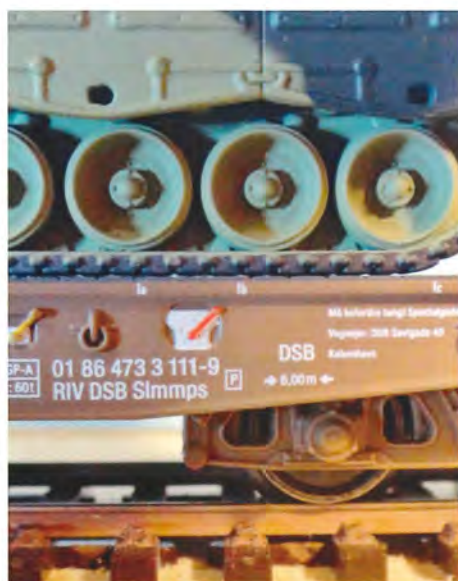


www.bv-messen.de Fax: 0049-2553-98775
E-Mail: info@bv-messen.de

Märklins seneste nyheder i H0

Märklin art. nr. 48795 DSB Tre-vognssæt med
Slmmps-vogne med Leopard 1A5-kampvogne.
Epoke IV-V. Pris ca. kr. 1.500,-.

Märklin art. nr. 42906 Snälltåget. Fire-vognssæt,
epoke VI. Pris ca. kr. 1.800,-.



Vognen har en pudsig trykfejl - DSB's
adresse kaldes 'Søvlgade'.



Snälltåget på vej - desværre er der ret
stor afstand mellem lokomotiv og vogne.



Snälltåget gør tydeligt opmærksomt på
sig selv.



Nærbillede af en af vognene.



På den modsatte side er togruten anført
- en god idé, for toget er meget populært.

Tekst og fotos Flemming Søborg

De nordiske markeder har ret stor betydning for Märklin, så derfor kommer der ret ofte nyheder - ikke kun til det danske marked, men også til de norske og svenske markeder. Til supplerung af de vognsæt med militærkøretøjer, der blev leveret i efteråret, er der nu kommet et trevognssæt med Slmmps-vogne, læsset med i alt tre Leopard-kampvogne. De tre kampvogne er meget veldetaljerede og lavet af metal (Schuco-modeller), mens bærevognene ligeledes er metalstøbte og veldetaljerede, selvom de ikke er helt korrekte til

DSB's daværende vogne. DSB's vogne var bygget af Linke-Hofmann i 1971, men afviger i detaljer fra andre tyske udgaver af typen. De danske vogne fik i øvrigt Y 25-bogier i 2000. Vognene er smukt påtrykt med omfattende påskrifter inkl. en pudsig trykfejl - DSB's daværende adresse angives til at være "Søvlgade", men det ses kun under lup.

I sidste nummer blev BR 193 "Snälltåget" afprøvet. Nu er sættet med fire liggevogne kommet. Der er tale om ældre, tyske vogne, der er ommalede. Snälltåget nyder stigende popularitet blandt rejsende, der gerne tager turen med nattoget, men

sidste sommers hedeølge gjorde de til en blandet fornøjelse, idet airconditioneringen ikke virkede. Snälltåget har derfor købt ti vogne med klimaanlæg, der vil blive leveret her i 2020.

Modellerne er nydeligt påtrykt (litra Bmpz) - også vognene har forskellige påtryk på hver side, enten "Snälltåget" eller også ruteføringen i flere farver. Snälltåget må i øvrigt være et ordspil - "snäll" betyder jo "venlig" på svensk, mens tyskerne kan læse det som "Schnell", altså hurtig - men om det har betydning for succesen, vides ikke.



En variant af BR 290, nemlig DB BR 294 210-0, fotograferet i Freilassing sommer 1999. Foto Flemming Søeborg.



Märklins nye udgave af BR 290.



Først den ene vej - og så den anden vej.



Koblingen på BR 290 før bevægelse - og koblingsarmen løftet.

Märklin art. nr. 39902 DB AG BR 290
rangerlokomotiv m. lyd, afkobling og mange
digitale funktioner. Epoke V. Pris ca. kr. 2.800,-

Märklin art. nr. 39466 NSB EL 18 m. lyd. Epoke VI.
H0. Pris ca. kr. 2.700,-



Ta' toget - en god opfordring til muligheden for at se den flotte natur undervejs gennem Norge.



De to sider er forskelligt dekoreret.



Som det ses, er førerrummet godt oplyst, men der er idog ingen lokomotivfører.

De norske Statsbaner, som skiftede navn til "Vy" sidste år, er repræsenteret med en flot model af type EL 18, der er mere eller mindre identisk med de schweiziske BR 460-lokomotiver. Den nye udgave af EL 18 har iøjnefaldende dekorationer på siderne - store landskabsbilleder fra udvalgte steder i Norge.

Modellen er digital og er udstyret med 16 lys- og lydfunktioner og gør et glimrende indtryk. 491 gram vejer modellen. Modellen har træk på alle fire aksler. Pantograferne er stabile og solide; når de er slået ned, er de næsten helt skjult. Lyden er overvældende, og det er

en meget elegant model, der svarer til vore moderne tider.

Det helt store nummer er samtidig knapt på iøjnefaldende: Det er en ny udgave af BR 290, der måske lidt oversete rangerlokomotiv fra Deutsche Bahn. Märklins nye udgave er patineret, det er en model fra vor tid i det røde design, men modellen har flere glimrende kvaliteter at byde på: For det første er BR 290 udstyret med lyddekoder med masser af lyde og lysfunktioner. Dertil kommer, at modellen har fjernbetjent, digital afkobler for og bag, der aktiveres med et tryk på F1 eller F4, men det mest geniale er lokomotivfø-

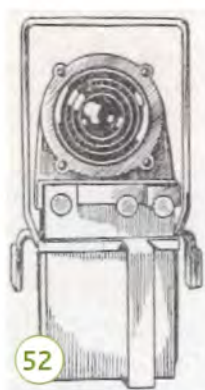
deren, der skifter plads, når lokomotivet skifter kørselsretning.

Det er en sjov idé, der er fint udtænkt og fungerer fint. Lokomotivføreren er meget vellignende og har et godt udtryk med flot detaljeret ansigt (i H0!). Sideruden er åben, og når maskinen kører fremad, kigger lokomotivføreren også fremad. Ved retningsskift drejer han sig langsomt med uret og kigger derefter bagud. Bevægelsen sker glidende og ikke i ryk, så det virker absolut realistisk. Ved retningsskift drejer han sig igen mod uret. Det er en af de bedste, digitale idéer, jeg har set, så hatten af for dette påhit.

Slutlys



51



52



53



54



56



55



57

Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen

I nr. 48 bragte vi første del af Oles artikel om lygteføring på tog og lokomotiver. Her er anden og sidste del.

Første generation batterilygter

51 Et udvalg af forskellige slutlygter er udstillet på Djurslands Jernbanemuseum i Ryomgård. Her fotograferet den 18. august 2019.

52 I Politikens Hvem Hvad Hvor 1952 var vist denne tegning af DSBs nye slutsignaler, der i 1951 afløste de gamle runde jernpladeslutsiver og om natten olielamper. Den to-hullede krydsfinerplade, der stak ovenud af slutsignalet,

var der åbenbart ikke fra starten. Under alle omstændigheder var pladen ikke på det fotografi, som tegneren havde til rådighed.

53 En klassisk bagende af et godstog, en togførervogn – i dette tilfælde litra Fc – med slutlygter. Godstoget er ved at afslutte sin opstigning ad Hasselagerbakken mod Hasselager først i 1960'erne. Fotograf ukendt. Foto i OLJ's samling.

54 Togene mellem Århus H. og Skjern bestod i nogle år af Mk/Fk og ofte en Ax-personvogn med to 1. classes kupeer. Her er toget ved at forlade Århus med de reglementerede slutsignaler den 19. oktober 1968.

55 Der er langt fra Sølvgade i København til Tinglev. Denne gamle slutskive sad på nogle skærvevogne, som Tinglevs rangermaskine skulle køre ud til skærveleverandøren i Kliplev. På forespørgsel hos en portør på stedet fik jeg oplyst, at de fandt det spild af gode penge at risikere de dyre nye slutlygter, når man blot skulle til Kliplev. Billedet er taget den 29. november 1969 – 18 år efter indførelsen af de nye lygter.

56 På privatbanerne levede slutskiverne videre i bedste velgående. I HHJ E 46 stod natlygterne klar sammen med slutskiven til brug i dagtimerne. Århus H. 25. oktober 1969. Da var vognen i øvrigt lige blevet omlitret til E 71.



57 I Lemvig holder SM 9 klar til afgang, og til venstre var en Carlsberg-øl-vogn sidste vogn i godstoget. VLTJ's særlige lille slutskive ses længst til venstre i billedet på Carlsberg vognen. 23. juni 1969.

58 Samme VLTJ slutsignal ses her på C 2 i Ramme under en udflugt den 6. juni 1969.

59 På dette skumringsbillede fra Fjertritslev den 24. januar 1969 kunne man nok mene, at der burde være lys i fronten på skinnebussen til højre mod Thisted; men billedet skal illustrere brugen af indbygget slutlys på skinnebusser i mørke. På skinnebussen til højre mod

Thisted ses det hvide lys fremad, og på skinnebussen til venstre mod Aalborg ses det røde lys bagud.

60 Om dagen gik Aalborg Privatbaner og de samarbejdende Thisted-Fjertritslev Jernbane og Randers-Hadsund Jernbane ind for slutskiver, som det ses på billedet af FFJ SM 4 under krydsning i Halvrømmen på banens sidste dag den 31. marts 1969.

61 Eller som her hvor AHB SM 13 og AHB SP 9 skulle krydse FFJ SM 10 og AHJ SP 7 i Gudumholm den 29. marts 1969.

Fra 1971 med indbygget slutlys

62 Den 1. marts 1971 blev det tilladt at bruge de indbyggede slutlys i de personvogne, hvor de fandtes. Den 7. april 1973 passerede en ABg den lokalt bevogtede overkørsel i Norring.

63 Mo måtte dog endnu ikke bruge rødt slutlys, så her ses solokørende Mo 1958 kort før endestationen på turen fra Grenå til Århus H den 29. marts 1972.

64 På lyntog og S-tog var de særlige slutsignaler, to røde lys med et brandgult imellem stadig gyldige; men det sluttede ved næste ændring den 1. juli 1975. Da bortfaldt det brandgule lys. Her lyntog



Limfjorden på vej sydpå ud af Århus den 16. september 1972.

65 På privatbanerne var de sejlivede slusker stadig god latin. Når sidste vogn ikke var forsynet med beslag til slusker, måtte man finde på noget andet. På ØSJS fandt man trinbrætterne udført som riste brugelige til ophængning af slusker. Foto fra Stubberup den 20. maj 1974.

Slut med særlige signaler foran og bagpå.

66 Den 1. juli 1975 indførtes atter nye bestemmelser om lysføring på tog. Sluskerne flyttede om på bagenden af sidste vogn. Langt om længe bortfaldt privatbanernes slusker, om end

enkelte måske er fortsat i gul skikkelse. Nordsjællands Veterantog havde i hvert fald sikret sig på alle måder, da klubben kørte veterantog på Fyn den 3. april 1982.

67 DSB Museumstog havde nogle af de gamle DSB slusker på lager; men de havde fået en ny placering på vognens gavl. Randers 26. maj 2001.

68 Ved DSB blev de gamle slusker udskiftet i slutningen af 70'erne. Her ses en samling nye slusker i Herning den 10. december 1978.

69 En BDh med slusker var sidste vogn i persontog fra Herning mod Århus. Toget havde en interessant

sammensætning med design-Mx, brun Bgh, rød Bg, brun Bgh og omtalte BDh. Hammerum den 24. juli 1982.

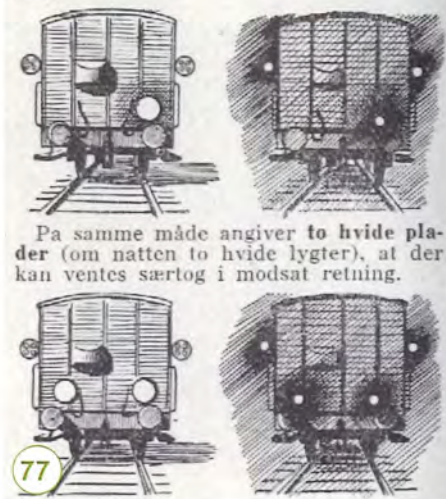
70 En anden aktuel kombination var denne MR med Bfh i tog 3839 i Hammerum den 8. august 1981. Denne Bfh blev ikke ombygget med gummivulst-overgang og indbyggede slusker.

71 Nogle år senere kom atter en ny type slusker i form af denne vejarbejde-type. Denne er fotograferet på Djurslands Jernbanemuseum i Ryomgård den 18. august 2019.

72 Placeret på en jernbanevogn så det sådan ud. Fredericia i april 1999.



Een hvid plade (om natten een hvid lygte) bag på toget angiver til advarsel for banepersonalet, der arbejder i sporet, at der følger et særtog i samme retning.



Pa samme måde angiver to hvide plader (om natten to hvide lygter), at der kan ventes særtog i modsat retning.

73 Privatbanernes Y-tog klarede sig hele livet med de indbyggede slutsignaler - også før 1971, da de blev lovlig hos DSB.

74 Hos Skagensbanen havde man fået nye slutlygter, som her ses på stykgodsvognen bag i persontoget til Skagen den 28. september 1983.

75 Typen ses her i et udsnit af billedet fra Djurslands Jernbanemuseum.

76 Afslutningsvis et billede med efterladte slutsignallygter på peron 2 i Svendborg 1964. Toget er MP + CQM 3565 til Nyborg. Foto Ole Winther Laursen via HGC

Appendix - pladeparade

77 I Hvem Hvad Hvor 1952 var også gengivet signalgivning på bageste vogn. Forfatteren af disse linjer kan ikke mindes nogensinde at have set denne signalgivning, selv om den officielt først bortfaldt den 1. juli 1975. Lokomotiver kunne markeres som enkeltkørende maskiner eller tom maskine ved om dagen at have en rød plade bagpå og om et natten et rødt lys efter det ældre signalreglement. Enkeltkørende Mo i personførende tog betragtedes øjensynligt ikke som ovenfor nævnte enkeltkørende maskine og førte derfor almindelige slutsignaler. Endelig kunne man med en eller to røde plader bagpå et lokomotiv markere et skydelokomotiv. I almindelighed er dette dog ikke forekommet

i mangfoldige år. En våd og fedtet efterårsdag med nedfaldne blade på sporet kunne dog få et godstog til at gå i stå op ad bakke, så et skydelokomotiv blev nødvendigt. Fænomenet er således nok forekommet i undtagelsestilfælde. En rød plade henholdsvis en rød lygte bag på lokomotivet betød, at skydelokomotivet gik med til næste togfølgestation. To røde plader bag på skydelokomotivet betød, at det ikke fulgte med til næste togfølgestation.

Dansk perron fra Faller



Af Flemming Søeborg

Overskriften er måske ikke helt korrekt, for der er tale om en ældre perron, der på det franske marked falbydes som en PLM*-perron, i Tyskland som tysk perron, men da jeg så den, kom jeg til at tænke på, at dén havde jeg da set før – i virkeligheden og herhjemme! Og ganske rigtigt, Fallers perron svarer ret nøje til de to gamle perroner med bølgebliktage på Roskilde banegård, til perron 2 på den

gamle Køge banegård og til én af perronerne i Hellerup. Hvor heldig kan man være? Danske nyheder, som vel kun få har bemærket indtil nu.

Perronen kom på markedet for et års tid siden, og en sammenligning med de danske perroner viser tydeligt, at der er tale om samme grundkonstruktion i moduler: et bredt, vingeformet tag af bølgeblik, spinkle tagstøtter af støbejern, gelændere af jern rundt om trapperne. Der er enkelte forskelle mht.

'forsiringen' af stolperne, ligesom tagdekorationen er mere overvældende på modellen og på de franske perroner end på de danske – men disse dekorationer kan være fjernet i tidens løb. I hvert fald kan de nemt fjernes fra byggesættet.

Historien bag perronerne i Roskilde er, at de omkring år 1900 afløste den gamle perronhal af træ. De nye perroner var meget moderne med de spinkle former, og det vingeformede tag gjorde konstruktionen let og elegant at se på.

Roskilde Banegård med de to perrontage af jernblik samt perronhallen i 1924. Ved perronen en Fs-maskine med et længere godstog. Foto Roskilde Lokalhistoriske Arkiv.



Det tyske 'lyntog', VT 12.6 i Roskilde med de to perrontage i baggrunden. Foto Arne Kirkeby, arkiv OMJK.



Det gamle perrontag på Køge banegård cirka 1973. Den elegante og spinkle konstruktion ses tydeligt. Foto Nils Bloch.



Perrontaget i Køge med skinnebussen ØSJS SM 2 den 4. december 1972. Foto Nils Bloch.



De to gamle perrontage i Roskilde ses i baggrunden, og det til højre er ved at blive forstærket, april 1971. Vandtårnet bagest til højre røg en del år senere. Foto Nils Bloch.



*Perron 2 i Roskilde i 1973 set indefra med travrser m.v.
Bemærk også de to vandkraner på perronen. Foto Nils Blöch.*



Set fra siden fornemmes det ikke, at der er tale om de gamle perrontage her i Roskilde. hvor den blå DSB ME 1517 gør ophold i 2000-tallet. Foto Tommy Jørgensen.



Skal perrontagene skiftes ud med mere moderne, er her nogle fine eksempler fra København H. den 7. april 2009. Foto Flemming Søeborg.



Banegården i Rives i Sydøstfrankrig med et lignende vingetag for cirka hundrede år siden. Bemærk, venstresporskørsel. Slg. SoB.



Det renoverede perrontag i Hellerup den 18. april 2009. Foto Tommy Jørgensen.

Desværre var der også dengang byggesjusk og uigennemtænkte konstruktioner, for det viste sig, at tagstøtterne, der var hule indeni og samtidig tjente som nedløbsrør for regnvand fra taget, hurtigt blev tilstoppede af nedfaldne blade og andet, hvilket i frostvejr medførte sprængte rør.

Derfor var det nødvendigt at ændre ved konstruktionen. I 1971-73 blev der således anbragt nogle kraftige stålprofiler og -stolper til afløsning af de gamle

profiler m.v., mens taget blev bibeholdt. Det pyntede ikke, snarere tværtimod, de massive stålbjælker virker monstroser, og måske havde det været bedre at erstatte de gamle perrontage med nye, lette og moderne typer som f.eks. forlængelserne på Københavns Hovedbanegård. Også perronerne i Køge og Hellerup fik disse kraftige stålprofiler, ser det ud til – men i Køge blev hele molevitten fjernet i begyndelsen af 1980'erne, da banegården blev revet ned til fordel for det nuværende trafi-

kale kompleks, som nok ikke kan gøre beslag på betegnelsen "banegård", men snarere trafikterminal.

At det dog kan lade sig gøre at bevare og renovere de gamle tage, ses på Hellerup Station, hvor det bevarede perrontag er nydeligt renoveret og vistnok også fredet. Det er en pryd, og nu kan man som nævnt også lave et tilsvarende på modeljernbanen. Så mangler vi bare den prægtige banegårdsbygning fra Roskilde i model.



En smuk og statelig perron med fine detaljer.



De mest dekorative elementer fjernes fra støbearket med en skarp hobbykniv.



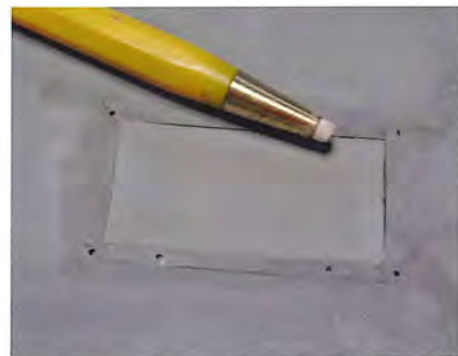
Den ene nedgang bevarer, men den ene af trapperne skal fjernes eller blændes af, og der skal laves en sort 'undergrund'. Taget er forstærket med tyndt plasticard i samlingen mellem de to dele.

Mål L-B-H: 338 x 92 x 84 mm.

Faller art. nr. 120181 Perron, epoke I-VI. H0. Pris ca. kr. 175,-

Er også markedsført i Frankrig under nr. 190244.

* PLM, Paris-Lyon-Méditerranée, et af de store, franske jernbanelokaler, der indgik i SNCF i 1938.



Den anden trappenedgang er effektivt spærret af en 'betonplade' i lidt afvigende farver. Hullerne skal spartles ud.



Den færdige perron, reduceret til blot én perronnedgang.



Og til slut endnu et kig ud over Roskilde banegård med hvide markeringer pga. mørkelægningen fra 1940. Foto Roskilde Lokalhistoriske Arkiv.

Byggesættet

Tilbage til Fallers byggesæt: Det er nydeligt, delene er støbt med fine detaljer i blankt materiale og behøver blot en patinerings for at få fjernet den værste plasticglans. Delene passer perfekt sammen, men taget er vanskeligt at montere på stolperne, trods en ellers glimrende pasform. De medfølgende bænke virker lidt klodsede i det, så her må man se sig om efter nogle, der bedre passer til danske forhold. For år tilbage kunne man købe ætsede, danske støbejernsbænke som dem, der stod på banegårdene gennem mange årtier, og muligvis findes der også 3D-printede DSB-bænke på markedet. Perronen i Hellerup har fået nærmest hvidt tag, men man kan jo vælge frit hvilke farver, som perronen skal have.

Det virker måske lidt overvældende med hele to perronnedgange, men det skyldes byggesættets konstruktion med så meget genbrug af formene som muligt; det vil sige, at hvis man vil bygge to perroner sammen, ender man med fire perronnedgange, og det er vist de færreste banegårde, der har det i virkeligheden. Her kan man evt. camouflere den ene nedgang med en kiosk, en venterumsbygning, opholdsrum for perronpersonale eller lignende. Jeg valgte i stedet at fræse forhøjningen rundt om nedgangen væk. Efter finpudsning limede jeg en 2 mm plasticplade over trappenedgangen og brugte en glasfiberpen til at mattere hele området igen. Overdækningen kan tydeligt ses, men sådanne lapninger af asfaltbelægninger ser man overalt. Fallers tilbyder også et belysningsæt

til perronen. Bemærk i øvrigt, at perronen er meget bred og dermed virker langt mere realistisk end mange af de byggesæt, der ellers er i handelen – det bidrager meget til det flotte udseende af perronen.

Desværre har Fallers ikke tænkt på, hvordan perronen fortsætter (eller slutter) – der er nemlig hverken slidsker eller skrå flader til en 'nedtrapning' vedlagt. Her må man studere forbillederne og finde en løsning på, hvordan perronen ender, og det videre forløb mellem sporene ser ud. Men ingen tvivl om, at dette må være den flotteste perron i model – og så er den anvendelig i alle epoker fra år 1900 og frem til vore dage.

Nürnberg-messen



Der er ikke mange firmaer, der viser udstillingsanlæg længere, men Fleischmann havde bygget dette pragtanlæg fra Rhinen, hvor forskellige togstammer kørte automatisk i blokafsnit. Jeg fik at vide, at der var plantet 22.000 vinstokke på anlægget (forskellige sorter!) – er man i tvivl, er man velkommen til at tælle efter.

Af Flemming Søeborg

Som nævnt i lederen er Nürnberg-messen efterhånden blot en skygge af sig selv – de fleste nyheder præsenteres i ugerne op til messen, så man kan sagtens blive orienteret hjemmefra uden at rejse derned. Alligevel betyder det noget, når man står over for standene med de mange nyheder og ikke mindst menneskene bag. Jeg må dog undskylde over for læserne, at denne reportage er præget af hastværk og delvist skrevet færdig i toget på vej hjem, og at ikke alle billeder er helt gode – det var svært at fotografere gennem glasvitrinerne, og jeg har ikke fået pressfotos fra alle virksomheder.

Gennemgangen begynder traditionelt med Märklin, branchens ubestridte 'fyr-tårn'. Borte er nedgangstiderne, firmaet

er fuldt ud restitueret efter 00'ernes triste nedgang, og omsætningen forventes at blive på ca. 900 mio. kroner i 2019, en pæn stigning i forhold til året før. De tre mærker, Märklin, Trix og LGB, viste i alt 332 nyheder, hvoraf halvdelen var Märklin-modeller. Alene dette katalog fyldte 170 sider.

I år udsendes MY-lokomotivet i rød/sort udgave (Märklin/Trix), men nu som litra MV 1102 med den interessante detalje, at der er fungerende afgangsbliklys ved førerhuset. En fin detalje, som mange givetvis sætter pris på. Dertil kommer to sæt med Bcm-liggevogne, det ene med tre røde vogne, det andet med to rød/blå vogne (uden måne og stjerner eller andre dekorationer), hvormed nattoget 590 kan oprangeres 100 % korrekt. Desuden kommer et par bærevogne med Carlsberg/Tuborg-containere med nye dekorationer.

Märklin holder sig åbenbart lidt tilbage, for det eneste andet, danske islet er et svensk vognsæt med Mærsk-containere, og det har man jo ligesom set før. Mærsk-containere er dog de allermest populære containere, melder flere producenter i øvrigt. Vosslohs G 2000 kommer i Hectorrails design, mens man nok må betegne den 'nostalgiske' udgave af det svenske Da-lokomotiv i rød/orange bemaling fra Bergslagernas Järnväg samt tilhørende blikvogne som "gammel vin på nye flasker". Om der virkelig er efterspørgsel efter den slags fantasivogne – tjaa, det er der vel, ellers blev de nok ikke lavet.

De norske modeltogsvener får en CargoNet, Class 66, og det var så dét! Modellen er dog en komplet ny konstruktion med mange, digitale funktioner, der er blandt andet en røgudvikler med dynamisk udstødning. Class 66 kommer sam-



Marco Loeffler, som er produktmanager hos Märklin, var i utroligt godt humør under vor snak om nyhederne, og firmaet har da også god grund til at være i hopla. Foto Suzanne Henriksen



De nye Tuborg- og Carlsberg-vogne med iøjnefaldende reklamer. Märklins medarbejdere har selv fotograferet vognene i Høje Taastrup.



MV 1102 med færdigmeldesignal skal nok blive populært



Hectorrail G 2000 er et flot og ret specielt lokomotiv



Class 66, et flot og markant nyere lokomotiv, der ind imellem også har kunnet ses i Danmark – dog i andre bemalinger



Da-lokomotivet fra BJ er farvestrålende og for så vidt flot, men det er en bedaget konstruktion – jeg købte mit første, det grønne, i 1969 for 50 kroner



Tæppet går for den moderne Diva, BR 247 – hvordan mon maskinen optræder?



Ikke uden grund kaldes S 3/6 for 'den højhælede' – en imponerende maskine fra De bayriske Statsbaner. Märklins maskine er gennemarbejdet ned til mindste detalje.



Et kig ind i førerhuset åbenbarer endnu flere detaljer

tidig til flere andre baneselskaber rundt om i Europa (Lineas, RFF, HGK).

Er det danske og skandinaviske udbud lidt småt, gælder det til gengæld ikke udbuddet til mange andre lande. Størst er udbuddet naturligvis til det tyske marked, hvor især det "højhælede" damplokomotiv S 3/6 fra Bayern er attraktivt. Lokomotivet er spækket med detaljer, og alle armaturer m.v. i førerhuset er bemalt. Drivhjulene på dette klassiske lokomotiv var to meter i diameter, hvilket gav lokomotivet dets kælenavn.

En hyldest til det lige så klassiske diesel-lokomotiv V 200 må man kalde den nye, fantasifulde bemaling af diesellokomotivet BR 247, som Märklin lancerer i en bemaling, inspireret af det klassiske V 200 – teatralisk præsenteret på en biografscene: Modeltog som vor tids divaer!

Det populære T3-damplokomotiv kommer atter i prøjsisk bemaling med mfx-Spielewelt-dekoder og tilhørende godsvognssæt. Det kolossale BR 44, der sidste år kom i oliefyret version, kommer nu som almindeligt, kulfyret lokomotiv – men denne model har gløder i askekassen, endnu en nyudvikling.

En rigtig ny model er udgaven af BR 78 (T 18), det meget velkendte tenderlokomotiv, der kommer i adskillige udgaver. Det er ikke så overraskende lavet af metal, med nittede vandkasser og førerrumsbelysning. Men den største interesse samler sig nok om genkomsten af det flotte TEE-togsæt RAM fra SBB/NS. TEE-sættet var et af 1960'ernes absolutte højdepunkter og har siden været meget eftertragtet. Nu kommer det i en fuldstændigt nyudviklet udgave i korrekt længde – men desværre kun for Märklin/Trix Insider-medlemmer.

Blandt ellokomotiverne vil jeg specielt fremhæve tårnvognen BR 701. Den siger måske ikke så mange noget, men det er et tjenestekøretøj, beregnet til reparation og kontrol med køretråden. Køretøjet er opbygget på en skinnibusplatform, men det er nok også den eneste lighed med "den røde brummer". BR 701 er gul, har bevægelig arbejdsplatform – den kan hæves, drejes og sænkes digitalt, ligesom pantograften kan hæves og sænkes. Der er tilkoblet en fladvogn med kabeltromler, hvorved man kan lave autentiske reparationsscener. Modellen kommer også i Trix-udgave og bliver formodentlig hurtigt udsolgt. Det smukke, turkisfarvede franske ellokomotiv BB 9200 fra 1960'erne genudsendes i nostalgi-serien. BR 648 (LINT) kommer i et par nye bemalinger, dels som rød DB AG-udgave, dels blå/hvid fra Bentheimer Eisenbahn – begge med



Her blot et kig ind i det indre af en af de nye modeller af de amerikanske Santa Fé-vogne fra LGB; førsteudgaverne, der kom for en lille menneskealder (cirka tyve år) siden, havde blot sorte, uigenkennelige ruder – lidt snyd, syntes vi dengang



Den kulfyrede BR 44 er ikke uden grund også kaldt for 'Jumbo'



SNCF BB 9200 var et stort hit tilbage i 1960'erne, hvor den var noget af det mest moderne på skinnerne. Nu genoplever Märklin modellen, fuldstændigt med matterede "cellon-vinduer" og i forkortet udgave

LED-interiørbelysning. Til spor Z-entusiasterne kommer MV-lokomotivet, nu med LED-belysning og ekstra vægt. Modellen får muligvis nr. 1134 og er i det klassiske design med vingehjul. Og så kan man fremhæve IC4-togsættet med grøn fartstribe – til erindring om togets klimamæssige fordele frem for biler, busser, fly etc. The Railway strikes back, kunne man sige med et lettere omdannet filmcitat! Der kunne nævnes talrige andre nyheder, men et sted må man standse – og det bliver med interiørbilledet fra en af de nye udgaver af Santa Fé-vognene fra LGB: Her er der virkelig kælet for detaljerne! Og så kommer et Furka-tandhjulskomotiv i ekstremt fin udførelse – på messen var der blot en halvfærdig model at se, men den vakte opsigt.



BR 78 ser ud til at blive en smuk og vellykket model



LINT-togsættet hører til vor tid, og mange lignende eksemplarer kører på de danske privatbaner, dog i andre bemalinger



Det klassiske TEE-togsæt Ram kommer i fuldstændigt ny udgave, men desværre kun for Insider-medlemmer



Køretråds-servicevognen BR 701 virker meget attraktiv, både med hensyn til selve konstruktionen, de mange, digitale funktioner og den alsidige anvendelsesmåde



Og rosinen i pølseenden hos Märklin er den lille spor Z-udgave af MY – den måler cirka otte centimeter. Man skal nok passe på, at den ikke forsvinder op i støvsugeren!

Og alle de andre

Roco fejrer i år 60-års jubilæum, og det mærkes på modeludbuddet. Kataloget er på 196 sider, hvortil kommer Fleischmann-kataloget. Roco fremhæver selv jernbanekranen EDK 750 som deres ypperligste nyhed i år, så derfor begynder vi med den. Originalen blev bygget af Kirow-fabrikken i Leipzig, DDR. Kranen udmærker sig ved at kunne bruges selv under køretråd og i tunneller, ligesom den kan transporteres i tog med op til 100 km/t. Kranhuset kan dreje 360°, teleskopudliggeren kan bevæges og vippe, der er arbejdslygter, lyd og selvfølgelig dekoder og tilhørende vogn til hjælpedstyr.

BR 86, det klassiske tenderlokomotiv, er også på vej, tillige med diverse forbedre-

de udgaver af BR 03 og BR 58. BR 58 var Rocos første damplokomotiv, lanceret i 1977. For 2021 er annonceret en helt ny udgave af BR 95, der især var kendt fra banerne i Thüringen.

Til brug på Gotthard-banen indsatte De schweiziske Forbundsbaner SBB i 1931 det enorme, todelte ellokomotiv Ae 8/14; Roco udsender det med to motorer og forkromet våbenskjold på fronten – en eksklusiv model. Smartron-lokomotiverne kommer også fra Roco – der er tale om Vectron-lokomotiver med ny front. Roco udsender også SNCF BB 9200, men i fornem jubilæumsudgave.

I 1980 blev TEE-toget VT 11.5 (BR 601) ombygget til turist-udflugtstog, "Alpen-See-Express", og Roco markerer det med en særlig jubilæumsmodel med DB i



Rocos nye EDK-kran synes at have stærke kræfter og lader ikke forbilledet noget tilbage at ønske. Her er den i 3D-printet udgave/beige bemaling



BR 86 er snart parat hos Roco – her ses den i lettere patineret udgave, mens den venter på næste rangertur



Håndmodellen af Ae 8/14 var låst forsvareligt inde i en vitrine og lidt svær at fotografere



Rocos nye jernbanekran får hjælp fra uventet hold – en lille havenisse hjælper med til at give kommandoer til kranførereren...



Udsnit af de store modelbaneanlæg hos Roco – det forestillede området lige udenfor en meget stor banegård, hvor der konstant var rangerbevægelser med forskellige maskiner

stedet for TEE på fronten. Det smukke, østrigske Transalpin-togsæt genudsendes i forbedret udgave, og et længe savnet togsæt er det italienske ALn 448/460 også i TEE-bemaling. Der er naturligvis også en uhyre mængde fornyelser på vognsiden, f.eks. er de schweiziske dobbeltdækkervogne renoverede, og de nederlandske Plan D-vogne med runde hjørner kommer igen – nu i den klassiske blå epoke III-

Der kommer nye varianter og bemalinger af skydevægsvogne, bærevogne, silovogne, tankvogne og min sandten om der ikke også fjæler sig en dansk litra Ks på side 173 – sikken en overflod af danske nyheder fra Roco i år! Katalogbilledet viser en T-vogn, men det er vi så vant til - man skal som så mange gange sagt ikke lægge for meget i katalogbillederne,

som i mange tilfælde blot er "pladsholdere" indtil den rigtige model foreligger. Roco er i øvrigt godt klar over, at der ikke er så meget at prale med over for det danske marked i år, og det bliver forhåbentlig bedre næste år, selvom vi ikke skal regne med formnyheder – dertil er markedet for lille.

Fra Fleischmann spor N bar der heller ikke meget nyt at berette – dog kommer batteritoget BR 515 nu i N, tillige med gasturbinelokomotivet BR 210. Andre lokomotiver bliver udsendt i forbedret udgave. Ny-konstruktioner blandt godsvogne er litra Remms og Ks/Kbs-typerne, hvilket måske kan føre til danske udgaver på sigt; dertil var der flere nye bogietankvogne og lange passagervogne.

Piko har blot en ny udgave af Desiro, litra MQ, til Danmark; et interessant togsæt er BR 221 med to TEE-vogne, altså identisk med "Merkur", der som bekendt kørte mellem København og Hamborg/Stuttgart i årene 1974-78 – her i landet dog trukket af Mz- eller Mx-maskiner. Også Piko udsender i år BR 78 - det skal blive spændende at se denne model, da det mig bekendt er første gang i mange år, at Piko laver et nyt damplokomotiv (det seneste var BR 55 i utallige varianter). Også Pikos BR 78 vil komme i andre udgaver, bl.a. til ÖBB. Der kommer desuden en ny, åben godsvogn, litra Rmms, men såvel denne som de fleste andre Piko-nyheder var svære at fotografere, og personalet lidet hjælpsomt mht. informationer. Vi må derfor tage Pikos nyheder 'hen ad vejen', som de udkommer.



"Alpen-See-Express" fra Roco – ny variant af det evigt populære VT 11.5 TEE-lyntog; bag dette ses det franske dieseltogsæt X 2720/XR 7700 i den sjældne grøn/beige bemaling, også kaldt "Lézards verts" (grønne firben)



Flix-train er blevet et populært samleområde, og selskabets materiel kan blandt andet ses i Hamborg – man kan i hvert fald ikke overse den giftigrønne farve



Nederlandsk ostevogn fra Artitec – komplet med færdigmodnede oste

Hos Brawa var der enkelte, danske nyheder – mange har nok allerede sendt dem på diverse Internet-fora, hvor kritikken har bølget frem og tilbage: Årsagen er, at Brawa har lavet en "Viking"-ølvogn (Stjernen), baseret på en tysk G 10'er, hvilket jo er falsk. Sidste år var det Albani-ølvognen, der også var forkert, men øjensynligt betyder det ikke så meget, når musikken spiller (og øllet skvulper), så derfor kom denne vogn med i år. Retfærdigvis skal det siges, at 'søstervognen', DSB litra IE, er god nok – men det er tredje nummervariant af denne vogn, så nogen nyhed er det ikke just. De to tankvogne, BP og Gulf, er dog nye, men hvor korrekte, de er, har jeg ikke haft mulighed for at efterprøve. De skal dog nok blive solgt, da Brawas modeller jo er meget flotte i udførelsen, korrekte eller ej!

Brawa udsender blandt andet en super-udgave af det fire-cylindrede damplokomotiv BR 02. BR 02 viste sig dog at være for dyrt i vedligeholdelsesomkostninger i forhold til BR 01, hvorfor det blev ved ti eksemplarer. Det var dog flotte og elegante maskiner, som Brawa nu udsender. En vognnyhed, jeg gerne ville have kunnet vise her, er serien af rystevogne, Donnerbüchsen, men her var der endnu ingen færdige modeller, kun billeder af de mange varianter, der kommer. Også dem må vi vende tilbage til ved lejlighed.

NMJ udsender et nyt norsk damplokomotiv, type 30 b, et middelstort lokomotiv, der kommer i mange bemalinger. Motortogsættet BM 68B kommer ligeledes i flere bemalinger, og den velkendte, norske "MY", Di3, kommer i grøn ud-



Også Piko sender BR 78 på skinnerne – spændende at se, hvad Pikos model har af finesser og detaljer



Det rød/hvide DSB Tjenestelokomotiv 1105 kommer fra B-Models; bemalingen havde lokomotivet blot nogle få år sidst i 1990'erne



Gangtøjet på den nye Furka-model fra LGB – meget fascinerende og ret kompliceret

gave fra Ofotbanen med moderniseret førerhus med panserglas og mange nye detaljer. Den tidligere DSB-MY 1151 kommer i tysk "Altmark"-udgave med vinrød bemaling og vingehjul, formindskede sneplove og korrekte detaljer. NMJ udsender også en række meget fine kæpskinnevogne i spinkel udførelse, nogle med, andre uden bremsehus (epoke II-III).

Til slut

Modellerne fra Hornby-gruppen – Arnold, Lima, Jouef, Rivarossi, Electrotren – vil jeg tillade mig i første omgang at gå let hen over, da der ikke er nyheder, decideret interessante for det danske marked; der er dog materiel imellem, som kan være brugbart herhjemme, men modellerne kan være svære at få fat i, så de



Brawa udstiller hvert år en række flotte dioramaer med deres materiel på – her er det den velkendte, vesttyske V 90, der holder på den store viadukt med et tidstypisk godstog



Her er Furka-toget på vej op ad bjerget



Alessandro Buonopane fra A.C.M.E. viser opslaget med det nye vognsæt "Italia-Express" – man skal nok være hurtigt ude med hensyn til bestillinger. Foto Suzanne Henriksen



Godt nok ikke en nyhed, men dioramaet var så flot til, at denne VT 60.5 alligevel kom med blandt Brawas nyheder



En grøn ICE på Nürnberg Hovedbanegård. Foto Suzanne Henriksen

er indtil videre 'parkeret' – så må vi se, hvad året bringer. Heller ikke Tillig havde danske nyheder, men den nyudviklede, tyske kølevogn Tehs 50 kan tænkes at komme i dansk udgave – det var i hvert fald det svage tilsagn, jeg fik på standen. Vi får se. Ellers har Tillig jo flere muligheder for at lave andre versioner af danske tankvogne, men der var ikke nogen 'på beddingen'. Fra det eksotiske hjørne kan nævnes, at Heris udsender et to-vognsæt med nordkoreanske vogne af russisk herkomst. Det belgiske B-Models havde en hvid/rød MY i programmet, mens Artitec blandt mange fine sager præsenterede en nederlandsk ostevogn med reoler med runde oste (Gouda, med lugt?).

Men det bedste har jeg gemt til sidst: Jeg stødte tilfældigt på Alessandro Buonoparte fra A.C.M.E., der bød på en kop utroligt stærk espresso – cirka en fin-

gerbøl stor kop, men ekstremt god. Han fortalte, at EA-modellen, som mange har ventet på, kommer i løbet af indeværende år – først i rød/sort og helt rød udgave, senere i blå bemaling. Det afhænger lidt af de aktuelle forhold i Kina, så derfor kunne han ikke give nogen eksakt dato. Men endnu bedre: A.C.M.E. har også et særdeles interessant vognsæt under forberedelse – "Italia Express". Det var et af de længste, europæiske vognløb, idet toget om sommeren i 1970'erne havde rute fra Rom til Stockholm, om vinteren dog 'kun' Rom-København. Grundsættet består af tysk pakvogn, en blå CIWL-sovevogn, to italienske vogne samt en DSB B-vogn – denne sidste baseret på en Heljan-model. Alessandro viste sættet i kataloget, hvor DSB-vognen er rød, men han regner med, at det bliver den vinrøde udgave, som kommer i dette dejlige sæt – der i øvrigt kan udvides med en grøn

DR- og to DB-sidegangsvogne. Det skal nok blive et populært sæt. Ckm-vognen kommer med ny indretning, formodentlig som restaurantvogn.

Afsluttende kan jeg tilføje, at alle modeltogsfirmaer af betydning på messen er blevet informeret om det forestående 175-års jubilæum i 2022 for den første, rigtigt danske jernbane, København-Roskilde, fra 1847. Forhåbentlig betyder det, at et eller flere firmaer finder på noget særligt og eksklusivt for det danske marked – i hvert fald ved deres marketings- og eksportchefer nu besked om jubilæet. Vi håber på et kommende festfyrværkeri af modeller i 2022!

Fotos: Flemming Søeborg eller fabriksfotos - hvis ikke andet er noteret.

Skal De med? – med omvendt fortegn



Rønne H: Amtmand P.C. von Stemmann og banens direktør Christoffer Milner (begge med ryggen til) i samtale med Kongen, I baggrunden ses stationsforstander Jens Peter Kjøller. DBJ Arkiv.

Af Sten Møller, DBJ

Skal De med, spørger skinnebus-sens togfører Kong Frederik IX. i Olaf Hermansens lille, hyggelige fantasihistorie om Kongeskibet i Helsingør (SoB nr. 47). Men det skete faktisk i 1952 her på Bornholm. Ikke helt på den måde, men nok snarere omvendt: En venlig henvendelse fra Hoffet om, at Kongen ønskede at fortage en togtur fra Rønne til Gudhjem. Det skulle ske, når han alligevel var på Bornholm den 19. og 20. juni til den årlige bukkejagt.

Det var nemlig kommet Kongen for øre, at en af Danmarks smukkeste jernbaner, Gudhjem-banen på Bornholm, skulle nedlægges. Derfor ville Kongen gerne have en køretur med denne bane. Naturligvis sagde De Bornholmske Jernbaner (DBJ) ikke nej til den forespørgsel, og man gik i gang med planlægningen.

Vi ved ikke, om det var Kongens ønske at køre med skinnebus, men planen blev at køre Kongen i skinnebus som særtog fra Rønne til Gudhjem. I skinnebussen var der god plads til, at Kongen kunne tage ophold ved motorføreren forrest i skinnebussen.

Gudhjem-banen var oprindeligt en selvstændig bane, som udgik fra Almindingen station. Rønne-Nexø Jernbane havde via deres såkaldte Skovturs-bane fra Åkirkeby til Almindingen sporforbindelse med Gudhjem-banen. Derfor skulle der både rangeres og skiftes retning, evt. løbes om i Åkirkeby, når tog fra Rønne skulle ind på Gudhjem-banens spor. I 1934-35 blev de tre baner på Bornholm samlet til De Bornholmske Jernbaner. Sporet til Gudhjem udgik nu fra Åkirkeby. Men toget fra Rønne skulle fortsat rangere og skifte retning i Åkirkeby for at komme til Gudhjem.

De bornholmske skinnebusser blev ikke vendt. Det betød, at motorføreren kørte skinnebussen fra den "varme ende" - der hvor motoren var - når den kørte fra Rønne, og at han skiftede til den "kolde ende" - altså der, hvor der ikke var motor - når skinnebussen kørte mod Rønne eller i sjældne tilfælde mod Gudhjem (Gudhjem-banen blev efter Anden Verdenskrig normalt betjent af en af banens Frichs-motorvogne).

Særtogskørslen den 20. juni med Kongen skulle helst foregå uden stop, derfor kom skinnebustoget til at bestå af

to sammenkoblede motorvogne, Sm 30 og Sm 33. Til betjeningen af særtoget var der udpeget en togfører og hele to motorførere, en til hver ende af toget. På den måde kunne toget straks efter ankomsten til Åkirkeby ændre retning og rangere ind på Gudhjem-banens spor og fortsætte mod Gudhjem, men nu med den kolde ende forrest. Kongen ønskede helt sikkert at være i forreste skinnebus, så han og togføreren har skiftet vogn i Åkirkeby.

Amtmanden, der var formand for jernbanens bestyrelse, direktøren for banen og andre repræsentanter for bestyrelsen blev inviteret med på turen. Kongens eget følge bestod af Jagtkaptajnen og nogle adjutanter. Derudover havde et antal af matroserne fra Kongeskibet fået lov at komme med på turen til Gudhjem.

I dagene op til den 20. juni blev der udgivet en række ordrer fra hovedkontoret, for at alt skulle gå rigtigt til. Vi kender dem ikke alle, men den ordre, der blev udgivet dagen før den planlagte særtogskørsel, er gengivet i Ludvig Malers bog De Bornholmske Jernbaner 1900-1968 og lyder:



Gudhjem station: Særtog med Kong Frederik er ankommet. Kongen siger tak for turen til togfører Henry Christensen. Amtmand P.C. von Stemmann i profil, og Jagtkaptajnen er på vej ud af toget. Foto Bornholmer-billeder.



Rønne H: Kongen er på vej ind i toget, og stationsforstander Jens Peter Kjøller gør honnør. Fru Kjøller har haft travlt med at vaske og stive de fine hvide handsker. DBJ Arkiv.



Østerlars station: Fru Anker, iført reglementeret ekspeditrice-uniform med hue, nejer for "Kongens tog". Det var - efter sigende - den eneste gang i hendes 31 år som ekspeditrice, hun havde hue på. Foto Tage Poulsen.



Kaptajn Kurt Carlsen.

Portræt af kaptajn Kurt Carlsen. Arkiv SoB



Gudhjem station: Kong Frederik har sagt farvel til togføreren. Her får Kongen blomster af ekspeditrice Gudrun Hansens to døtre. Direktør Milner står med ryggen til. Foto Bornholmer-billeder



Flying Enterprise, "det skæve skib", som Kurt Carlsen blev på, indtil det sank den 11. januar 1952 i Atlanterhavet sydvest for Irland. Carlsen blev reddet og fik en heltemodtagelse i New York bagefter, hvor 750.000 mennesker hyldede ham ved en parade. Senere samme år fik han kommandoen over et nyt skib, Flying Enterprise II. Arkiv SoB

"I anledning af, at det ventes, at HM KONG FREDERIK i morgen den 20/6 vil foretage en køretur med særtog fra Rønne H. kl. ca. 14 til Gudhjem, skal den vagthavende på samtlige stationer på denne strækning være på perronen under togets forbikørsel eller ophold og gøre honnør for toget med front mod dette, medens toget passerer.

Det er klart, at pågældende personale skal være reglementeret påklædt i bedste tøj (ekspeditricerne med hue)."

Den sidste bemærkning medførte et lille oprør fra en af de kvindelige ekspeditricer. Hue, det nægtede hun, når hun nu lige havde fået sat håret og stod der i sit bedste tøj, så skulle hun ikke have ødelagt håret af den uklædelige

mandehue. Så hun stod uden hue eller hat og nikkede til toget, da det kørte forbi, i stedet for at gøre honnør. Hvis Kongen havde lagt mærke til, at en af de kvindelige ansatte ikke bar hue, havde han nok bare smilet, som far til tre viljestærke piger vidste han nok, at kvinder og mænd ikke altid ser ens på tingene.

Der er en lille krølle på historien, nemlig at Kongen om formiddagen havde modtaget kaptajn Kurt Carlsen, ham med det skæve skib. Carlsen skulle holde foredrag i Studenterforeningen, men han ville kun komme til Danmark, hvis han også kunne komme i audiens hos Kongen. Problemet var, at Kongen ikke var i København, og Hoffet mente, at en audiens kun kunne finde sted i Kø-

benhavn på Amalienborg. Kun ved en direkte henvendelse fra Studenterrådet til Kongen og majestæten's personlige indgriben blev det muligt at holde en audiens i Rønne på Kongeskibet.

Kaptajn Kurt Carlsen blev derfor den 20. juni, tidligt om morgenen, hentet i Amsterdam (hvor hans skib lå) og fløjet til direkte til Rønne. Her var kaptajn Carlsen i audiens hos Kongen på Kongeskibet kl. 10.30. Straks efter audiensen blev han fløjet til København, hvor han holdt foredrag ved en fest til hans ære i K.B. Hallen, og næste morgen blev han fløjet tilbage til Amsterdam. Det var Zonens Flyvetjeneste, der stillede fly til rådighed.

Dansk syrekrukkevogn på jysk



Syrekrukkevognen med de dansende bogstaver på Lars' fine, stemningsfulde anlæg fra en svunden tid.

Af Lars P.

Da Brawas syrekrukkevogn, der har sit forbillede på Jernbanemuseet i Odense, blev præsenteret i nr. 46/2019, gjorde redaktøren opmærksom på forskellige fejl i skiltningen, og efter en kort tænkepause bestemte jeg mig for at købe vognen og rette op på fejl og mangler.

For at blive klogere på den originale vogn bestilte jeg bogen "DSB godsvogne 1945-1965 2. del" i museets webshop, hvor der på siderne 157-161 dels er en beskrivelse af syrevogdenes historie i DSB's tjeneste, et dårligt sort/hvidt foto af museumsvo-
gnen og næsten to sider med målsatte tegninger og herunder også af ZS 508 060.

Første trin var at tage krukkerne op, fjerne det trekantede sideskilt, flytte adresseskiltet og montere de manglende brædder øverst og nederst på vognsiderne for så til sidst at forsyne samme med de manglende tekster.

Syrekrukkerne

Krukkerne er anbragt i et gitterværk, der forhindrer fysisk kontakt mellem krukkerne med deraf følgende brud, og Brawa har ved hjælp af et hak nederst i hver krukke gjort det umuligt at rotere den og med et enkelt hul øverst i krukken låst den fast med en tap i den "bremseklods", der sidder på langsgående midterplanke, og dermed også undgået at bruge lim.

Ved forsigtigt at presse den enkelte krukke væk fra midterplanken går krukken fri og kan trækkes op til videre behandling, herunder en mere individuel bemaling.

De ikke-danske håndtag blev fjernet med en fintandet sav, den vandrette del af bøj-

len forsvandt under en flad diamantfil, og den lodrette del smuttede væk under en hobbykniv. Så skal der træffes et valg. Skal krukkerne stå med propperne på langs af vognen som vist på alle bogens tegninger, eller på tværs som på museumsvo-
gnen. I virkeligheden var det nok tilfældigt, hvordan de stod, så jeg lavede nye hak i bunden, så krukkerne kunne genplaces mere tilfældigt. Det betød så, at tap-pene på midterplanken blev fjernet med en halvrand diamantfil og gav samtidig de andre klodser et par strøg, så de ikke skrabe malingen af ved genmontering, der fortsat er uden brug af lim.

Skilte

Trekantskiltene sidder med to tappe gennem en hullet bagplade og glider ud, når en skalpel presses ned mellem skilt og plade, og så er det bare at fjerne pladen.

Adresseskiltene har ligeledes to stifter, der formentligt med varme er blevet til nitter, der låser skiltet fast til de krydsende lister. Nittehovedet blev udsat for fil og skalpel, og så kunne skiltet flyttes til dets rette plads.

Sidebrædder

Brædderne blev lavet med 0,5 x 4 mm plastlister fra firmaet Evergreen Scale Models. De to øverste blev limet direkte på rammen med tynd cyanolim, mens de to nederste blev limet på de lodrette profiljern efter forudgående fjernelse af profilet med den flade diamantfil.

Bremsehus

Ja, så er der bremsehuset. Museets vogn er uden hus, mens alle vogne på tegningerne har bremsehus, og forklaringen er



To syrekrukker - den til venstre er 'efterbehandlet'.

her, at husene blev fjernet efterhånden, som vognene fik nye bremser. Den aktuelle vogn fik først fjernet huset i 1954, og da min bane er i perioden 1920-50, blev saven på sin plads.

Bemaling og påskrifter

Både modellen og museets vogn fremstår som fabriksnye, og det vil museumsvo-
gnen nok blive ved med at gøre. Moderne malinger er både holdbare og farvægte, men sådan var det ikke, da vognen blev sat i drift i 1920. Her blev maling udsat for sol, vind og vejr med tiden mest og skiftede farve som oftest til det mørkere.

På Troldhede-banen fik man samtidig en stor mængde godsvogne, bestilt som teglstensrøde, men var ved levering nærmest orangerøde, for så over tid at ende som violetterøde.

Alt på min lille privatbane er patineret, så det ser ud, som jeg husker det i årene efter krigen, og den "krukkede", røde vogn blev behandlet, så den passer ind i miljøet.

Fra projektets begyndelse var det min mening at bestille de manglende tekster som transfers, men med min ikke-eksisterende viden om edb fattede jeg ikke en lyd af firmaets vejledning for bestilling.

I stedet greb jeg til de selvklebende bogstaver, jeg normalt bruger på modeller af RC-fly og både denne gang i størrelsen 2 mm. Så små bogstaver har næsten ingen vedhæftning, og selv om de blev anbragt helt lige, gled og drejede de sig, når de blev trykket fast. Lidt surt.

Endelig en Ferguson



Gravkoen under transport til eller fra brunkulslejerne.



Ferguson'en leveres på den veltjente Chevrolet-lastvogn - nok ikke verdens smukkeste køretøj.



Nærbillede af gravkoen - godt slidt og medtaget.

Tekst og fotos Lars P.

Da Spor og baner præsenterede Wikings skrotkran, var jeg straks interesseret.

Ikke fordi jeg har en skrotplads på banen, men fordi jeg straks så muligheden for at lave en brunkulsmaskine under jernbanetransport.

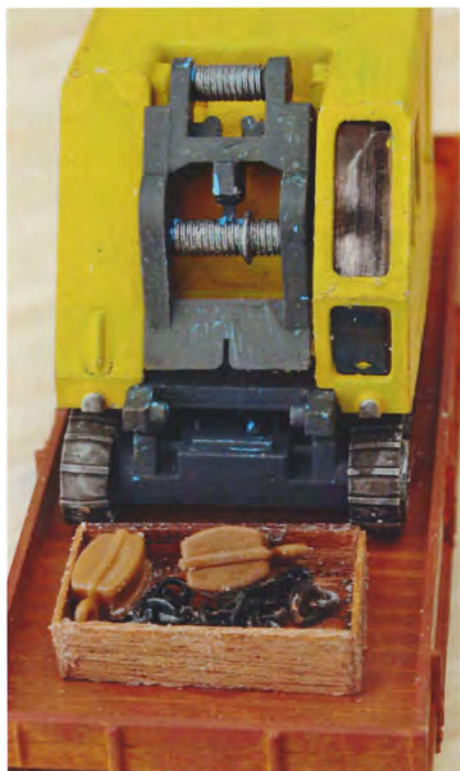
Så nemt skulle det ikke være. Ingen af de danske hobbyhandlere, jeg kendte, har Wiking på programmet, så igen igen

måtte jeg ty til den tyske forhandler, jeg før har brugt, når ingen ville tage varen hjem til mig. Mens jeg bladrede gennem varelageret, fandt jeg ikke bare kranen, men også en Ferguson, så haps.

Ved ankomsten var modellen næsten hvid med et rødt bånd omkring motorhjelmen, og altså ikke den "Gråtas" som vi kender i Skandinavien, men det blev den ved hjælp af Vallejo's medium sea grey, og så skulle den bare leveres, men denne gang ikke pr. bane, men med vores lokale vognmand, der siden midt tre-

diverne havde kørt med en braknæset, engelsk lastvogn, som tog krigen med iført generator for så at fortsætte til et godt stykke ind i halvtresserne. Køn var den ikke og lignede mest af alt noget fra en skrotplads.

Selvfølgelig kunne englænderen ikke leveres i H0, og så måtte Artitec's rustne Chevy udsættes for vold og forsynes med lad lavet af riflet Evergreen-plade, der blev malet vådt i vådt med to nuancer af Humbrol.



Lars har patineret gravkoen overbevisende.



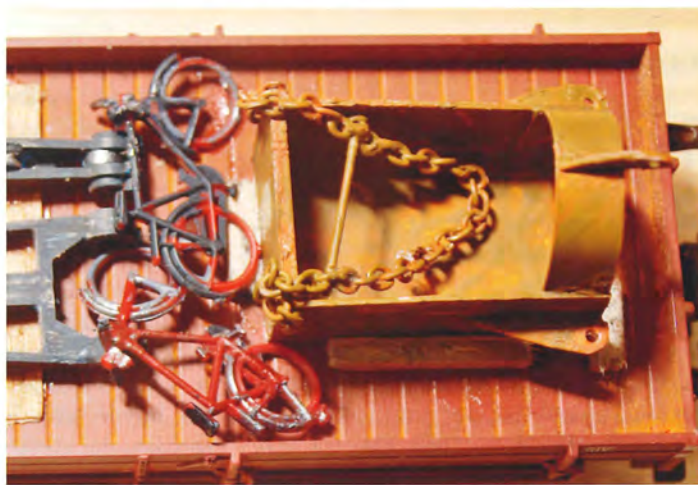
På fladvognen var der også plads til nogle ekstra dele.



Delene er fremstillet af Lars selv og derefter fint patineret.



Slæbeskovlen og andet grej på den anden fladvogn.



Rustent 'ragelse' - fine detaljer på den åbne godsvogn.

Fra skrotkran til gravko

Ombygningen af Wikings skrotkran til en brunkulsmaskine var på det nærmeste lige ud ad landevejen, da kun enkelte dele var samlet med få dråber lim. Maskinhuset blev malet indvendigt med basalt-grå farve, mens ydersiden fik en omgang med en halvgammel mat, gul Humbrol, der ikke blev rørt for godt op, så med kun et lag var farven skiftet fra ensfarvet blå til den blakkede overflade, der kendetegner en arbejdsmaskine, der i årevis har været udsat for vind og vejr.

Udliggeren, der desværre kun består af top- og bundstykke, fik en omgang med sortgrå farve, der blev børstet med lyst patineringspulver. Undervognen fik samme farve og efterfølgende forsynet med metalfarve for at markere slid, mens bælteerne blev malet med fortynnet, sortgrå maling.

Eneste egentlige byggearbejde var slæbeskovlen. Siderne, topbøjlen og beslagene blev lavet af 0,4 mm plade fra Evergreen, mens bund og endestykke var 1 mm plade, der gjorde det muligt

at bore 0,6 mm huller ved overkanten, så løftkæden kunne monteres med bidder af knappenåle. Selve kæden er en stump ankerkæde fra husets båd-afdeling. Slæbeskovl og kæde er efterfølgende malet med en blanding af rust og snavs.

"Koen" blev læsset på to fladvogne, og overskudspladsen blev udnyttet til noget af det grej, man ikke kan være foruden i Søby-lejerne.

Bortset fra den gule Humbrol er alle farver, også på cyklerne, fra Vallejo.

Vulkan-Express

ESUs privatbaneudgave BE D6 er meget opsigtsvækkende og med markant farvesætning.

ESU art. nr. 31424.
Brohltalbahnhof BE D6 rangerlokomotiv. H0, epoke VI.
Pris ca. 3.000,-



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nogenlunde samtidig med, at Piko og Brawa udsendte deres nye udgaver af det tyske standard-rangerlokomotiv V 60, kom ESUs model af samme forbillede på sporene. Da ESUs model udmærker sig ved en lang række særlige, digitale funktioner og mange andre tekniske løsninger, faldt valget på denne model - privatbaneudgaven af V 60, det grønne lokomotiv fra Brohltalbahnhof (BE), D6, fra vore dage.

Umiddelbart er der ikke de store forskelle at se på f.eks. Pikos og ESUs modeller, bortset fra farven, men rent teknisk er de to modeller som fra hver sin verden: Pikos er glimrende, men traditionel i den forstand, at modellen kan det, den skal, den kan til- og frakoble digitalt (i luksusudgaven), men det kan ESUs også. Så hvor er forskellen ellers?

Den ligger i alle de ekstra funktioner, som ESU har lagt i den lille maskine, der er totalt nyudviklet. Der er naturligvis alle lys- og lydfunktioner (Loksound 5), herunder funktionen "Tungt tog", hvor f.eks. bremselængden fordobles og motorlyden hæves. Dertil kommer den specielle, digitale kobling, der fungerer

ved, at koblingsbøjlen vibrerer ganske kraftigt ved betjening. Det er altså ikke en fejl. Koblingerne kan uden videre udskiftes med konventionelle koblinger. Der er i alt 31 forskellige funktioner i den lille maskine.

Lokomotivet er også udstyret med røgudvikler, der skal illudere dieselmotoren. Om det er overbevisende - tjaa, det er heldigvis ikke fed, svær dieselolie, der bliver brændt af, men almindelig røgolie, der dryppes ned i skorstenen. I første omgang troede jeg ikke, at der skete noget, men en sødlig lugt fortalte mig, at der kom røg op af skorstenen - en lang, tynd "stråle", som desværre var svær at se - og umulig at fotografere. Lugten bryder jeg mig ikke om, så den effekt afstår jeg gerne fra! Heldigvis udspyr maskinen ikke lava, selvom det i virkelighedens verden kører blandt udflugtstogene med navnet "Vulkan-Express"!

Keine hexerei, nur Behendigkeit

ESU-modellen er et rent multitalent, der kan køre på såvel to- som tre-lederskiner (m/u slæbesko). Her skal man blot omstille en kontakt under modellen og fjerne/montere slæbeskoen. Enklere kan det ikke være. ESU har

naturligvis udviklet hjul med passende flanger og hjulafstand, der svarer til et kompromis mellem de to normer - noget, som vist kun det franske firma Mistral ellers har haft held med.

Hvordan fungerer det i praksis? Jo, den lille V 60'er (= D6) kører glimrende på Märklins C-spor, og den genkendes automatisk af Central System efter et par minutter. Lokomotivet er udstyret med en "power pack", der hjælper maskinen over kortere, strømløse stykker, og når man løfter modellen fra sporet, mærker man tydeligt, at den bevarer lys og lyd et par sekunder selv uden skinneforbindelse. Motoren er en klokkeankermotor med svinghjul. Der er førerrumsbelysning og lys under fodpladen. På to-lederskiner (Roco-Line) kører den lige så fremragende, så det er et virkeligt Columbus-æg, som ESU har frembragt.

ESU-modellen af det private lokomotiv er velgørende i den grøn-beige farvesætning til variation, så alene af den grund er modellen værd at se nærmere på. Og med de mange egenskaber er den absolut alle pengene værd.



Lokomotivføreren har det godt inde i førerrummet, men han er lidt 'tilknap-pet' og knapt så godt modelleret som Märklins tilsvarende førerfigur.



Kobling i stilstand.



Her vibrerer koblingsbøjlen intenst under afkobling - det kan svagt anes over koblingstappen.



BE D6, tidligere DB 360 573 i Brohltal Hafen med treskinnespor. Foto Alopus. commons.wikimedia.

ESU art. nr. 36231 DB Mobil tankvogn. H0, epoke III.
Pris ca. kr. 250,-



Mobil-tankvognen fra ESU er glimrende mht. form, farve og detaljering.

En Mobil tankvogn

ESU udsender også nye godsvogne i store serier, blandt andet under det prætentiose navn Pullman. Blandt disse er tankvognene med 30 m³ rumfang af Deutzer-typen uden egentlig under-vogn - udviklet under Anden Verdens-krig for at spare på råstoffer. Model-lerne er i samme kategori som Dekas/Exact-train-modellerne, nemlig virke-lig fornemt detaljerede med knivskarpe tryk og masser af detaljer - dog uden de fjedrende puffere, som man enten hader eller elsker.



Tankvognen set fra endegavlen.

ESU har udsendt en mangfoldighed af tyske varianter, hvor jeg især faldt for mo-dellen af en Mobil-tankvogn med logoet fra 1960'erne - en version, man ellers al-drig ser længere (Trix Express havde den dengang i programmet). Mange dele på ESUs model er enten lavet af ætset metal eller af spinkelt, men stærkt kunststof. Akslerne er lejret i metalbøsninger, og hjulene er også profileret indvendigt. Og navnlig Mobil-skiltet med den vingede Pegasus gør modellen attraktiv. Oliefirmaet er siden 1999 fusioneret med Exxon og hedder i dag ExxonMobil.

FAKTA

Brohltalbahn åbnede i 1901 mellem Brohl am Rhein og Kempenich som smal-sporet jernbane, bl.a. med et tandstangsstrækning (system Abt). Efter mange år med truslen om nedlæggelse, nedgang i transportmængderne og vekslende ejerforhold er selskabet i dag konsolideret og driver dels kommerciel godstra-fik (containere med fonolit fra et lokalt stenbrud), dels udflugtstrafik ("Vul-kan-Express"). Ved havneanlægget i Brohltal ligger der treskinnespor. Ud over D6 har Brohltalbahn-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH. tre andre normalsporede lokomotiver, mens der er omkring ti smalsporede enheder, herunder to damplokomotiver.

Fonolit er en porøs, grågrøn, vulkansk stensort, der bl.a. bruges som grus, i cement- og betonindustrien og som facadebeklædning.

Brande set fra luften

Af Ole Linå Jørgensen

I Spor og Baner nr. 48 var der en fin og inspirerende artikel om Rasmus Wiuffs diorama af Horsens havn. Jeg vil nødig være den allesteds nærværende pedant, der altid kan finde en fejl, så i stedet vil jeg vise et par billeder af et virkeligt to-spand foran en hestevogn, i dette tilfælde en postvogn – eller rettere to. Med udgangen af 1912 ophørte Post- og Befordringsvæsenet med at være befordringsvæsen på land, da ruterne Årup–Bogense, Roskilde–Skibby og Vejle–Brande blev nedlagt. Billedet er formodentlig taget i efteråret 1912. Stedet er til gengæld sikkert, nemlig Storegade i Brande, og billedet er på bagsiden stemplet Fotograf Poul Lund, Brande. Vognen kom på Postmuseum. Senere blev den udlånt til Den Gamle By, og der blev lavet en kopi af vognen, som i nogle år kørte rundt i museet op til jul og i øvrigt deltog i forskellige festligholdelser af postkontorers jubilæer og jernbanejubilæer. Den originale postvogn blev for et par år siden tilbageleveret til Postmuseet, Enigma, og befinder sig nu formentlig på magasin i Ringsted. Kopien befinder sig hos Den Gamle Bys vognmand, Lars Brender. Det andet billede viser kopien i Den Gamle By op mod jul 2010.

Luftbillederne er denne gang fra Brande, og de er taget i lidt lavere højde end de foregående fra København; men byen er jo også noget mindre. Det ene billede viser området omkring Brande Mejeri, jernbanestationen og posthuset. Mejeriet ligger lige i midten med den høje skorsten. Foran ned mod Nørregade ligger et hus, som formentlig er mejeribestyrerens bolig med en hestevogn med mælkejunger parkeret foran. På hjørnet af Jernbanegade er en transformatorstation og på den anden side af gaden de smukke dobbelthuse med lejligheder til udlejning. Bag dem er et herligt skrammelområde med træskure og plankeværker. Langs gaderne ses både telefonstænger og elmast og på disse hist og her en gadelampe med en enkelt pære. Ved transformatorstationen står en elmast af nittet stål. Oven for mejeriet, på Stationsvej, ligger jernbanestationen med træudbygning til restauranten. Lige til venstre for mejeriskorstenen er en mand ved at pudse vinduerne. Helt til venstre ses jernbanens pakhus, og imellem pakhuset og stationen har stationsforstanderens have ændret funktion til rutebilstation med fire pladser. Helt til højre for stationsbygningen ligger posthuset vinkelret på jernbanen. På jernbaneterrænet står nogle to-akslede personvogne og et par EH-pakvogne. De lukkede godsvogne er tilsyneladende en blanding af danske og udenlandske godsvogne – den lange række mest udenlandske. Desuden er der en række åbne godsvogne med tilsyneladende brunkul, hvilket afslører, at billedet formentlig er taget lige efter krigen, altså 1945–50.

Det andet luftfoto af Brande – et postkort – er tilsyneladende få år yngre. Der er slet ingen brunkul er på sporene. I forhold til det foregående foto er dette billede taget i en vinkel på 45–50 grader. Jernbanestationen, posthuset og mejeriet ligger lidt til højre for den lodrette midterlinje i billedet. Der er holder en rutebil på rutebilstationen. Mejeriet blev i øvrigt nedlagt sidst i halvfjerdserne, og hele byens centrum ser i dag meget anderledes ud.

Store foto: Brande set fra luften ca. 1950. Foto Poul Lund, slg. Ole Linå Jørgensen.



Brande ca. 1955. Odense Luftfoto nr. 3272-44.a.



Post-dagvognen Herning-Brande-Give under ophold på Storegade, Brande. 1913. Foto Poul Lund.



Post-dagvognen i Den Gamle By i Århus, december 2010. Foto Ole Linå Jørgensen.

Boganmeldelse

"Der kommer flere tog"

Af Ole Gold

Jeg skal indledningsvis sige, at da jeg sagde ja til at anmelde bogen, var jeg ikke klar over, at jeg stod nævnt som medforfatter til et af afsnittene. Jeg troede blot, at jeg havde fortaget faktatjek af diverse oplysninger. Så dette afsnit (der handler om edb-billetter mm) forholder jeg mig ikke til!

Flemming Søborgs tidligere bog "Der kommer tog" er blevet trykt i omkring 5.000 eksemplarer, hvilket er rigtigt flot. Efterfølgeren "Der kommer flere tog" er da også en ganske fin efterfølger på succesen.

Bogen handler i det store hele om perioden fra 1970 til 1990, altså 1970'erne og 1980'erne. Den kommer, så vidt jeg kan se, rundt i de fleste afkroge i denne periode.

Billederne er stort set - for mig - ukendte, hvilket gør bogen mere spændende, selv om man kender det meste af historien.

Billedteksterne indgår for det meste i den generelle tekst, hvilket kan være forvirrende - specielt hvis billedet først er omtalt på næste side. En summarisk billedtekst under hvert billede havde været at foretrække.

Men generelt er bogen sat pænt op bortset fra side 184 nederst, hvor teksten er skåret over.

Vi rider alle vore kæpheste, og en af forfatterens er stavemåde for stedsnavne. Her i bogen staves byer, der ønsker deres navn skrevet med "aa", konsekvent med bolle-å.

De fleste billeder er gengivet godt, men mange af de store billeder er en kende for store i forhold til skarpheden. Og på mange små billeder er der omtalt detaljer, der er vanskelige at få øje på pga. billedets lille størrelse.

Har man interesseret sig for jernbaner gennem flere år, er der ikke meget nyt at hente i bogen, men for nytilkomne ridser den historien fint op.



Dog er der flere forkerte oplysninger i bogen. Jeg har ved hurtig gennemlæsning fanget følgende: Ole Andresen blev generaldirektør for DSB i 1981 og ikke i 1980, som det hævdes. Der rodes lidt rundt i stationsforstandernes opgaver og den struktur med driftsområder, der hævdes indført i 1970, men som først blev indført i 1973. Det rigtige årstal står dog senere i bogen. Forfatteren har desuden ikke helt styr på indførelsen af zonesystemet i hovedstadsområdet. Det ser ud, som om det hele blev indført i 1974, men indførelsen strakte sig over flere år derefter. Og i omtalen af rejsegods nævnes de karakteristiske brunmalede perrontraktorer, mens Melex, der blev indført i den periode bogen omhandler, ikke nævnes. Næppe de store skævere, men djævlens ligger i detaljen! Værre bliver det, når man skriver, at færgen Holger Danske fra 1976 udelukkende var bygget som bilfærge. Den var den absolut ikke - den havde jernbanespor på lige fod med de andre

færger på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

Det er forfriskende, at forfatteren har haft andre til at skrive enkelte kapitler. Og tilmed omhandler disse ting, man normalt ikke hører meget om. F.eks. berettes om pendlerne og deres organisering samt om ansættelsesproceduren (og et efterfølgende karriereforløb) hos DSB. Ligeledes har havnebanerne fået et særligt kapitel.

Konklusion

En flot og læseværdig bog (omend med et par fejl...) for alle kategorier af jernbaneinteresserede. Vi kan jo håbe at bogen vil give blod på tanden, så flere yngre begynder at interessere sig for emnet.

Flemming Søborg Der kommer flere tog. Gyldendal 2019. 192 sider, format 28 cm x 25 cm og hårdt omslag. Vejledende udsalgspris ca. 350 kr.

Noget for nummERMænd - nye sporvognsbøger

Af Flemming Søeborg

2019 var et godt år for sporvejsinteresserede: Dels blev Århus Letbane endelig åbnet på hele strækningen, dels blev de første skinner til Odense Letbane omsider placeret i planum, og selv i Københavns omegn begyndte arbejdet med den nye letbane.

Også på bogområdet skete der meget med flere ny-udgivelser - bl.a. bogen om linie 13, hæftet om sporvognene på Østerbro og sidst på året kom disse to bøger, der på en måde supplerer hinanden.

I den første, Bent Jørgensens "Fra S-tog til sporvogn", fortæller forfatteren (BJ) om sin fascination ved sporvogne (og S-tog) lige fra den tidligste barndom. Familien boede ved Islev station, og der var udsigt til stationen fra huset - til stor fornøjelse for ham. Til hans store glæde bevægede familien sig meget rundt i byen, hvorved han tidligt fik set mange forskellige sporvogne og linier og begyndte at fundere over hvilke vogne, der kørte på hvilke linier - altså var der en systematik? Når vogn 600 kørte på linie 6, kunne man så gå ud fra, at nr. 700 kørte på linie 7 osv.?

Bent Jørgensen besluttede sig derfor til at få lavet et overblik. Han stillede sig op på Rådhuspladsen i 1958, bevæbnet med papir og blyant, og skrev så vogne og linienumre ned. I 1960 mødte han under tællingerne tilfældigt en anden, ung mand. Kaj Hansen, der var ude i samme ærinde, og det udviklede sig til et livslangt venskab. Undervejs fik BJ en række aha-oplevelser, bl.a. blev han klar over, at de mange huller i nummerrækkerne kunne skyldes udrangerniger og ophugninger.

Ved besøg i remiser fik han gradvist opbygget kendskabet til sporvognens teknik, men det helt store gennembrud skete, da han og Kaj Hansen fik nogle gamle køreplaner og lov til at låne vognfordelingsplaner med hjem og skrive dem af. Skrive dem af, ja, for der var ikke noget, der hed kopimaskiner dengang! Papirerne blev dagen efter leveret tilbage, men så havde BJ og Kaj også lister tilbage til 1930'erne.

Bogen er holdt i BJ's sædvanlige, muntre, men også sagligt oplysende stil, og det er dejligt, at han har fundet tid til at delagtiggøre os andre "amateursamlere" i hans store viden på dette (og andre!) områder. En bog for nørder og nummERMænd - men andre må også meget gerne læse med!

Bent Jørgensen: Fra S-tog til sporvogn. 66 sider, hæftet. Sporvejshistorisk Selskab 2019. Pris ca. kr. 145,-



Kaj Hansen (KH) har i samme serie skrevet om sine oplevelser med sporvognene, men han har grebet det an på en helt anden måde end BJ ovenfor: KH tager nemlig sine oplevelser med de københavnske sporvogne år for år fra hans 'aktive' sporvognstid 1948-72; allerede som godt tre-årig kunne han genkende linienumrene på sporvognene og blev med tiden mere og mere forhippet på at se alle linierne og de tilhørende vogne.

Også hans familie kørte med sporvognene, så KH fik set mange af dem. Som syv-årig kunne han genkende næsten alle typer. Som 16-årig mødte han en anden "nummERMand", Niels Blix, der samlede på bilnumre, og herefter begyndte KH selv at notere sporvognsnumrene op. Det gik godt, indtil en af hans kammerater en dag mødte ham på gaden og spurgte om, hvad han lavede. KH fik i hast gemt notesbogen og sagt, at han ventede 'på nogen', men da samme kammerat nogle timer senere atter passerede KH, måtte denne gå til bekendelse og tilstå, hvad han lavede. Kammeraten cyklede videre med et lettere ironisk ønske om god fornøjelse, men Kaj fik sine notater. En politibetjent blev også opmærksom på KH, men da det ikke var forbudt at notere sporvognsnumre, skete der ikke noget.

KH fortæller om forskellige oplevelser i remiserne, hvor modtagelsen var meget forskellig, afhængigt af mestrenes lune - én truede endda med at tilkalde politiet, hvis Kaj var inde i remisen over tyve minutter!

Desværre sluttede eventyret med sporvognene i 1972. KH fik hjulpet KS-museumsvognene til deres nye opbevaring som en af de sidste oplevelser med sporvognene i København. Hæftet er nærmest kalejdoskopisk fortalt med måske lidt for meget talesprog, men omvendt giver det en ret autentisk og nærværende beretning, som supplerer ovenstående bog med andre perspektiver. Begge bøger kan absolut anbefales for sporvognsvenner.

Kaj Hansen: Mit liv med sporvogne. 98 sider, hæftet. Sporvejshistorisk Selskab 2019. Pris ca. kr. 165,-

Europa rundt med Piko

*Et 'Europa'-ellokomotiv
- BR 181.2 fra Piko.*



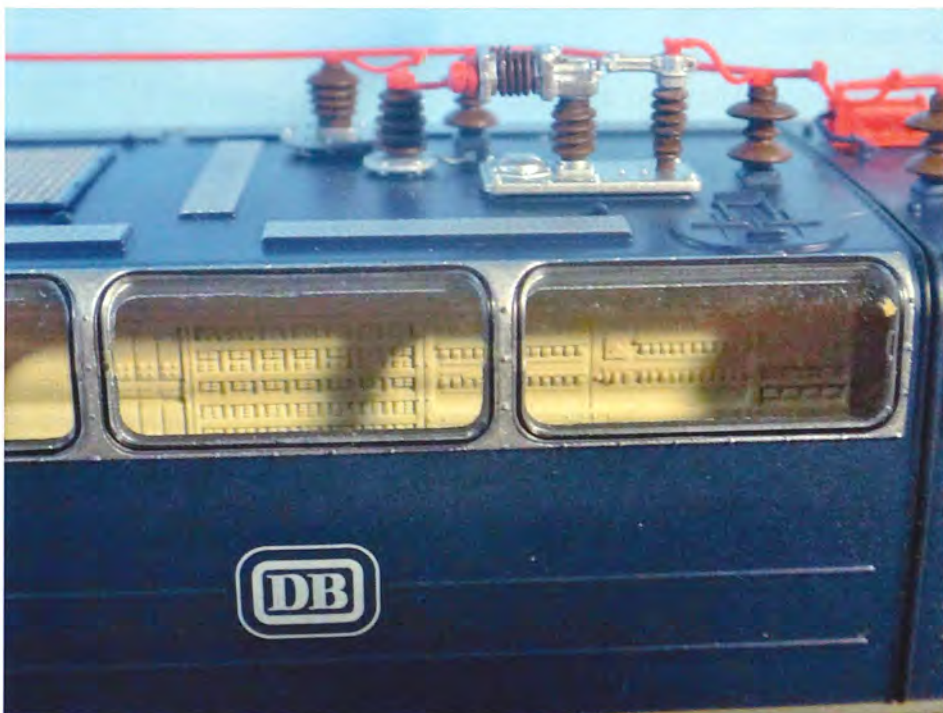
Tekst og fotos Flemming Søeborg

Piko er nu nået hele vejen rundt med hensyn til udgivelse af vest-tyske, elektriske lokomotiver - lige fra E 40 til BR 120. Seneste skud på stammen er modellen af BR 181.2, det store to-systems ellokomotiv fra 1974, som var en videreudvikling af E 410, det såkaldte Europa-lokomotiv. BR 181.2 var specielt udviklet til driften mellem Tyskland, Frankrig og Luxemburg og blev derfor kun bygget i relativt lille antal (25 stk.). Lokomotivtypen anvendte tyristorer og havde derfor samme effektive ydelse under begge strømsystemer.

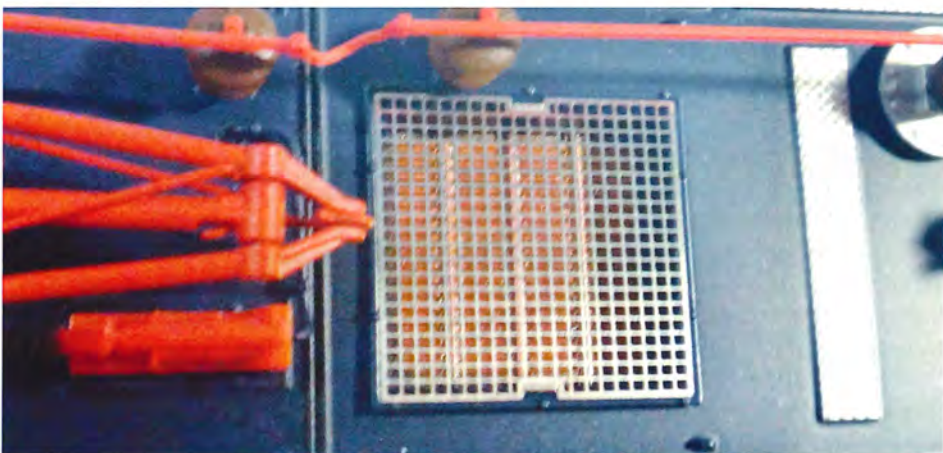
Pikos model forestiller BR 181.2 i den oprindelige udførelse med mørkeblå vognkasse og revisionsdasto i 1982. Overdelen er halvmat, koboltblå farve med pyntelister i sølv og særdeles fine påtryk og øvrige dekorationer. Især lamellerne på siderne er flotte, og det samme gælder tagdetaljerne med et uhyre fint, ætset gitter.

På den ene side er der store vinduer med kig ind til maskinrummet (med belysning), og førerrummene er veludstyrede, selvom man ikke ser meget gennem de ret små, men fuldstændigt glasklare ruder. Kun vinduesviskerne virker en smule for kraftige, ellers er modellen overbevisende i alle detaljer.

Kørselsmæssigt er der intet at udsætte på modellen, der kører som en drøm - stille og stabilt. Der er træk på alle fire aksler, og vægten er 490 gram. Modellen er forberedt til Plux22-dekoder. Forbilledet blev brugt til mange togtyper - lige fra Orient-Ekspressen til hurtigtog, regionaltoget og tunge malmtog.



Buede tagvinduer og frit kig ind til maskinrummet.

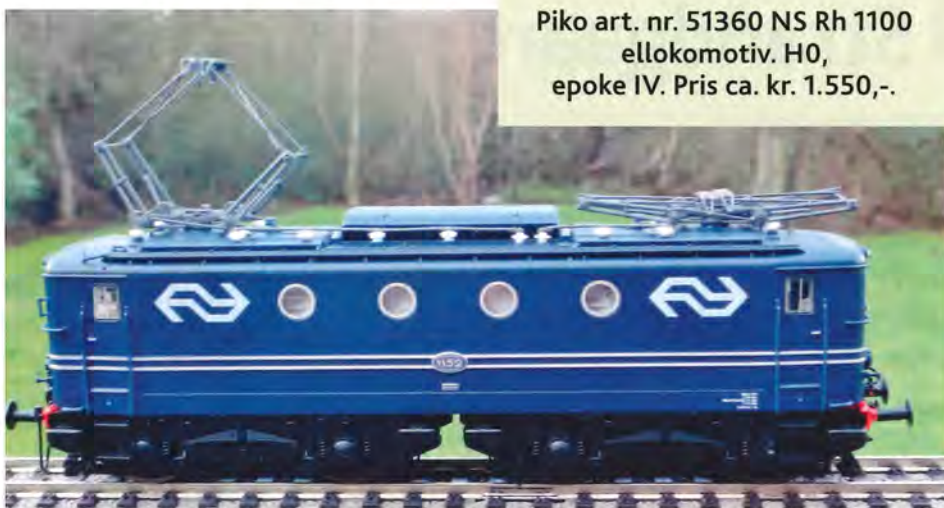


Superfint, ætset metalgitter på taget.

**Piko art. nr. 51340 DB BR 181.205-6. Ellokomotiv,
epoke IV. H0-model. Pris ca. kr. 1.400,-**



Fronten på Rh 1100 er meget flot og fascinerende.



Det nederlandske ellokomotiv Rh 1100, bygget af franske Alstom - en klassiker nu fra Piko.

Piko art. nr. 51360 NS Rh 1100
ellokomotiv. H0,
epoke IV. Pris ca. kr. 1.550,-.

Nederlandsk elegance

De nederlandske Statsbaner (Nederlandse Spoorwegen, NS) anskaffede i 1948 en række nye ellokomotiver af samme type som de franske BB 8100/10000, bygget hos Alstom. Hos NS fik de betegnelsen Rh 1100, og de blev benyttet til alle togarter. Lokomotiverne var i begyndelsen turkisgrønne, men blev hurtigt ommalet i prøjsisk, mørkeblå farve af hensyn til renholdelsen. Allerede i 1955 lavede Märklin nogle i dag ret højt skattede franske og nederlandske udgaver af dette lokomotiv.

Vognkassen havde mange, iøjnefaldende stilelementer - fire 'koøjer' på siderne, to sølvfarvede fartstriber, der fortsatte i en løkke rundt om frontlanterne og

et fint, vinget NS-symbol midt på fronten; lokomotiver, der blev lagt mærke til. Af hensyn til større sikkerhed ved kollisioner fik lokomotiverne omkring 1980 påbygget store, firkantede fronter - det pyntede ikke ligefrem på dem, men det gav lokomotivførerne større sikkerhed, og da de nye fronter blev malet gule, blev togene dermed også langt mere synlige. Maskinerne blev udrangeret fra 1999.

Piko-modellen forestiller et lokomotiv fra tiden inden denne ombygning, men dog med det nye symbol for NS, en dobbeltpil, på siderne. Den skæmmer egentlig ikke det smukke lokomotiv, da symbolet harmonerer godt med de fire koøjer. Overdelen er en anelse mørkere end BR 181.2 og virker meget overbevi-

sende med fine håndbøjler, præcist udformede vinduer, flotte isolatorer på taget og en meget sirlige pantografer. De røde pufferplanker danner en flot kontrast til den blå vognkasse, og bogiesiderne er ligesom på BR 181.2 meget detaljerede.

Også Rh 1100 har træk på alle fire aksler, men vejer dog kun 327 gram. Modellen er også forsynet med Plux22-stik til dekoder, har kortkobling og mulighed for diverse lysfunktioner (for/bag, rangerlys, lys i maskinrum/førerrum) afhængigt af versionen. I øvrigt ønsker man fra nationalt hold, at landet fremover benævnes med det korrekte navn Nederlandene og dertil hørende afledninger, hvilket Spor og baner herefter vil gøre; Holland er blot et landskab i Nederlandene.

Italiensk hverdag

Sidste levende nummer er den italienske, åbne godsvogn, litra Elo. Det er en type meget lig den europæiske standardvogn litra E, men vognen er dog kortere og har lidt højere gavle i forhold til vognsiderne. Pikos model har et forhøjet gulv, da der ligger en ret tyk og tung vægtsklods gemt her inde under - men det sikrer vognen gode køreegenskaber.

Overdelen er nydeligt detaljeret med flere rækker nitter og præcise påtryk i hvidt fra epoke IV med revisionsdato den 15.4.88. Det er påfaldende, at vognen har påskriftsfelter i begge sider. I øvrigt har den en lille skavank, idet NEM-skakterne til koblingerne sidder et par millimeter for højt, hvilket gør det svært at koble den med vogne fra andre firmaer (Roco, ESU, Märklin, Fleischmann). Man kan selvfølgelig montere hjul med mindre diameter på vognen, men det burde slet ikke være nødvendigt i vore dage.

Piko art. nr. 58942 FS litra Elo. Åben godsvogn,
epoke IV. H0-model. Pris ca. kr. 200,-.



En brun italiener - FS Elo-vogn fra epoke IV.



Knivskarpe påtryk på FS-vognen.

Strandgaards Rutebiler

Af Flemming Søeborg

Mikael Hansen har udgivet en stor bog om Strandgaards Rutebiler gennem 100 år på forlaget J-bog. Det er der kommet en rigtig god og spændende bog ud af, ikke kun på grund af firmaets omskiftelige historie, men fordi forfatteren får sat historien ind i et større samfundsperspektiv.

Begyndelsen var, at mølleren Johan Strandgaard i 1909 overtog hesteomnibusruten Aabyhøj-Aarhus. Seks år senere indsatte han en rutebil på ruten, og efterfølgende voksede selskabet, således at Strandgaard i 1920'erne dels dannede en brancheforening for rutebilejere, dels blev formand for Aarhus Rutebilstation - en periode med driftighed, iværksætterånd og ret frie tøjler på området.

I de følgende årtier voksede selskabet med flere ruter og køretøjer, men efterhånden som byerne voksede med vidtstrakte forstæder, blev flere og flere rutebilselskaber overtaget af kommunerne, der oprettede overordnede trafikselskaber. Strandgaards rutebiler flyttede i 1975 mod vest til Skjern og senere Esbjerg-Varde, hvor en lokal arbejdskonflikt (Ri-Bus-sagen) gav genlyd over hele landet. I 2002 tabte selskabet næsten al kørslen ved et udbud, og i 2009 lukkede firmaet efter 100 års drift. Historien om rutebilselskabet er godt fortalt, blandt andet med fine henvisninger til samfundsudviklingen i 1960' og 1970'erne med de vildtvoksende forstæder og den stigende kollektivtrafik.

Mikael Hansen: Rutebildrift i fire generationer- Strandgaards Rutebiler i 100 år. 124 sider, hårdt omslag. J-bog 2019. ISBN 978-87-970772-1-4. Pris kr. 295,-.



Nekrolog

Af Flemming Søeborg

I begyndelsen af januar døde den kendte jernbaneforfatter Lars Viinholt-Nielsen, 75 år gammel. Lars var især kendt for sine grundige og velskrevne bøger om fynske jernbaner, og han lød populært tilnavnet "Lars Sydfyn" - ikke uden grund.

Lars havde nemlig i tide indsamlet arkivmateriale om mange af de fynske privatbaner, der næsten alle blev nedlagt i 1960'erne. Jeg oplevede det selv, da Svendborgbanen for en del år siden blev del-moderniseret. Jeg havde god kontakt med sjakformanden og bad ham om at give besked, hvis de fandt arkivmateriale m.m. under nedrivningen af stationsbygningerne. Og sandelig, på loftet af Højby station fandt de nogle gamle regnskabsbøger.

Jeg kontaktede Lars, der nogle dage efter kom til Svendborg og afhentede



materialet - meget glad over dette fund. Han besøgte flere gange den nyåbnede café "Velodrom" på Fruens Bøge station og fortalte værten Kåre Loll om bygningens historie - her blev der fundet et par gamle skilte på loftet, som skiftende oprydningspatruljer havde overset. Skiltene kan nu ses i caféen, hvor de bidrager til stemningen i bygningen.

Lars var en meget afholdt foredragsholder og gav gerne sin viden om jernbanerne videre. Dertil kom, at han fra tidlig færd havde fotograferet jernbanerne og registreret materiel, hvormed han har sat sig varige spor i jernbanehistorien. Hans sidste bog om Kertemindebanen udkommer i slutningen af februar. Æret være hans minde!

Rettelser

Flemming Sode skriver følgende:

På side 40 omhandlende Københavns Sporvejes fødekasser skriver du, at de får elektricitet fra lysnettet. Det er ikke helt korrekt.

Vedhæftet er en side fra "Teknisk Lærebog for Vognstyrere ved Københavns Sporveje". Her er en skitse, som viser en omformerstation, som med kabelforbindelse til fødekassen forsyner sporvejen med 500 V DC.

Skabene indeholder derfor kun kørestrømsafbrydere.

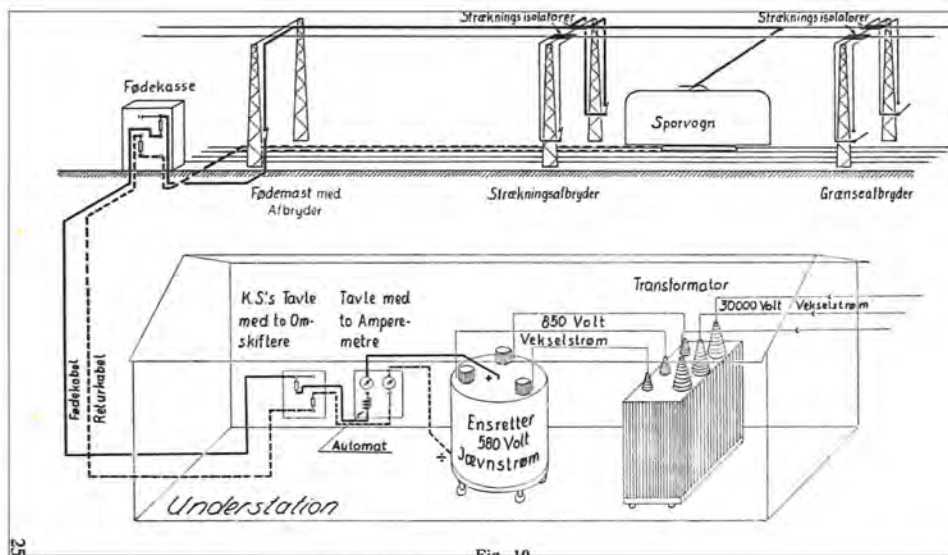


Illustration af strømmens vej til sporvognen og retur igen.

Anders Riis, Mariager, har disse rettelser til nr. 48:

På side 52 er der et billede af et norsk dieselloko. Billedteksten er helt i skoven mht. nummerering. Det afbildede loko er fuldt designmæssigt NSB-opmalet, litereret og nummereret.

Korrekt betegnelse for lokoet er NSB Di5.869, hvilket intet har med dets gamle, tyske betegnelse eller nummer at gøre. Ved NSB sattes loko'ene i drift i en egen, fortløbende nummerserie, der ikke på nogen måde følger eller ligner deres gamle, tyske numre. Hos Deutsche Bundesbahn hed lokoet 261 004-6, tidligere V 60 004.

Side 55: 1:43,5-busmodellens oprindelse er på ingen måde uklar. Forbilledet er en 100 % pæredansk bus på Volvo L 375-07 chassis og med meget pæredansk karrosseri bygget af Frandsens Karrosserifabrik i Aarhus. Den er ikke fra 1957, men 1958. Den er indregistreret første gang den 26. april 1958. Den findes som model i flere farvesætninger og er, så vidt jeg kan se, 100 % korrekt. Den ejedes i mange år af rutebilejer Jørgen Andersen i Ballerup, som også er kendt for Greyhoundbus, og som rigtig mange kender som inkarneret entusiast i såvel gamle busser som industribaner og ikke mindst sporvogne.

Farverne vil de fleste, der har set Jørgen Andersens busser før, genkende som hans "husfarver" - og registreringsnummeret er autentisk - ét af mindst fire forskellige numre, bussen havde i Jørgen Andersens ejerskab. Den var herefter en tid i ejerskab hos "Djursland for fuld Damp" i Allingåbro, og den findes også som model i dette foretagendes røde "husfarve" - også med autentisk registreringsnummer. I 2018 kom bussen til Danmarks Busmuseum i Skælskør. Jeg vedhæfter et billede af originalen, som jeg har taget ved Udbyhøj-færgens leje på Djurslands-siden den 14. september 2003.

Det andet billede har jeg taget den 6. juni 2010. Den grønne bus i ETJ-farver bagved er Granly Bussamlings flot restaurerede Volvo B 615 fra 1956, den ene af to bevarede og køreklare ETJ-veteranbusser!



Forbilledet for Volvo-modellen ved Udbyhøj-færgens leje. Foto Anders Riis.



Her ses Volvo-rutebilen ved siden af den bevarede ETJ-rutebil. Foto Anders Riis.

Kim Lynge-Nielsen har disse tilføjelser:

I forbindelse med artiklen "Märklin-nyheder": Læssescenen fra Oksbøl-lejren er et udstillingsanlæg, bygget af 1:87-byggerne. Sporplanen er en kopi af virkeligheden en i Oksbøl Syd. Anlægget måler fem meter i længden og kan ses på den kommende DMJU-udstilling i Kolding i marts.

Tak til såvel Flemming Sode, Anders Riis som Kim Lynge Nielsen for jeres rettelser. Hvad Volvo-rutebilen angår, kunne jeg ikke finde dokumentation eller baggrundsmateriale om den, og hvad den fejlagtige betegnelse på Di5-lokomotivet angår, overså jeg fejlen under redigeringen af bladet. Der være hermed rådet bod på fejtagelserne.

Flemming Søeborg

Horsens Havn igen

Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Af Flemming Søeborg; foto Ole Winther Laursen

Kort tid efter, at nr. 48 var udsendt, dukkede dette dejlige billede fra Horsens Havn op, Selvom det er lidt uskarpt, fortæller det tydeligt om situationen, som Rasmus Wiuff oplevede den i 1960'erne - med rangering midt i gaden mellem bilerne, som alle har loka-

le RA-nummerplader. Om det så er frisoreren, hvor Rasmus blev klippet, eller "Zanzibar"-værtshuset, er de med på billedet, som er taget af Ole Winther Laursen, og som er stillet til rådighed af Hans Gerner Christiansen. Billedet er givetvis taget ud af forruden på en skinnebus. Lokomo-

tivet er MH 346, og man kan bemærke, at ingen af lanternene er tændt, hvormed billedet sagtens kan være fra sidst i 1960'erne (sammenlign også med billede 3, side 35 i nr. 48).

Flotte og flinke

Kåre Loll, der driver caféen Velodrom på Fruens Bøge station, har sendt denne lille, udaterede beretning og et par billeder om sin morfar Tage Jensen, der var "sporgvognsfunktionær no. 70 Jensen" ved Odense Sporveje; her arbejdede han som vognstyrer og siden som buschauffør.

"Flotte og flinke

Verdens flotteste personale stod der over en artikel på Fyns Tidendes bagside om bybuschaufførerne.

Som én, der i mange år har brugt og endnu på mine gamle dage bruger bybussen, vil jeg gerne sige, at det ikke alene er de fine uniformer, som præger chaufførerne, men også "indholdet". Mon der findes et flinkere buspersonale end her i Odense?

Det er mest linie 2, jeg bruger, og der er de fantastiske. I mange år kørte jeg seks gange om dagen (12 poletter, 1 kr.), så man var jo kendt, og jeg husker engang, jeg ikke stod af ved "mit" stoppested, fordi jeg havde ærinde til det næste, at den flinke Tage

Jensen (som vel snart har kørt i 30 år), slog hænderne sammen og udbrød: - Jeg har vel ikke glemt at sætte Dem af?

Nu har jeg pensionistkort og bruger engang imellem de øvrige af vore seks linier - også der er de umådeligt flinke.

Emilie Nielsen,
Kirkestræde 5,
Asferup"

Fyns Tidende,
udateret.

Flotte og flinke

Verdens flotteste personale stod der over en artikel på Fyns Tidendes bagside om bybuschaufførerne.

Som en der i mange år har brugt og endnu på mine gamle dage bruger bybussen, vil jeg gerne sige, at det ikke alene er de fine uniformer, som præger chaufførerne, men også "indholdet". Mon der findes et flinkere buspersonale end her i Odense?

Det er mest linie 2 jeg bruger, og der er de fantastiske. I mange år kørte jeg seks gange om dagen (12 poletter 1 kr.), så man var jo kendt, og jeg husker engang jeg ikke stod af ved "mit" stoppested, fordi jeg havde ærinde til det næste, at den flinke Tage Jensen (som vel snart har kørt i 30 år), slog hænderne sammen og udbrød: - Jeg har da vel ikke glemt at sætte Dem af?

Nu har jeg pensionistkort og bruger engang imellem de øvrige af vore seks linier - også der er de umådeligt flinke.

Emilie Nielsen
Kirkestræde 5, 5466 Asferup



Odense Sporveje var et ret lille selskab, der tilmed blot eksisterede godt 40 år, men tre sporgvogne er bevaret, og rundt om i byen findes stadig rosetter til køretråden. Slg. Kåre Loll.



Kåre Lolls morfar som vognstyrer på vogn 2 ved endestationen i Hunderup Skov - ventesalsbygningen og sløjfen findes endnu. Slg. Kåre Loll.

DA-postvogn i Tyskland



An einem frühen Morgen im Sommer 1957 rollt D 140 „Hamburg-Express“ (København-Hamburg-Altona) über die Lombards-Brücke. Hinter der Lübecker 41 läuft ein dänischer Postwagen.
Foto: Slg. Gerd Neumann

Mit „plus 25“ fährt 41 112 aus Kassel vor dem verspäteten D 197 Mönchengladbach-Leipzig in Bebra ein, 20.8.1964. Ein Porträt dieses typischen Interzonenzugs zeichnete der Verfasser in MIBA 11/97.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler



Leider ist keine 41 mit Originalkessel betriebsfähig erhalten geblieben. So bleibt nur die Erinnerung an diese gelungene Maschine. Sie war „ein voller Erfolg, ihre vielseitige Verwendung ... machte sie fast zu einer Universallokomotive, dem selten erreichten Ideal aller Eisenbahnverwaltun-

gen“. Karl-Ernst Maedel, der große Chronist deutscher Eisenbahngeschichte, hat dieser Wertschätzung einen Abschiedsgruß ganz besonderer Art hinzugefügt:

„Das Lied der Dampfloks“ läßt die 41 204 auf Maedels gleichnamiger Schallplatten-Edition des Bw Kassel

bei ihrer rasanten Abfahrt mit dem 400 t schweren D 273 im Bahnhof Marburg (Lahn) so stimmgewaltig ertönen, daß man es wohl überall in dem altherwürdigen Universitätsstädtchen gehört haben muß. Damals – am 10. September 1966 auf der Main-Weser-Bahn ...



MIBA-Miniaturbahnen 1/99

19

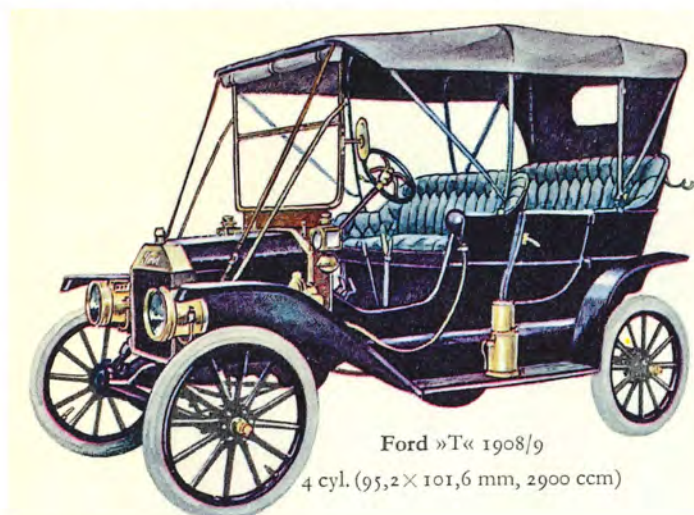
Af Flemming Søeborg

Da DA-postvognen blev udsendt af Heljan sidste år, betragtede mange den nok som en typisk vogn til sidebaner, men DA-vognen indgik også i de store landsdelstog. I 1950'erne blev sågar en håndfuld af vognene RIC-mærket til kørsel i udlandet, især Sverige.

Jeg kom i tanker om, at jeg for mange år siden havde set et billede af en DA-vogn indkoblet i et tysk eksprestog - men hvor? Ved et tilfælde dukkede fotokopien med det pågældende billede op: Det var bragt i MIBA, januar 1999, hvor toget D 140 "Hamburg Express" (København-Hamburg-Altona) i sommeren 1957 blev fotograferet, mens det kørte over Lombards-broen i Hamburg med

en BR 41 som trækraft. Efter den fulgte en dobbelt så stor tysk post- eller rejsegodsvogn. Så kører man tysk epoke III, kan man altså roligt indsætte Heljans postvogn i et D-tog - men den kan jo også bruges på danske modelbaner med udenlandske (tyske) passagervogne.

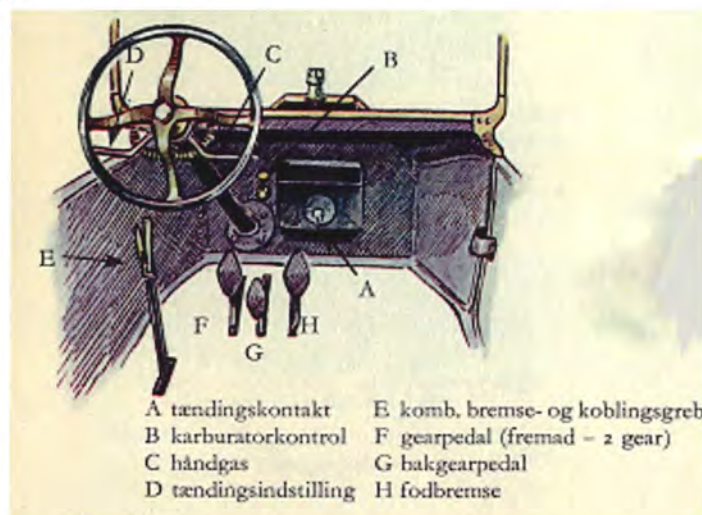
Ford T, Setrabus og cafémøbler



Ford »T« 1908/9

4 cyl. (95,2 × 101,6 mm, 2900 ccm)

Ford T i en af de tidlige udgaver.



A tændingskontakt E komb. bremse- og koblingsgreb
B karburatorkontrol F gearpedal (fremad - 2 gear)
C håndgas G bakgearpedal
D tændingsindstilling H fodbremse

Instrumentbord og betjeningsgreb samt pedaler på Ford T.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Artitec har udsendt nye modeller af den legendariske Ford T. Historien bag Ford T er, at det var den første, masseproducerede bil. Den blev fremstillet på samlebånd, og mellem årene 1908-27 blev der fremstillet 15 mio. eksemplarer i mangfoldige varianter. Bilen var ret enkelt konstrueret med gode og standardiserede dele, og de var velegnet til det unge Amerikas veje, der ofte blot bestod af hjulspor. Et specielt træk ved Ford T var, at alle modellerne var sorte - som grundlæggeren Henry Ford sagde om bilen: "De kan få den i hvilken som helst farve, når bare den er sort!" Årsagen var, at sort maling tørrede hurtigst, og når der blev produceret tusinder af biler om dagen, gjaldt det om at få dem hurtigst muligt ud fra fabrikkerne, så de ikke fyldte op på lagrene.

Modellen er en nøjagtig kopi af en fire-personers åben vogn. Min udgave har kalechen opslået, den findes også med indslået kaleche, som to-personers, og senere tilkommer andre varianter. Der er mange fine detaljer på modellen, som dog er statisk - hjulene med de hvide naturgummidæk kan nemlig ikke dreje rundt. Ford T-modellen mangler blot gamle nummerplader, men her kan Skilteskoven hjælpe.



Bagsiden har tre små vinduer - ikke det bedste udsyn.



Den færdige model fra Artitec.

Artitec art. nr. 387.415 Ford T Touring m. kaleche. H0-model. Pris ca. kr. 235,-



Wiking har genudsendt klassikeren fra 1950'erne, men nu med meget flot dekoration og tagbagagebærer (uden lejder - hvordan kommer man derop?).



Bagenden på Setra-bussen.



En ægte oldtimer på besøg på Danmarks jernbanemuseum i 2019 - en Setra-turistbus.

Gensyn med oldtimer

Wiking har genudsendt modellen af Setra-bussen, den velkendte udgave med glastaget. Den oprindelige model havde helt gennemsigtigt glastag og så derfor lidt mærkelig ud, men den nye udgave

er smukt dekoreret med flerfarvet karosseri og fine pyntelinier med sølvfarve. Endvidere er vinduessprosserne og selve taget nu farvelagt, hvilket er mere i overensstemmelse med virkeligheden. På taget er der en bagagebærer, men der mangler en stige eller lejder.

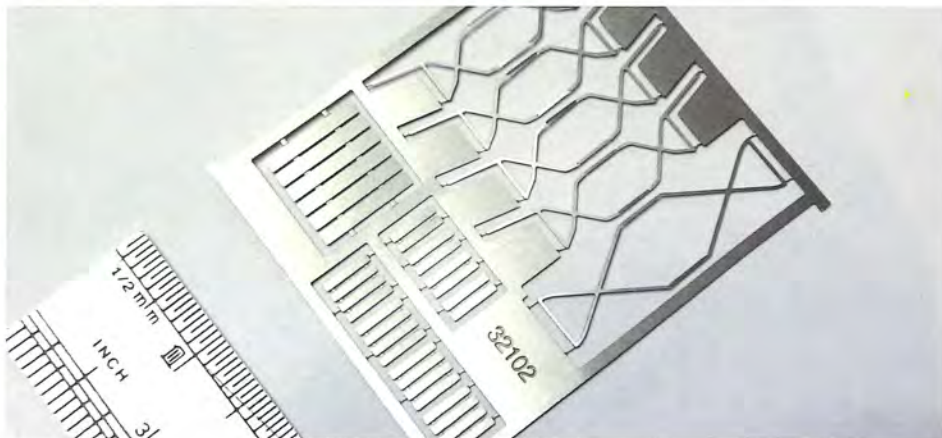
Glasoverdelen kan nemt tages af, og bussen bør befolkes med siddende turister samt en chauffør. Som det ses, findes der stadig eksemplarer af disse interessante busser, men de er nok meget sjældne i dag.

Wiking art. nr. 0730 02 Rejsebus Setra S 8. H0-model. Pris ca. kr. 100,-

Zwei Kaffee Crema, bitte!

Det tyske firma Weinert laver virkelige feinschmeckerting til modeljernbanen; en af nyhederne er særdeles filigrane sæt med caféstole og borde - to forskellige sæt med store eller små borde. De ætsede dele er vanvittigt spinkle, og man skal ikke bukke benene ret meget, inden de knækker af. Det kræver endvidere stor tålmodighed og nøjagtigt arbejde at få limet eller loddet delene sammen, og jeg vil ikke påstå, at mit arbejde har været perfekt. Weinert anbefaler cyanolim, men det afstod jeg fra, da limen i givet fald ville havne alle ulige andre steder end på delene. I stedet har jeg anvendt R/C Modellers Craft Glue, som kan fås hos Witzel Hobby. Efterfølgende kan man dog forstærke limningerne med cyanolim, men pas på, at delene ikke bliver limet fast til arbejdsbordet! Sæderne kan males røde eller brune, mens stellet kan forblive sølvfarvet - det er vigtigt at undgå et tykt lag farve på disse fine dele.

Weinert fabriksfoto



Et af de ætsede Weinert-ark med caféstole og bord - uhyggeligt fine sager, som kræver nerver af stål, stærk kaffe og uhyre koncentration at samle

Weinert art. nr. 32101, 32102 Stort hhv. lille bord med hver fire stole. H0-sæt. Pris ca. kr. 40,- pr. sæt.

Jeg drømmer mig tilbage -

Utrættelige Preiser har udsendt et sæt med rejsende fra perioden 1900-1925 (cirka). Det er fem ærværdige herrer samt en avisdreng. De fem herrer er alle individuelt gestaltede i typiske positurer - én læser avis, en anden kontrollerer tiden på sit lommeur, mens en tredje virker irriteret over ventetiden. Det er virkelig flot kunsthåndværk af Preiser at kunne gengive menneskelig opførsel så livagtigt i så lille målestok (1:87), som tilfældet er her - og selvfølgelig er detaljeringen i top.



Preiser art. nr. 12133: På perronen 1900-1925. Pris ca. kr. 100,-.

Færgemodeller

Af Flemming Søeborg;
fotos Ove Pedersen

Det har gennem mange år været et stort ønske, at man kunne få en færgemodel til sit anlæg. Det har for det meste været reglen, at man skulle bygge modellen selv, og det er forståeligt nok noget, som de færreste har mod på at kaste sig ud i.

Heldigvis er der modelbyggere, der har flair for færgebyggeri, og en af dem er Ove Pedersen, der - som flere gange omtalt - har etableret sit eget 'skibsværft' i Jelling, hvor han tryller den ene færges frem efter den anden. For tiden er han i gang med flere færges, nemlig "Prins Christian", "Morsø" og "Holger Danske" - enten i H0 eller i 0. Derudover er Ove også i gang med "Kronprins Frederik", en af de store IC-færges, der er over halvanden meter lang i H0.

Når jeg ser hans modeller, får jeg lyst til at bestille flere hos ham, men hvor gør man af alle de fantastiske modeller, når man ikke har plads til dem? Tja, sidst, Ove og jeg talte om det, nåede vi frem til, at man kunne gøre som i kirkerne, nemlig hæng dem op i loftet! Det var en løsning, men det ville også være lidt synd, da man jo så ikke rigtigt kan se alle detaljerne - og Ove forfiner modellerne fra gang til gang, for eksempel er trædørene ofte lavet i ægte mahogni med messinghåndtag (i H0), og ønsker man det, indbygger Ove også lys alle relevante steder. Ove Pedersen kan kontaktes på ovp@mail.dk, mobil 20273033.



'Christian IX' i model - DSB's sidste dampfærges, i drift 1907-64.



'Morsø' i spor 0. Færgen blev bygget i 1933 og ophugget i 1983.



Isbryderen 'Holger Danske' tager form - et meget specielt skib i DSB's omfattende flåde. Bygget 1942. ophugget 1964.

Baltic 2-3-2 i H0



1 Den færdige model, som ikke har stafferinger - men flot er den alligevel. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

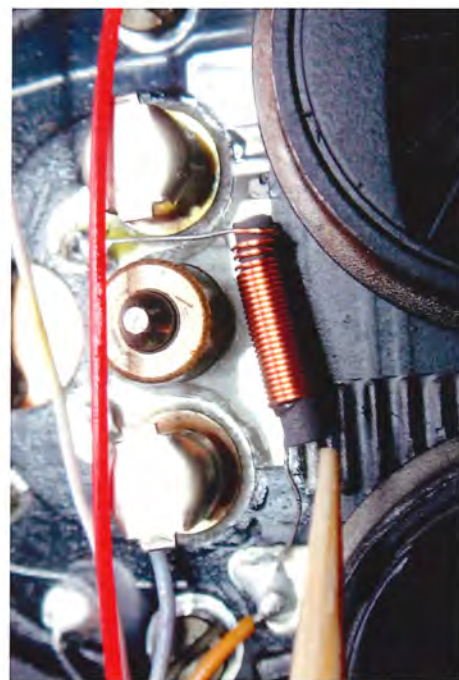
I 1912 blev de første eksemplarer af det prøjsiske tenderlokomotiv T 18 bygget. Typen, der som 2-C-2-maskine var konstrueret til at køre lige godt fremad som baglæns, viste sig at være så vellykket, at der blev bygget 542 eksemplarer, hvoraf knapt 460 kørte i Prøjsen. Resten blev indsat i andre dele af det daværende tyske kejserrige, blandt andet 27 stykker i Elsass-Lothringen (numrene 8401-27, bygget 1915-18 af Stettiner Vulkan Werke). I 1919 blev jernbanerne i denne region overtaget af den franske statsbaneforvaltning (Administration des Chemins de Fers d'Alsace et Lorraine). T 18-lokomotiverne fik den franske betegnelse 2-3-2 TC. I 1940-45 var områderne midlertidigt under tysk herredømme.

Lokomotivtypen kaldes internationalt også Baltic. I 1920'erne fik lokomotiverne betegnelsen BR 78 i Tyskland, og de blev især benyttet i intens forstadstrafik, hvortil de var meget velegnede, blandt andet på grund af det store vandforråd på 12 m³. Kulforrådet var 4,5 t. Tophastigheden var 100 km/t. De sidste franske eksemplarer blev udran-

geret allerede i 1966, i Tyskland nogle år senere.

Roco har nu lavet en fransk udgave af disse flotte, harmoniske og kraftfulde maskiner. Modellen er som sådan ikke ny, for den baserer sig på den ældre udgave fra Fleischmann. Denne model har altid været solid, eftertragtet og velkonstrueret, og det samme gælder Roco-modellen. Den eneste forskel på den gamle model og den nye er, at den nu leveres i en Roco-æske og med fransk bemaling/påtryk, for grundmodellen er ikke ændret. Det undrer mig lidt, at pufferne er lakeret hvide - det virker lidt forkert. Bortset fra det er finishen helt i orden, selvom om modellen ikke har stafferinger, som katalogbilledet ellers antyder.

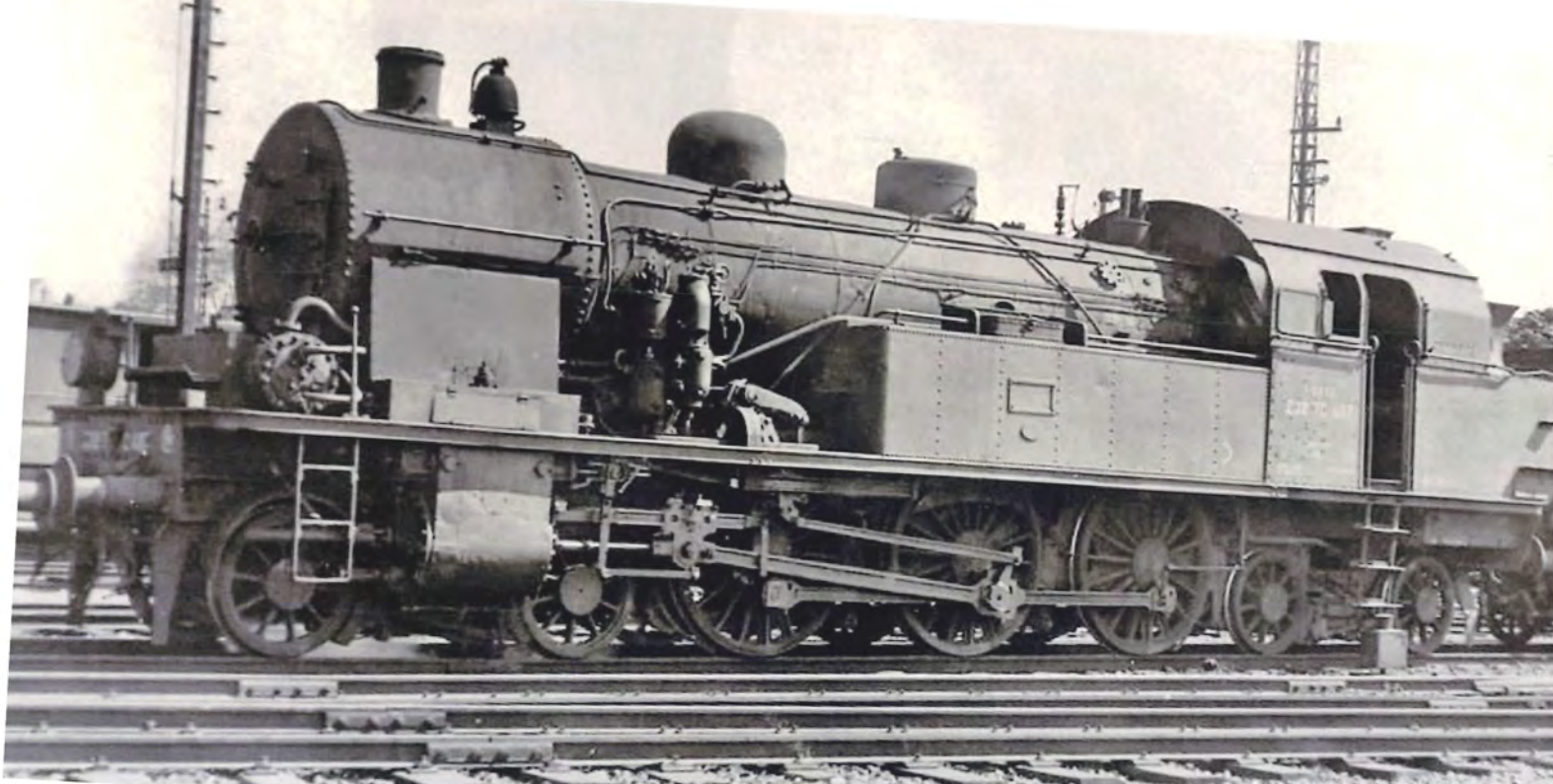
Modellen kører suverænt, selvom teknologien synes lettere bedaget med Fleischmanns store motor. Den fylder meget, og derfor er der kun plads til et seksbenet dekoderstik. Vær i øvrigt opmærksom på, at den lille spole ved motorskjoldet kan forårsage kortslutning. Det var sket på min maskine. Det kan afhjælpes med en stump selv-



Pas på, at den lille spole ikke rører de andre strømførende dele - den bør isoleres eller afskærmes med lidt papir. Foto SoB.

klæbende papir, men det er egentlig underligt, at Roco ikke har fundet det umagen værd at modernisere motor og drev. På samme måde sker den svage lanternebelysning med glødepærer - her havde det været på sin plads at modernisere med LED-lamper.

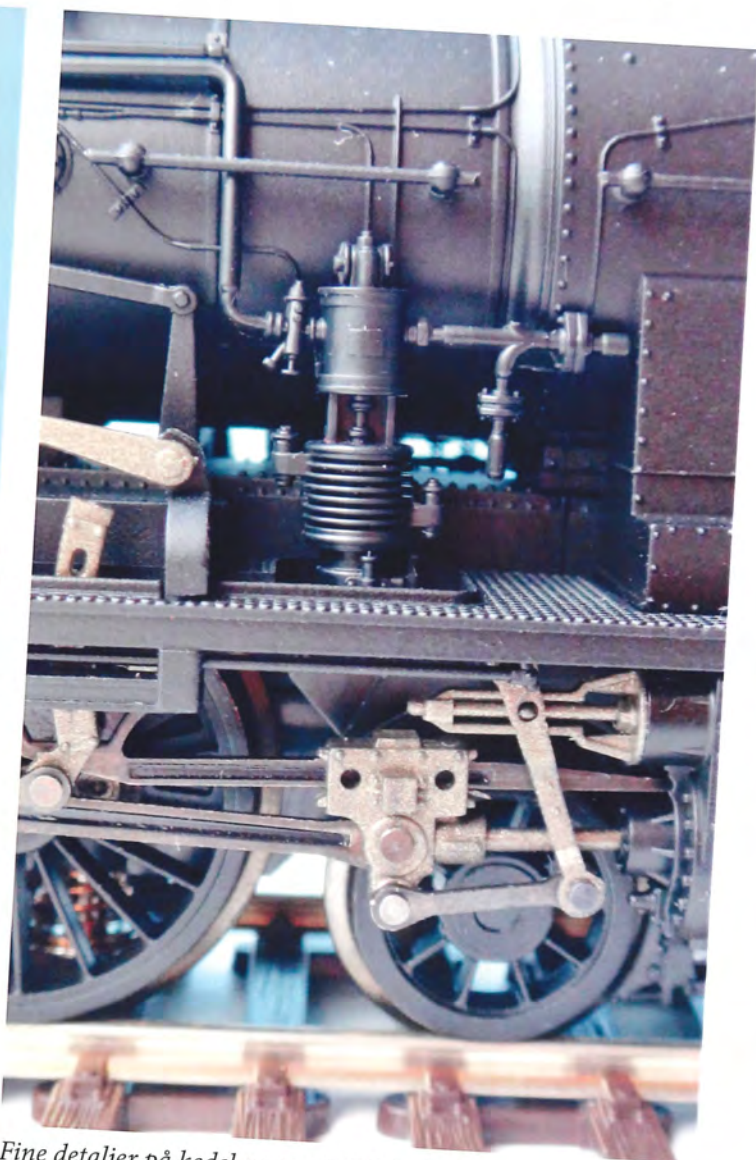
Roco art. nr. 72166. SNCF 232 TC 415 tenderlokomotiv. Pris ca. kr. 2.250,-



Et af forbillederne, SNCF 232 TC 427, desværre udateret. Ligesom på f.eks. vore egne N- og T-maskiner varierer antallet af domer, placering m.v. på lokomotiverne. Foto Hermann.



Og så er SNCF 2-3-2 TC 415 klar til viderekørsel. Foto SoB.



Fine detaljer på kedel og gangtøj. Foto SoB.

TOGCENTER

Vi matcher laveste netpris*

Märklin C-skinner 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. r360 mm, 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	Entkopplungsgleis 94,2 mm	kr. 189,00	kr. 178,00

DSB IC3 H0

HEIJAN

UDGIVES 1. KVARTAL 2020

ALLE MED  DEKODER

Dagspris se i vores
webshop



10060601	DSB IC-3 DC digital		kr. 2.495,00
10060602	DSB IC-3 AC digital		kr. 2.495,00
10060605	DSB IC-3 Dummy Hvid-rød		kr. 1.295,00
10060611	DSB IC-3 DC digital		kr. 2.495,00
10060612	DSB IC-3 AC digital		kr. 2.495,00
10060615	DSB IC-3 Dummy Blå-grå med rød markering		kr. 1.295,00
10060621	DSB IC-3 DC digital		kr. 2.495,00
10060622	DSB IC-3 AC digital		kr. 2.495,00
10060625	DSB IC-3 Dummy Blå-grå med grøn markering		kr. 1.295,00

Märklin dekoder aktion



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.