

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 53 · Oktober 2020

DKK 130,-



R-maskinens historie



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

BK 08.10.2020 - 02.12.2020
DKK 130,- - Euro 17,50

ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00053

BK returge 49



■ Byg et sommerhus



■ Til den søde tand – Marcipanbrød fra Heljan

Find os på facebook | @SporOgBaner



Nr. 53, 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 aften timerne)

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. 1.375. Løssalgspris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2020:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 635,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 735,- / Euro 98,50
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 835,- / Euro 112,-

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Folkesparkassen
Reg. nr. 9860 – konto nr. 0000 76 80 30
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.

Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes
som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved abonnementets udløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

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

Spørgsmål om betaling:

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

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

Leder

Sommeren er forbi - en sommer, der har været mere anderle-
des end ellers, for coronaen vendte tilbage med fornyet styrke.
Det satte sit præg på alle aktiviteter - og gør det stadig. Mange
arrangementer er aflyst, og situationen er uafklaret med sti-
gende smittetryk den ene dag, faldende den næste, så indtil
videre må vi slås med utrygheden - og mundbind i tog, bus og
færge.

For ikke så mange år siden var udenlandske vogne almindeli-
ge overalt på danske banegårde og banestrækninger: I Skagen
sås italienske Interfrigo-vogne, i Hirtshals kunne man se ty-
ske passagervogne, på den vestjyske længdebane kørte tyske
"Silberlingen", i Odense kunne man se rumænske godsvogne
med skibsdele, i Nyborg finske kreosot-vogne, i Svendborg
nederlandse skydevægs-vogne, på Odsherredbanen blev der
indsat forhenværende tyske postvogne, på Godsbanegården
i København kunne man se polske tankvogne med fosfor
osv. Tænk blot på de internationale passagertog - her var der
vogne fra Sverige, Norge, Sovjetunionen, Schweiz, Østrig,
Italien, Frankrig, Nederlandene, Belgien, Tyskland (BRD og
DDR) og CIWL.

Der har været lidt kritik af, at der er for meget udenlandsk stof i
Spor og baner. Tværtimod, mener jeg, der kan aldrig blive nok
- for de danske jernbaner har altid været afhængige af forbin-
delserne ind og ud af landet. Det skal naturligvis også afspejle
sig i materieludvalget på modelbanerne. Desuden udkommer
der så mange fremragende nye modeller, at det vil være forkert
ikke at omtale blot en lille brøkdelen af dem, herunder de mest
relevante for Danmark, eller de mest opsigtsvækkende i f.eks.
teknisk henseende. Vi kan alle lære af hinanden.

Ellers bød sommeren på en par flamboyante nyheder: R-ma-
skinen fra Felix Team og DSB Udflugtsvognen fra DF Modeller
- begge gode eksempler på danske modelbyggeres håndlag og
evner i modelbygning. De har deres pris, javist, men det fortæl-
ler noget om interessen, at begge modeller er helt udsolgt. Der
er planlagt andre, store nyheder i de kommende år - men indtil
videre må vi vente og se, hvad der bliver realiseret.

Jeg vil endnu en gang opfordre alle læsere til at sende mate-
riale ind om deres egne modeller, anlæg - og det gælder også
klubber, hvor forsamlingsreglerne gør det lidt tvivlsomt at mø-
des i de ofte snævre lokaler. Markeder, messer og udstillinger
er stadigvæk "lukket land", så benyt mulighederne for at vise
jeres anlæg og modeller her i bladet. Og med dette ønske vel-
kommen til nr. 53.

Med venlig hilsen, Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Forsidefoto:

Stort foto: R 947 fra Felix Team i forspand med E 994 fra Heljan. Foto SoB

Lille foto: Byg et sommerhus. Foto SoB

Lille foto: Til den søde tand. Marcipanbrød fra Heljan. Foto SoB

Indhold



4 Fra litra P over E til litra R

40 Flere Irma-sager

54 Altid plads til modeltog

Leder	2
I gang igen, del II	4
Fra litra P over E til litra R - Mere trafik – tungere tog	8
R-maskinen fra Felix Team	14
Til den søde tand – Marcipanbrød fra Heljan	16
Olsen Bandens udflugtsvogn	18
På signaljagt i Harzen	20
Syrekrugke vogne på dansk	25
Roskilde kommandopost og Roskilde FC 1970-2020 ..	28
Odense Letbane	30
"Klemmelusen" fra DDR	32
Byg et sommerhus	34
DSB's nye ellokomotiver, litra EB	38
Den nye sporvej i Lund	39

Flere Irma-sager 40

Ny Desiro fra Piko	42
Rettelser og tilføjelser	43
NS Plan D-vogn	44
Requiescat in pace	45
Lynbesøg i lyntoget	46
Periodesyn af indregistreret trolleybus KS 101	48
En DSB-trolje til Märklin-drift	51
Postkassen tømmes kl. 20.00	52
Dødens Gab - nu på skinner	53
Altid plads til modeltog	54
Hbikks fra MCK	56
"BROEN" er hjemme igen	58

ABONNÉR PÅ

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

**NÆSTE UDGIVELSE
3. december 2020**

Kontakt:

Spør-og-baner@outlook.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

I gang igen, del II



Inspiration til sporlægningen. Sporene i Ringe bliver bygget totalt om med tre perronspor og enkelt stikspor, her den 17. april 1999. Foto Flemming Søeborg.



Ledningerne med lasker er til strømforsyningen til drevet. Den grønne sættes på skinnen, når drevet skal programmeres. Det skal gøres på separat programmeringsspor for hvert drev.



Min metode til (delvist) at undgå lim i de vitale dele på sporskifter - køkkenfolie trukket ind under svellerne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I første del nævnte jeg, at jeg havde lavet nogle fejl uden at komme nærmere ind på dem. Det gør jeg her: Den største fejl var nemlig, at jeg valgte den forkerte skinnetype fra begyndelsen - et spor uden ballast. Det var Roco-Line, men det kunne i og for sig have været et hvilkensomhelst skinnesystem uden ballast indbygget.

Det betød nemlig, at sporskifterne skulle have separate drev (elektriske eller manuelle) monteret - enten i form af underjordiske drev eller overjordiske om-

skiftere. Jeg valgte de sidste - hvilket var dumt, for disse 'kasser' er både grimme, klodsede og irriterende at betjene.

Resultatet var, at jeg efter kort tid flåede det møjsommeligt anlagte sporforløb op igen og besluttede mig for det indlysende system, Roco-Line med ballast og indbyggede, digitale drev. Dét er bare lykken! Det er skønt at stå halvanden meter væk og blot ved et par tryk på musen at kunne skifte sporet, klikke én gang mere og så køre med toget. Og det forklarer også det noget uordentlige udseende på anlægsbillederne i sidste nummer - men jeg kan trøste mig med, at sådan ser der

også ud, når jeg færdes langs den sporvej, der er under anlæggelse her i byen eller sammenligner med sporfornyelsen på Svendborgbanen 1999-2002 - forskellen er vel bare størrelsesforholdet!

En anden ting, jeg ikke fik nævnt, var, at i højre side fortsætter sporet - naturligvis ikke bare lige ud i luften, men i en skarp højrekurve ud på en "nøgen" anlægsplade med en sporfifte på tre-fire spor (opstillingsbanegård). Her kan forskellige oprangeringer foretages med "den guddommelige hånd", således at der kan laves reel køreplanskørsel med skiftende togstammer.



Billedet her drejer sig mere om ballastens farve og struktur end om 64'eren, som dog også er et syn værd. Den tager vand via et pulsometer. Foto Winkler.



Det er vigtigt at fjerne alle sandkorn fra skinnernes indersider - brug helst en mindre pensel (nr. 2) med intakt spids. Herefter limes det hele endnu en gang med limopløsningen.



Første lag ballast er ret grovkornet for at skabe et volumen, der ikke vejer ret meget - det limes fast på sædvanlig vis med fortyndet, hvid lim med et par dråber sulfo i.



Herefter fyldes almindeligt, siet sand på ballasten og fordeles jævnt over spor og mellemrum.

Til sagen!

Og lad os så komme i gang med næste kapitel, ballasteringen. Min bane skal bære præg af simplicitet, enkelhed, og for at give det indtrykket af et spor uden større dikkedarer har jeg de fleste steder brugt siet, fint sand (fra et par sommerhusgrunde i Nymindégab og Slettestrand, ikke fra de fredede klitter!). Sandet er sandfarvet, men efter fastlimning (hvid lim, sulfo, vand) blev det heldigt nok mørkere, lidt beige-brunt, hvilket jeg også ønskede. Inden limen tørrede, dryssede jeg ganske lidt sommergrønt flock her og der, for ingen or-

ker at luge i grusballast - derfor vil der altid vokse lidt ukrudt. Derfor er der også plantet stride, halvvisne græstotter, ganske som jeg har set det i Vemb og mange andre steder.

Når man ballasterer, kræver det nøjagtigt arbejde - dels må ingen sandkorn ligge op ad skinnene, dels skal ALLE sandkorn være 100 % fastlimede, ellers risikerer man ødelagte drev og humpende kørsel. Støvsug hellere to gange for meget end én gang for lidt! Prøvekør sporene med en vogn med store flanger på hjulene - kan de rulle uden at støde på noget, er sporene nok i orden.

Og husk, skinneprofilerne skal bemales før ballasteringen - og efter dette arbejde skal skinnerne omhyggeligt rengøres igen (brug den ru masonitstump).

Sporskifterne og krydsporet samt remisesporene kræver en noget anden behandling. Til sporskifterne prøvede jeg flere metoder. Et sted har jeg brugt en sort CD-tusch, der hurtigt farvede Roco-ballasten sort, men det bedste resultat var at bruge sortbrun, fin skærveballast. Det kræver dog en uhyggeligt nøjagtig dosering af ballast og limopløsning for at undgå at fastlime tunger og drev. Nervepirrende, men flot bagefter.



Sporene og ballasten mellem DSB og VLTJ i Vemb den 15. juni 2004. Her er det navnlig den visne og tørre vegetation, jeg har fæstnet mig ved.



En større flade ved læssevejen blev dækket med gråbrune sandkorn og herefter drysset med mørkegrøn flock og 'toppet' med stride græstotter - en art 'ingenmandsland'.



På den gølge sand- eller grusflade vokser kun enkelte, stride græsarter - her fra Silhouette, Model Scene og miniNatur.

For at mindske risikoen trak jeg stumper af plastfolie ind under de bevægelige dele på sporskifterne - det kunne lade sig gøre med nåle eller meget spidse knive at føre folien ind under de bevægelige sveller, og ellers kan man også give de bevægelige dele lidt teflon-olie, der forhindrer limen i at binde her. Uanset hvad kræver det "Fingerspitzengefühl" at ballastere sporskifter.

Fra et tidligere anlæg havde jeg et tørpatineret sporskifte, som også blev benyttet - det gør ikke noget, at der er forskelligt udseende på sporskifterne - nogle vil altid virke mere slidte eller brugte end andre.

Jeg havde god inspiration i et par dejlige billeder af sporskifter i Vemb, hvor man rigtigt kan se farve- og strukturforskellene på ballasten mellem almindeligt spor og sporskifter. Bemærk også vegetationen, svellerne farve og "alt det andet".

Til sporets udstyrelse hører også sporstopper, og her skulle det være typiske oldtimer typer af germansk tilsnit. Artitec har nogle formidable typer, så jeg valgte dels typen med opsvejet skinneprofil (sådanne fandtes helt op til vor tid i Tønder), dels en spinklere, nittet type, mens hovedsporet har fået en mere solid

sporstopper model Roco. Læssesporet ender blot i en sandbunke, mere omstændeligt behøver det ikke at være. Her kunne man også anvende de modeller af støbejernsklodser, som Freja Modeller laver.

Signaler er der ingen af - evt. kan man forestille sig, at der kunne stå et indkørselsarmsignal et stykke uden for banegården med to koblede arme, visende rød eller grøn/orange. Omvendt er der intet udkørselssignal - her vil Herr Bahnhofsvorsteher Hermann von Strammkurschen egenhændigt og selvhøjtideligt give hvert enkelt tog afgang "mit Pfeife und Signalstock" på perronen.



Her er god inspiration til jordbundens udseende - kulsort ved remisen, sandfarvet på hovedsporene. Billedet er fra Wernigerode, påsken 2009, og de tre 'kæmpere' venter på dagens kørsler til Brocken.

På samme måde er der blot enkelte signaltavler, en rød rektangel ("Stop"), et par hvide cirkler med sort bjælke (også "stop"), et "H" (stands her) - og det er alt. På remisen ses et skab med "F" (for Fernsprecher, telefon), og det var oprindeligt meningen, at når Herr von Strammkurschen ringede hertil, skulle en af remisearbejderne smide alt, hvad han havde i hænderne og skynde sig hen og betjene dels bommene ved overskæringen, dels skifte armsignalet til forsigtig indkørsel.

Det holdt ikke, man måtte have en fastansat ledvogter/signalpasser på stedet, og det blev en ligeså bøs, østrigsk underkorporal ved navn Schicklgruber, som i det mindste passede sit arbejde. Mere i næste nummer, hvor jeg tager fat på byen og omgivelserne.



I næste artikel tager jeg fat på byen og omgivelserne - her er indbyggerne ved at forberede sig til aftenen, men byrådet sparer på strømmen og har ikke tændt gadelygterne endnu.

Fra litra P over E til litra R

Mere trafik – tungere tog

FRICHS LOCOMOTIVES



R 942 med passagertog på vej sydpå fra Vejle, juli 1925.
Ukendt fotograf, slg. Spor og baner.

Af Ole Linå Jørgensen

Jernbanens næsten fuldstændige monopol på landværts transport i sidste halvdel af 1800-tallet og begyndelsen af 1900-tallet medførte til stadighed større tog, større og tungere vogne og deraf følgende større, tungere og stærkere lokomotiver. Da jernbanemateriellet blev både større og tungere, måtte sporet selvfølgelig også forstærkes. I 1893 var man i Danmark begyndt at indføre 37 kg/m skinner (max. akseltryk 16-18 t) på hovedbaner; men allerede i 1905 gik man over til 45 kg/m (20 t akseltryk).

Compound eller overheder, Bayern versus Prøjsen

At være lokomotivkonstruktør på de tider var ikke helt ulig at være nutidig meteorolog. Man kan lave mange fine beregninger; men resultatet kan ofte blive noget helt andet end ventet. I disse år var dansk jernbaneteknik stærkt påvirket af udviklingen hos de tyske jernbaner. Hos alle jernbaner var der et stærkt ønske om at få så megen energi ud af de kul, man fyrede med i et damplokomotiv, som muligt. De store førende landsdelsjernbaner i Tyskland var Prøjsens og Bayerns statsbaner. I Bayern og dets nabolande satsede man på firecylindrede compoundmaskiner, mens Prøjsen fandt overheder bedst. Begge ideologier fik indflydelse på dansk lokomotivbygning.



FRICHS
ÅRHUS DENMARK

Frichs reklame med Mv- og R-maskine fra 1931. Slg. Ole Linå Jørgensen.

Inspiration fra Bayern – litra P og E

I 1900 var O.F.A. Busse maskindirektør for DSB, og efter hans opfattelse skulle DSB's maskinafdeling selv tegne DSB's lokomotiver. Øjensynligt var hans blik rettet mod Bayern og de firecylindrede compoundmaskiner, så vi følger Busses blik mod Bayern.

De bayerske Statsbaner havde i 1900 indkøbt to fire-compound Pacific-lokomotiver (hjulstilling som på litra P) hos Baldwin i USA for at studere amerikansk lokomotivbygning og teknik. Bayernerne fandt de støbte stangrammer interessante, da de gav nemmere adgang til dampmaskinen mellem rammesiderne. Fra 1904 bestilte de bayerske jernbaner derfor ti firecylindrede compound lokomotiver af Pacific-typen hos de kongelige statsbaners hofleverandør i München, Maffei. Hos De bayerske Statsbaner hed lokomotiverne type S 2/5, og lokomotiverne var gennemprøvede og fundet teknisk i orden, da DSB begyndte at tegne på P-maskinen. I Bayern blev det dog ikke til flere end de ti maskiner, fordi udviklingen allerede var løbet fra dem, og de var for små. Sideløbende med S 2/5 havde Maffei udviklet en lidt større maskine S 3/5 med samme hjulstilling som R-maskinen og med mange fælles komponenter med S 2/5. Da Maffei satsede på compound-maskiner fremfor overheder, er det forståeligt, at disse to bayerske typer ikke havde overheder, og det er så måske heller ikke så sært, at Busse med formodet forkærlighed for Bayern var skeptisk over for overhederen og



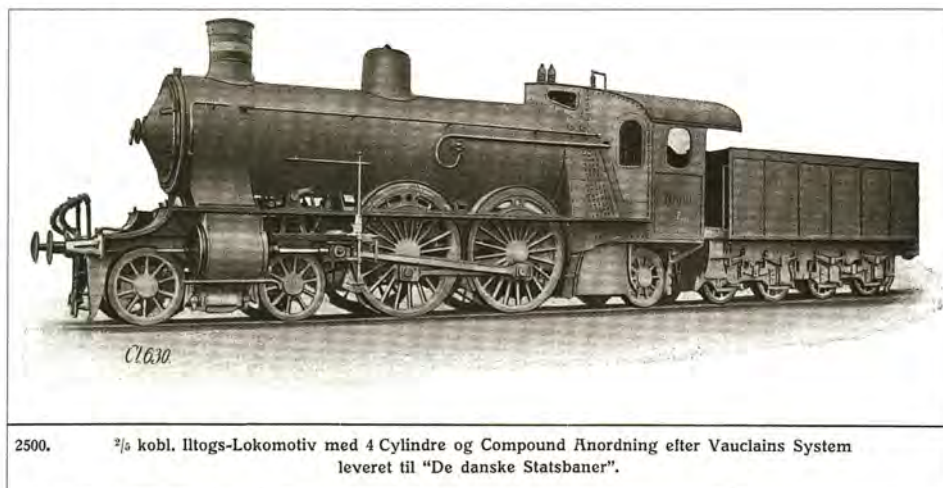
Det bayerske lokomotiv S 2/5 Nr. 3002 i 1904. Ukendt fotograf, Maffei fabriksfoto.

ikke lod den første serie P-maskiner udstyre med overheder. Den bayerske S 2/5 og DSB's litra P ligner på alle mål hinanden. Det gælder også kedlens størrelse, hvor William Bay skriver, at Busse ønskede den mindre, men blev overtalt af de to maskiningeniører H.G. Dorph og Rasmus Olsen til at give P-maskinen den større kedel.

Litra P blev det eneste lokomotiv, som DSB selv fik konstrueret som compound-lokomotiv. Teknisk virkede lokomotivet fint. Ulemperne var, at de store hjul nemt slap grebet i skinnerne ved igangsætning med større tog, og stangrammerne havde en tendens til at revne. Men i Bayern konstruerede man videre på compound-lokomotiver fra S 3/5 til den langlivede type S 3/6, senere type 18, der byggedes i forskellige varianter fra 1908 til 1931. I Sverige fik de nationale jernbaner hos Nydquist & Holm bygget et meget avanceret firecylindret compound-lokomotiv litra F 1200 i 1914. Alle mål på dette lokomotiv ligger tæt på det da gennemprøvede bayerske lokomotiv S 3/6. Hverken de svenske jernbaner eller Nydquist & Holm havde erfaring i bygning af så komplicerede lokomotiver, så de må utvivlsomt have hentet inspiration udefra. De svenske jernbaner elektrificerede hurtigt deres hovedjernbaner, så de 11 Litra F-maskiner blev overflødige. De blev derfor i 1937 solgt til DSB, og blev således DSB's anden lokomotivtype med compound-maskine; men både P- og E-maskinen ses med sandsynlighed at have aner tilbage til Bayern.

Systemskifte hos DSB

I 1910 blev O.F.A. Busse afskediget, og hans efterfølger som maskindirektør blev Axel Floor. Samtidig skete der et ideologiskift i maskinafdelingen, idet Floor hældte mere til preussiske over-



DSB litra P fra en Hanomag-reklame cirka 1912. Slg. Ole Linå Jørgensen.



SJ F 1200 i Nyboda i Sverige i 1927. Slg. Lars Olov Karlsson.

hedere end til bayerske compound-maskiner. Hurtigtogene med en togvægt på 400 t på den østjyske længdebane krævede forspandskørsel, så det var ønskeligt at anskaffe nye større lokomotiver. Floor fandt det for dyrt for et forholdsvis lille jernbaneselskab som DSB selv at tegne nye lokomotiver, så DSB henvendte sig til lokomotivfabrikken A. Borsig i Berlin, som under ledelse af firmaets chefkonstruktør August Meister ud fra nogle overordnede specifikationer tegnede den tocylindrede R-maskine. Det må erindres, at Berlin var hovedstaden i Prøjsen.

I Den kongelige, preussiske Jernbaneforvaltning sad Robert Garbe (1847-1932) fra 1895 til 1907 i Jernbanedirektion Berlin og derefter til 1912 i Den kongelige Jernbanecentralforvaltning i Berlin i afdelingen for damplokomotiver. Han var uddannet maskinarbejder ved jernbanerne i Oberschlesien og ledede i årene 1877-1895 de kongelige hovedværksteder ved Berliner Markgrafendamm. Det havde givet ham en livslang indgroet modstand mod alt indvendigt og kompliceret gangtøj og dermed altså også firecylindrede compound-maskiner. Til gengæld havde han et mangeårigt ven-

skab med Wilhelm Schmidt, opfinderen af den schmidtske storrørsoverheder, og lige så indædt modstander af indvendigt gangtøj, som Garbe var, lige så indædt kæmpede han for overhederen, som han mente på sigt ville overflødiggøre compound-maskinen. Garbe havde stået bag tegningerne til flere lokomotivtyper, som alle kunne ses som forsøg på vejen mod det perfekte lokomotiv med lavt kulforbrug som følge af en perfekt virkende overheder, gode køreegenskaber og god fordeling af vægten på de enkelte aksler. Det sidste var et tilbagevendende problem for hans konstruktioner. Det preussiske persontogslokomotiv, type P 8, blev fra 1906 således kronen på værket, og det i en sådan grad, at der i alt til tyske baner og til eksport blev bygget knap 3.800 lokomotiver. Til De preussiske Statsbaner blev der bygget 3.370 stk., og de sidste fire blev leveret til Deutsche Reichsbahn Gesellschaft i 1928. Forud for sammenlægningen af de tyske Länderbahnen til Deutsche Reichsbahn i 1920 var der leveret lignende lokomotiver til flere af disse Länderbahnen. Hos DR fik lokomotivet typebetegnelse 3810.

Lokomotivet har været kendt hos DSB, og Borsig havde produceret serier af det, så det var nærliggende at bruge erfaringerne fra P 8 ved udarbejdelsen af tegninger til litra R i 1912. I årene 1912-13 leverede Borsig hele første serie R-maskiner, nr. 934-945, og de fungerede til alles tilfredshed.

Videre udvikling i Prøjsen

På trods af den generelle prøjsiske modstand mod komplicerede maskiner konstrueredes til De prøjsiske Jernbaner i 1910 et lokomotiv med fire højtrykscylindre S 10 med samme hjulstilling som P 8. Ramme og kedel var en videreudvikling af P 8. Schwartzkopff leverede de første lokomotiver, men konstruktionen var ikke vellykket, og der måtte foretages mange ændringer, før lokomotivet kom til virke godt. Trods det blev der bygget 202 maskiner, og de sidste blev udrangeret i 1948.

De prøjsiske Jernbaner havde dog ikke mistet troen helt på firecylindrede lokomotiver, så i 1911 leverede Henschel de første af en serie firecylindrede lokomotiver, S 101. Lokomotiverne led af en del mangler, som blev udbedret over et par år, hvorefter de virkede tilfredsstillende. Der blev anskaffet 264 eksemplarer af lokomotivet, og de sidste blev udrangeret i 1952 hos DB og i 1968 hos DR.



R 934 ved CvK den 7. oktober 1937. Foto H.G. Hesselink, arkiv Hans Gerner Christiansen.



Robert Garbes prøjsiske P 8 i et Borsig-katalog 1912. Slg. Ole Linå Jørgensen.

Endelig i 1914 byggede Vulcan i Stettin de første af en serie lokomotiver med tre højtrykscylindre, S 102, og nu var man nået frem til noget, der kunne bruges i Prøjsen. Af disse blev der fremstillet 127, hvoraf de sidste blev udrangeret i 1948. Bortset fra enkelte forsøg kom preussiske og fra 1920 nye tyske lokomotivkonstruktioner alene til at bestå af lokomotiver med to eller tre højtrykscylindre. Således kom G 121 (580, 1) i 1915 som udvikledes til G 12 (senere 582, 3, 4, 5, 10-21) fra 1917 og G 83 senere type 561 fra 1918.

Hvad var forlægget til litra R?

Det var for 100 år siden og før kompliceret at beregne og tegne et damplokomotiv. Da De preussiske Jernbaner efter mange forsøg havde fået udviklet et nærmest perfekt lokomotiv, ville det være nærliggende at bruge det som udgangspunkt ved nye konstruktioner. Dimensionerne på R-maskinen var lidt større end P 8, men ikke så store som S 10. De to udgaver af S 10, der var bygget inden 1912, var begge firecylindrede, så beregninger på maskinen til litra R kunne ikke tage afsæt i disse, men sagtens

i P 8. Kedlen til både litra R og til S 10 byggede på kedlen til P 8. Denne kedels særlige kendetegn var den lange fyrkasse mellem rammerne og den gode, termiske fordeling af varmen i fyrkassen under alle forhold. Tyske lokomotivkedler var indtil 1945 konstrueret til 57 kg damp/m²/time. P 8-kedlen kunne godt holde til at blive overbelastet i kortere tid i forhold til dette mål, mens de senere enhedslokomotiver kunne få løse støttebolte på grund af termiske spændinger ved overbelastning.

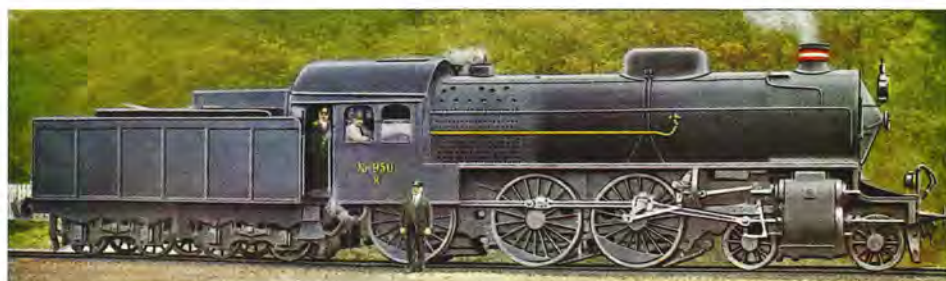
Man må nok antage, at P 8 overvejende har været inspiration til R I-maskinerne. Borsigs chefkonstruktør, August Meisters blik for æstetikken fik fjernet det meste af rørlæggerarbejde, der skæmmede P 8, og fik kedel og røggamler til at gå ud i et. Førerhuset fik et glat buet tag uden alt for store og skæmmende ventilationsklapper. Alt i alt fik R-maskinen et smukt og harmonisk udseende. Borsig fik da også taget et smukt fabriksfoto af det første lokomotiv i porten til Borsigs fabrikker i Berlin og sendt det som reklame til de verdensdele, som man dengang betegnede som "kulturlande".

Fra to til tre cylindre

Ulempen ved de to cylindrede maskiner var, at de kunne vugge i sporet ved bestemte hastigheder, fordi hjulene var forsat 90° i forhold til hinanden. Det krævede meget vanskelige beregninger at udligne gangtøjet med kontravægte på hjulene. Igen blev Tyskland forbilledet, idet de tyske jernbaner i fællesskab under Første Verdenskrig havde udviklet ovennævnte, vellykkede trecylindrede godstogslokomotiver. Ved lokomotiver med tre højtrykscylindre er hjulene fortsat 120° i forhold til hinanden, hvilket giver maskinen et meget roligere løb. Det blev en temmelig bunden opgave, Borsig derfor fik, da anden serie R-maskiner skulle tegnes. Tre højtrykscylindre, kedlen var givet, drivhjulsdiameteren og tenderen var også givet. Drivstangen på første serie R-maskiner var ret kort, da denne overførte energien til forreste drivhjul. For at få plads til den indvendige tredje cylinder med drivstang til forreste kobbelhjul aksel, måtte afstanden øges. Det skete ved at forøge afstanden mellem bageste bogiehjul aksel og drivakslen med 450 mm i forhold til R I-maskinen. Dermed blev hele lokomotivets længde forøget med de 450 mm. For at give lokomotivet et harmonisk udseende blev også røghkammeret forlænget med 450 mm. Røghkammeret havde for at give plads til den tredje cylinder mistet sin selvtømmer og dermed den karakteristiske luge under røghkammerdøren. Da kedlen nu skulle forsyne tre cylindre i stedet for to, måtte cylinderdiameteren formindskes med 100 mm i forhold til R I, og her gik beregningerne så galt. Ved prøvekørsel i Tyskland med R 955 foran det tyske belastnings- og måletog i september 1921 viste resultatet, at kedlen knap kunne levere nok damp til den optimale forsyning af de tre cylindre. Da Frichs i 1924 skulle levere anden del af R II-maskinerne, øgedes overhøderen derfor fra 44,2 til 51,5 m², hvilket tilsyneladende optimerede forholdet mellem kedlens størrelse og cylinderdiameteren. Ved revision af de første fem R II-maskiner fik de også forøget overhøderen, og det skete også senere med R I-maskinerne. DSB havde fået nogle fortræffelige persontogslokomotiver, som også var velegnede til godstog.

Nogle ændringer på R gennem tiden

Der blev lavet meget få væsentlige ændringer på R I-maskinerne, og der er da heller ingen omtale af nævneværdige fejl



R 950 blev tegnet i 1934 til Rich's-albummet 'Ud i vort skønne Land'. Sammenlign med P 8-lokomotivet, som har en "rodet" arkitektur med mange rør, domer og uskønne linier. Slg. Flemming Søeborg



R 938 med godstog i Fredericia 25. april 1949. Foto James Steffensen. Arkiv DMJK.



R 949 tegnet i 'imponere-stilling'. Også denne tegning er fra Rich's-albummet 1934. Slg. Flemming Søeborg.

ved maskinerne. Den kraftige belastning af drivstænger, drivtappe, krydshoveder og bøsninger medførte oftere brud, end det var normalt på lokomotiverne. Derfor blev disse dele udskiftet med nye af krom-nikkel stål. Fra 1932 fik alle R-maskiner monteret store røgskærme ved eftersyn, mens R II-maskinernes fødevandsforvarmere, som lokomotiverne var leveret med, blev fjernet fra slutningen af 1930'erne og frem, da de krævede for meget vedligeholdelsesarbejde. Omtrent samtidig fik maskinerne monteret trykluftbremse og små sneskærme på banerømmerne. Olielamperne undta-



R 959 under bygning hos Frichs 1924. Arkiv JMJK.

gen toplanteren på røghkammeret blev i begyndelsen af trediverne udskiftet med acetylgas-belysning, og alt lys på maskinerne blev i 1950'erne elektrisk, da lokomotiverne blev udstyret med dampgenerator.

R-maskinernes brug

De første R-maskiner blev stationeret i Århus, hvorfra de kom til at køre il- og persontog på den østjyske længdebane, senere kom de til Fyn, og med åbningen af Lillebæltsbroen blev nogle R-maskiner overflødige og blev udlånt til Korsør,



R-maskine med eksprestog på Århus H. cirka 1935. I forgrunden et tog fra Odderbanen med lokomotiv 8, 9, 10 eller 11 og dobbeltvognen C 30. Arkiv Den Gamle Bys Billedsamling.



R 944 holder klar til afgang fra Fredericia. Bemærk trevejs-spor-skiftet ved siden af maskinen. Foto Arne Kirkeby, arkiv OMJK.



Førerpladsen på R 946. Fredericia. 11. oktober 1975. Foto Ole Linå Jørgensen.

hvor de hovedsagelig kom til køre godstog til København. Men R-maskinernes væsentligste opgave blev at køre på de lange strækninger i Jylland, som de var leveret til. R-maskinerne blev som mange andre damplokomotiver overflødiggjort, da DSB anskaffede de store diesellokomotiver litra My, Mx og til sidst Mz. De første R-maskiner blev udrangeret i 1958 og de sidste i 1972. Dog blev 946 og 963 holdt kørende først til udflugter og siden for en afdeling af Jernbanemuseet. R 946 havde været indblandet i et sammenstød ved Brørup i 1951 og var blevet stærkt beskadiget. Ved den efterfølgende reparation på Centralværkstedet i Århus var de beskadigede dele i stor udstrækning blevet repareret, hvad lokomotivet

ved eftersyn stadig bar præg af. Da lokomotivet forfaldt til revision, blev det besluttet i stor udstrækning at genopbygge det med nye dele. Desuden skulle der nye bandager på drivhjulene. Ved en omorganisering af Jernbanemuseet blev arbejdet dog stoppet, og resterne af lokomotivet solgt til ophugning efter indvinding af reservedele. R 959 var under oliekrisen i 1973 endnu i revision og blev i 1974 solgt til Bryggeriet Albani i Odense til stationær dampkedel. Ved transport med vognbjørn måtte kobbelstængerne afmonteres, så hjulene ikke stod helt korrekt indbyrdes for genmontering af kobbelstangen, da lokomotivet var landet på bryggeriet. Det var heller ikke tanken, at kobbelstængerne skulle gen-



R 959 kørte i en periode på Sjælland. Her holder den med passagertog på København H. i 1954. Ukendt fotograf, slg. Leif Ørndorf.



R 946 i bedste stil med udflugtstog i Svendborg 2002. Lokomotivet er siden blevet ophugget. Foto Flemming Søeborg.

monteres. Efter kort tid bestemte bryggeriet sig alligevel for, at det skulle ligne et rigtigt lokomotiv, så man skar kobbelstangen over, monterede de enkelte dele på hjulene og hæftesvejsede dem sammen. Dansk Jernbane-klub købte efterfølgende lokomotivet af bryggeriet, men opgav det efter nogle år, da det ansås for dyrt at få lavet et nyt sæt kobbelstænger, hvorefter det blev ophugget. Tilbage i dag har vi den sidst leverede R-maskine, R 963, som også repræsenterer dansk lokomotivbygning.

For yderligere beskrivelse af R-maskinerne og deres brug med videre kan med fordel henvises til Steffen Dreslers bog "DSB litra R, H og S" fra 2008.

Prøvekørsel af R 954 Århus-Fredericia-Århus.

I Dansk Lokomotiv Tidende nr. 8, august 1977 skrev pensioneret I.H.W. Glerup sine erindringer om prøvekørsel af R 954 i forbindelse med leveringen den 1. september 1921. Erindringer har det sædvanligvis med at blive bedre og bedre for hver gang, de bliver fortalt:

"Det første 3 cyl. Damplokomotiv af en Serie paa 5 Lokomotiver blev leveret af Borsig, Berlin. Den 1/9 1921 fandt Kørslen sted mellem Ar-Fa-Ar. – Som Deltagere var Maskindirektør Floor, Maskinbestyrer Dorph, Ingeniør Manza, samt en tysk Overingeniør og en Montør fra Borsig. Lokomotivfører var Adolf Strand Ar og undertegnede som Lokomotivfyrbøder.

Prøvetog nr. 6120-6137 startede Ar. H kl. 8.00 med 13 Bogievogne på Krogen og Ordren lød: Saa hurtigt som muligt fra Bystation til Bystation. Tenderen var fyldt op med engelske Kul, men desværre var R 954 endnu ikke blevet monteret med Murbue, Røgbrænder eller Sideskærme paa Fyrdøren. Saa naar jeg aabnede Fyrdøren, var det ikke godt at være paa Førerpladsen, især for dem der havde Fuldkæg. Det var med bange Anelser, med 8 personer paa Førerpladsen, hvordan jeg kunne komme til at svinge Fyrskovlen. Pludselig bemærkede Floor, at det var det værste Fyrværkeri, han havde set, og da vi kun var halvvejs oppe ad Hasselagerbakken, og Damptrykket var ved at falde, spurgte jeg Strand, om jeg maatte fyre eller ikke. – Strand, der havde Ordet i sin Magt, vendte sig om og sagde med høj Røst: Jeg maa gøre de Herrer opmærksom paa, at hvis det her skal være en Kraftprøvekørsel, saa maa min Fyrbøder have frie Hænder! Vi kører sammen til daglig, saa han ved, hvad der skal til af Kul. – Dorph kom straks hen til mig og sagde, at jeg skulle lade, som om de ikke var paa Førerpladsen. Da vi kom til Skanderborg, forlod Floor, Rasmussen, Dorph og den tyske Overingeniør Maskinen og satte sig ind i Toget paa Resten af Turen.

Da vi kørte ned ad Tvingstrupbakken til Horsens, var der Ild i en Vogn midt i Toget, en Aksel var løbet varm. Efter at have udrangeret denne Vogn fortsatte vi med 12 Bogievogne til Fa. Hjemturen forløb glat, og da vi holdt paa Ar. H kl. 16.30, kom de høje Herrer fra Toget og trykkede Strand i Haanden og takkede ham for den gode Kørsel med R 954."

NB: Efter denne prøvekørsel blev Adolf Strand, der var 59 år, udnævnt til lokomotivformand ved Ar. Ø Maskindepot.

Kilder:

- Bay, William: Danmarks Damplokomotiver. Herluf Andersens Forlag. 1977.
- Dresler, Steffen: DSB litra R, H og S. Tog på Tryk. 2008.
- Gottwaldt, Alfred: Wagners Einheitslokomotiven. Freiburg. 2012.
- Obermayer, Horst J: Taschenbuch Deutsche Dampflokomotiven. Regelspur. Stuttgart 1971.
- J.A. Tork, Rich. Willerslev med flere: De Danske Statsbaner 1847-1947. København 1947.
- Ingeniøren. Nr. 38 1923. B. Suaning: Nogle Oplysninger om Statsbanernes nyere Lokomotivtyper.
- https://de.wikipedia.org/wiki/Preu%C3%9Fische_S_10
- https://de.wikipedia.org/wiki/Preu%C3%9Fische_P_8
- https://de.wikipedia.org/wiki/Badische_II_d

Et sidste farvel. Tenderen til R 936 i Brande kulgård den 10. april 1970. Foto Nils Bloch.

R-maskinen fra Felix Team

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For nogle år siden tilkendegav Finn Lekbo, at han ville fremstille R-maskinen i en lille, håndbygget serie. Nu er modellerne efterhånden udleveret. De har været ventet med spænding. Finns modeller er fra første serie R-maskiner, så på modelbanen kan i det mindste R 946 og dens søstre leve videre.

Modellen er vægtig, og da den udelukkende er fremstillet af metal, er det tillige en robust og solid model (knap 600 gram). R-maskinerne var kendetegnede ved en ret enkel og nøgtern formgivning, og dette indtryk gengiver modellen fuldt ud. Overdelen er matsort og ligner dermed langt bedre en hverdagsmaskine end et velpoleret museumslokomotiv. Dog virker dommen en smule klodset og er da også efter min målestok 1-2 mm for høj og lidt 'kantet' i det - den kunne været lavet bedre.

Modellen er udstyret med faulhaber-motor og dekoder (efter valg). Modellen overholder alle vitale mål, og selvom forbilledet ikke har mange iøjnefaldende detaljer, er de fint gengivet på modellen. De mest markante detaljer, røgpladerne, bidrager til det rette billede af en R-maskine, men også førerhuset finder jeg flot.

Der er fungerende lanterner for og bag, og det er vist endda første gang, at en dansk lokomotivmodel endda har den korrekte, danske lyssætning - nemlig intet lys om dagen, en enkelt frontlanterne nederst på bufferplanken i mørke, to skråstillede lanterner som særtog i mørke, evt. kun øverste lanterne i særlige tilfælde samt rangerlys - én lanterne for og bag; endvidere kan man tænde én baglanterne ved baglæns kørsel. Lyset i lanterne er i øvrigt varmt gult og ligner virkelighedens små glødelamper fremragende. Dertil kommer glødende, rødt lys i fyrraskassen, men intet lys i førerhuset ellers.

Modellen har forbilledligt små flanger, og det betyder, at sporet skal være lagt meget omhyggeligt. Det opdagede jeg ved prøvekørslerne på mit nye, ikke færdigbyggede anlæg, hvor et lille 'knæk' ved en laske medførte, at den bageste drivaksel afsporede gang på gang. Ingen andre tog havde problemer her. Der var ingen udvej, sporet - et stykke Tillig Elite - blev udskiftet med et Roco-stykke med samme profil som ellers på anlægget og fik rettet



Så ruller R 947 selvbevidst ind på arenaen - en prægtig og længe ventet model.

knækket ud, og så var der ingen problemer længere. Dog burde også tenderens hjul have været benyttet til strømoftagelse, da maskinen trods polariserede hjertestykker ikke altid klarer sporskifterne problemfrit, men samtidig giver modellen indtryk af god vægt og tyngde - det er en gedigen model, der passer til næsten alle togarter - først og fremmest iltog og tunge godstog.

Det kan undre, at dette så typisk og universelle, danske damplokomotiv ikke forlængst er blevet fremstillet af en stør-

re modeltogsproducent. Det havde været langt lettere at 'gå til' end f.eks. en E- eller S-maskine og mere anvendeligt end en Q-maskine. Nu er det her, omend endnu kun i en lille, håndbygget serie, men hvor ville det være skønt, hvis en af vore danske producenter ville tage det op til moden overvejelse og udsende dette - enten serie I eller serie II - eller hvorfor ikke dem begge - i nutidige udgaver.

Felix Team. R 947 et al. Håndbygget, eksklusiv serie, H0-model. Pris ca. 14.500,- afhængig af udførelse.



"Så er tingene i orden, mester!" – "Tak – det er nu en dejlig maskine, den er jeg glad for."



Også tenderen er værd at kigge nærmere på.



R 947 set skråt oppefra med tynde røgplader, spinkel lanterne og andre detaljer.



Hullerne til opstigningen på tenderen er heller ikke glemt - og håndbøjlerne ser da ud til at kunne holde til noget.



Der var en tid, hvor man kunne se R + E fælles om at trække tunge godstog over Fyn - her er scenen forsøgt genoplivet, omend det er på enkeltspor.



Modellen leveres i en æske af nysølv med ætsede motiver på siderne. Her er det R 946 i AC-udførelse.
Foto Ole Linå Jørgensen.



Det samlede indtryk af R-maskinen er godt, men dommen virker lidt for voluminøs.



Og så kører R 947 videre ud på nye ture

Til den søde tand – Marcipanbrød fra Heljan



Fronten på VLTJ ML 12 - en af modelerne med trelys-frontlanterner. Modellen er ikke færdig og er blot et 'prøveskud', hvor fejl bliver rettet efterfølgende.



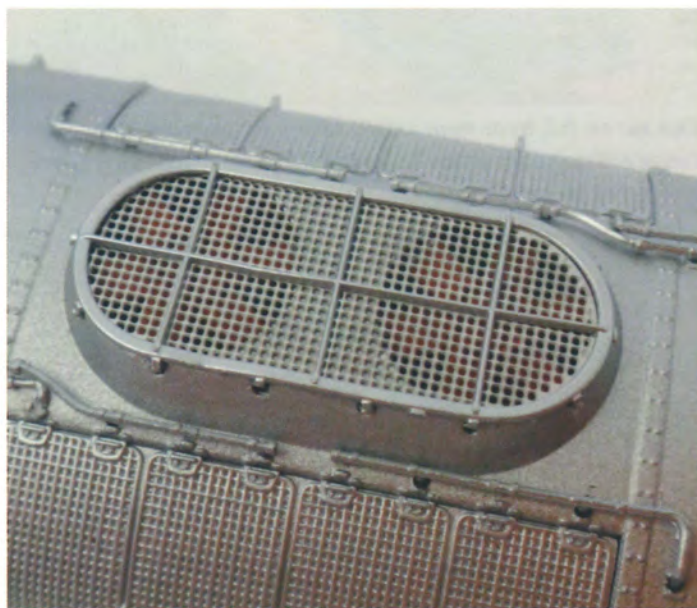
Åbentstående vindue i motorrummet - en fiks detalje. De påtrykte litreringer kan dækkes med en ætset, bemalet plade med påskriften i relief.



Der er vedlagt poser med diverse småting, herunder ætsede skilte med litra og nummer.



Hele skiven fuld - tolv stk. Marcipanbrød parate.



Tagdetaljer med fine ætsninger.

I begyndelsen af september ankom de første prøver på Heljans nye privatbane-diesellokomotiver, Marcipanbrødene, til virksomheden, og jeg fik mulighed for at se dem og tage en stribe billeder. Det skal pointeres, at der udelukkende var tale om serie 0-modeller, hvor diverse fejl og mangler skulle afdækkes, inden serieproduktionen kunne gå i gang. Derfor manglede der f.eks. trin eller lignende, men her kan man i det mindste se de første billeder af modellerne.

Modellerne vejer godt til – overdelen er ligesom undervognen af metal, hvilket bringer vægten op på cirka 450 gram. Der er træk på fire aksler – de to yderste aksler i hver bogie, også på AC-modellerne. Det sikrer formodentlig gode køreegenskaber, men det må vi have til gode at afprøve – seriemodellerne forventes at komme inden jul i år, fortæller Kim Nannestad.

Hvad angår finishen på modellerne er der tale om et stort kvantespring fremad. Ikke kun på grund af metaloverdelene, men selve detaljeringen er flot med ætsede dele, gennembrudte taggitre med underliggende ventilatorer, fin indretning, overraskende detaljer så som vinduer let på klem i motorrummet og halvåbne ventilationsluger i taget, spinkle håndbøjler af hård metaltråd, meget fine vinduesviskere, "SKF" på akselboksene, præcise påtryk og skarpt afgrænsede farver og pyntelinier – og så en mangfoldighed af udgaver: 12 i alt i første "hug"! Det er noget – og der er ikke tale om 100 % genbrug af samme form, for to af modellerne – LJ M 32 og VLTJ ML 12 – har tre frontlanterner, mens de øvrige blot har to. Så er det blot at udvælge ens egen favoritmaskine – der er heldigvis udgaver fra hele landet (minus Fyn).

På overdelene er litra og nummer påtrykt på siderne, men i lødselsposen er vedlagt ætsede, farvede skilte til valgfri montering. Montering skal foregå med største akkurate, så man undgår, at skiltene kommer til at sidde skævt.

Bemærk, at alle modeller er på forhånd udsolgt fra Heljan; på oversigtssiden kan man se hvilke forhandlere, der har de pågældende modeller. Generelt skal man nok skynde sig at bestille sin ønskemodel, da Marcipanbrødene har stået højt oppe på ønskesedlen i rigtig mange år – til gengæld ser det så ud til, at man vil kunne få glæde af sit Marcipanbrød ikke kun til julen, men i mange år frem.



Et par af de nordsjællandske modeller.

10021751 LJ M31 DC digital
10021752 LJ M31 AC digital

HELJAN



10021761 Brun DC digital
10021762 Brun AC digital

FL



10021771 GDS L1 DC digital
10021772 GDS L1 AC digital

HELJAN



10021781 HFHJ M8 DC digital
10021782 HFHJ M8 AC digital

HK



10021791 LJ M32 DC digital
10021792 LJ M32 AC digital

HELJAN



10021801 OHJ 24 DC digital
10021802 OHJ 24 AC digital

KB



10021811 OHJ 39 DC digital
10021812 OHJ 39 AC digital

KB



10021821 FFJ ML 1216 DC digital
10021822 FFJ ML 1216 AC digital

HK



10021831 AHJ ML 5206 DC digital
10021832 AHJ ML 5206 AC digital

HK



10021841 HHJ DL11 DC digital
10021842 HHJ DL11 AC digital

HK



10021851 VLTJ ML 12 DC digital
10021852 VLTJ ML 12 AC digital

HK



10021861 SB M5 DC digital
10021862 SB M5 AC digital

HELJAN



Marcipanbrøds-oversigt. Tegning Heljan. HK = Hobbykæden; FL = Finn Lekbo; KB = Kystbanen.

Olsen Bandens udflugtsvogn



Den nye model af den berømmelige udflugtsvogn fra DF Modeller - en længe ønsket model for mange fans.



Affotograferet planche med foto fra filmen på Danmarks Jernbanemuseum, hvor glimt fra filmen vises på en skærm ved siden af Traktor 57.

Af Flemming Søeborg

Man ikke alle læsere og modelbyggere kender denne vogn - den røde udflugtsvogn, fyldt med politifolk, som Olsen Banden ganske belejligt fik rangeret ind i Carlsbergs læssehal i filmen "Olsen Banden på sporet"? I hvert fald har mange ønsket sig denne model, der kompletterer den store mængde af modeljernbanerelaterede ting fra filmen. Det gælder f.eks. Det gule Palæ, Franz Jäger-vognen, diverse bilmodeller, figursættene, havemøblementet, Traktor 57 og en mængde andet. Og nu altså også udflugtsvognen.

Det er DF Modeller, der står bag denne opsigtsvækkende nyhed. Der er tale om en håndbygget model, bemalet og litereret som forbilledet, Buh 704. Vognen begyndte sin tilværelse som AU 403, bygget af Scandia i 1932. I 1941 blev den omlitret til AU 253. I 1962 fik den

litra AU 163 og blev senere omdannet til Udflugtsvogn BU 3704, nu med det markante vinrøde/cremefarvede udseende og store skilte "UDFLUGTS-VOGN" hen ad siderne.

I designperioden blev den rødmalet og fik litra Buh 50 86 89-25 704-8, og det er i denne form, at den nu er udsendt - med den store, hvide påskrift "DSB Udflugtsvogn". Modellen er flot udført med dejlig, halvmat lakering - en vogn, der ikke er nymalet, men ser lettere brugt ud. Påtrykkene er flotte, og finishen helt i orden med håndbøjler af metal, helt klare ruder, talrige nitte-rækker og bogier, der også er malede, så det blanke lakrids-præg, man ellers ser, er væk. Det er tydeligt, at DF Modeller har arbejdet professionelt med at få det bedste indtryk frem af forbilledet.

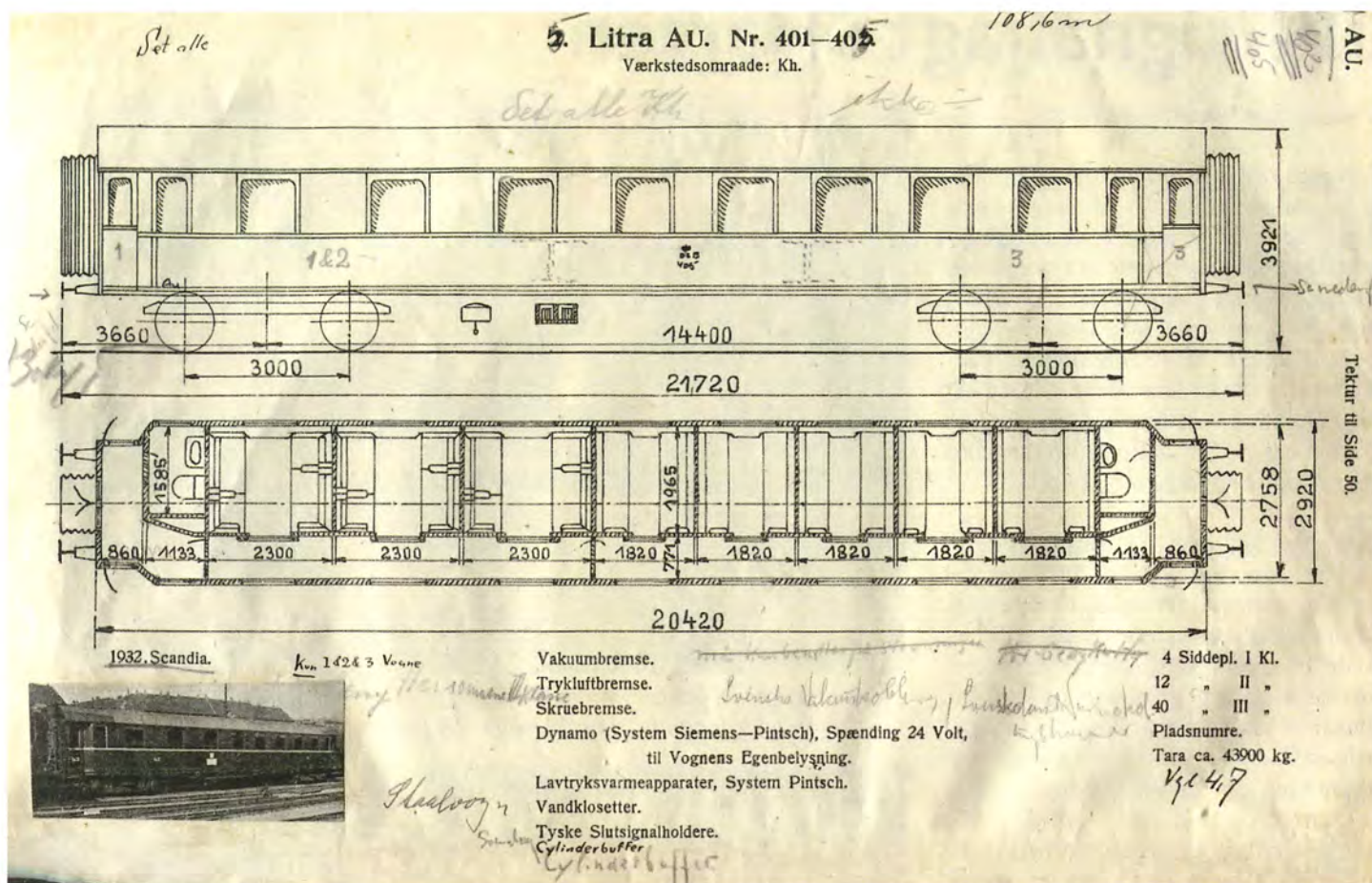
Udflugtsvognen har desværre ingen indretning, og det er formodentlig kor-



Litreringen på denne usædvanlige vogn.

rekt nok - vognen ville få indretning alt efter hvilket formål, den skulle bruges til (med løse møbler m.v.). I filmen ser man da heller ikke vognen indefra, og da alle vinduer er dækket med gardiner, ved vi heller ikke, hvori indretningen bestod. Det eneste, man hører, er fest-sange, mens vognen triller ind i læsse-hallen, så faktisk burde man selv dække vognens vinduer med gardiner - hvis ikke man vil lave en indretning med stole, borde og figurer. Har nogle af læserne billeder af den mulige indretning i netop denne vogn? Jørgen Nielsen fra DF Modeller oplyser, at modellen er totalt udsolgt, selvom der er fremstillet tre oplag à 50 stk. I øvrigt eksisterer vognen endnu, men er atter malet i det flotte creme/vinrøde udseende som de første udflugtsvogne.

**DF Modeller art. DFM-BUH DSB
Udflugtsvogn. Pris kr. 1.495,-.
UDSOLGT**



Skitse af udgangsvognen itra Au fra en udgave af DSB's Driftsmateriel (1932). Den tidligere ejer har flittigt tilføjet rettelser. Bemærk, at 1. og 2. klasse er ens, pladmæssigt set. Slg. SoB.



Buh 701 ved perron i Nykøbing F. Bemærk de løse plader på siderne. Foto Per Topp-Nielsen.



En af søstervognene, Buh 700 i Nyborg Færge den 9. december 1974. Foto K.E. Jørgensen.



125-års jubilæumstog i Fredericia 1972 med rødmalet Buh-vogn (ukendt nummer). Desværre er billedet ikke særlig godt, teknisk set. Foto Nils Bloch.



Udflugtsvogn Buh 700 den 28. februar 1974 i Vallensbæk pga. kommunal-valgafsten i DR. Måske en idé til en lille specialserie. Foto K.E. Jørgensen.

På signaljagt i Harzen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

På baggrund af, at en stor del af de tilbageværende armsignaler på banerne omkring Goslar i Tyskland inden længe erstattes af nye daglyssignaler og moderne teknik, har jeg fundet denne beretning frem fra gemmerne, hvor den har ligget godt ti år. Flere af oplysningerne i artiklen kan derfor være uaktuelle, så det skal man lige have in mente, inden man begiver sig ned til dette dejlige område. Her er mine iagttagelser i 2009.

Når man tog toget fra Wernigerode til Goslar, som jeg gjorde i 2009, var det som at træde ind i en helt anden verden, hvor eventyret om jernbanen stadig levede, hvor man var midt i alt det spændende, som jernbanen engang stod for. Bevares, toget, der ankom til den steriliserede banegård i Wernigerode, var topmoderne – et BR 612-togsæt, flot, rødt, rent og skinnende, som DB AGs tog generelt er. I løbet af kort tid var det oppe i fart, og på den kurverige strækning mod Ilsenburg viste det, hvad der gemte sig bag det flotte ydre: Avanceret krængeteknik og det i en grad, så det føltes som at køre i rutschebane. Så er det sjovt at køre med tog! Jeg spurgte togføreren, om det var tilladt at stå af undervejs og køre videre på samme billet. - *Natürlich*, svarede hun, og sådan skal det bare være. Herhjemme afskaffede bureaukraterne i DSB den mulighed med et pennestrøg for snart 25 år siden, således at det er uforholdsmæssigt dyrt at springe af og på toget – en helt unødvendig chikane fra DSB's side.

I Ilsenburg var der industribane med eget rangerlokomotiv – der lå en hjulfabrik lige over for banegården, og tusinder af hjulsæt stod klar på værksgrunden. Der var også godt med godsvogne. Her var der tidligere manuelt centralanlæg, men nu var de gamle armsignaler erstattet af lyssignaler. Kedeligt, men sådan er udviklingen. Stationsbygningen var præget af ombygninger – det var den også, da jeg sidst var her for 25 år siden, så det er nok et 'kronisk projekt'.

Minder fra dengang

Videre gik det mod den gamle sektorgrænse – grænsen mellem Øst- og Vesttyskland (DDR og BRD) forløb lige i dette område. Et par markveje



Inden afgang til Goslar var der lige tid til et billede fra den smalsporede HSB-bane – her ses en af de berømte 'Harz-kameler' BR 199 (ex-V 110).



Ilsenburg var første station undervejs. Her lå der en stor metalvirksomhed, der fremstillede jernbanehjul i tusindtal (billedet er taget fra toget).



Råvarerne ankom naturligvis med toget – her ses godsvogne med stålplader til værket.

fulgte banen over et langt stykke. Disse markveje var overordentligt solidt byggede med betonfliser som kørebane – det var nemlig ikke så meget traktorer som militærkøretøjer, der kørte her. Nogle kilometer længere fremme var grænseforløbet markeret ved nogle store, rustne jernplader, der var placeret lodret i jorden spredt ud over markerne. Hvad fremtidige generationer vil få ud af disse monumenter, er ikke til at vide. Kort tid efter passerede vi en rømmet kommandopost, og på begge sider af sporet lå der overgroede skinner – vi nærmede os Vienenburg.

Her holdt en samling veteranbanemateriel under træerne – der var noget at vende tilbage til. På den flotte, hvide stationsbygning sad et skilt om, at det var Tysklands ældste, bevarede banegård (fra 1840) – ja, så blev jeg så klog. Det var virkelig en rejse tilbage i tiden, denne tur. Toget krydsede med et moderne togsæt fra HEX (Harz-Elbe Express), en regionalbane mellem Harzen og Berlin, og så gik det videre mod Goslar. Lige i udkanten af Vienenburg lå en nedlagt fabrik med nittede tanke, brøstfældigt murværk osv. – og på et spor holdt en stamme flotte, nylakerede, klassiske DB-personvogne, herunder en 'Kakadu'-restaurantvogn samt en V 60'er. Igen noget at vende tilbage til.

Efter ti minutters tid nærmede vi os Bad Harzburg, hvor alle tog skal rebroussere. Sporene har næsten trappefacon – højdeforskellen er ret markant op til banegården. Indkørselssignalerne her var alle sammen armsignaler. Og minsandten om ikke udkørselssignalerne i Bad Harzburg var samlet på en signalbro, seks stykker i alt, rad på rad. Det er nok det sidste sted i Tyskland, hvor man kan se sådan et syn. Broen står lige for enden af perronerne med en velholdt kommandopost ved siden af. Signalbroen er fredet, men den bliver nok flyttet udenfor banearialet inden længe. Rygtet siger, at den skal placeres vinkelret på sporene i forhold til nu, således at signalerne ikke vil forvirre lokomotivførerne. Tja, var det så ikke bedre at flytte hele signalbroen til et museumsområde, hvor den ville kunne gøre gavn? En sådan fredning er en tom gestus.

Der var kun få omløbsmuligheder ved perronerne. På sporene sås mest nyere togsæt (612, 628), men også lokomotivtrukne tog (til og fra Braunschweig) kørte her. Det var lokomotiver af stan-



Og så blev det Goslar, hvor dette herlige, nittede 'dværghsignal' stod på perronen, komplet med Warte-Zeichen og hastighedstavler.



Moderne teknik i det 100-årige signal - lysdioder i stedet for glødelamper.



På perron 2 stod dette signal - men hvem kan forklare, hvad det omvendte trefalt betyder?



Trappenedgangene havde grønne ruder, der lyste flot op i forårssolen.



Rene og pæne tog over hele linien - DSB kunne lære noget af DB AG om vask og renholdelse af tog.

dardtypen BR 218, der kørte med styrevognstog. På perronen så jeg lige nogle koblede drivhjul som et minde om fortiden. I øvrigt var det ikke så længe siden (2002), at man kunne køre med IR-tog direkte herfra via Hannover-Hamburg til Fredericia. På turen fra Odense til Harzen her i 2009 måtte jeg skifte i Kolding, Flensborg, Hamburg og Hannover, så det var ikke underligt, at jernbanerne mistede passagerer på forbindelserne mellem landene.

Noget at se på

Mit togsæt skiftede køreretning her – jeg flyttede hen i den forreste kupé, da der var et rudimentært vindue i døren ind til førerrummet. Jeg kunne se lokomotivføreren lidt over skulderen. Og her blev det rigtigt spændende, for strækningen fra Bad Harzburg til Goslar var fyldt med armsignaler, og der var tidligere en mængde private industri- og minebaner. På grund af grænsedragningen efter Anden Verdenskrig blev flere banestrækninger nedlagt, andre blev nyanlagt, og det gjaldt for eksempel for en del af den strækning, jeg lige havde kørt på (Wernigerode-Ilseburg). Den blev nyanlagt i 1995 til afløsning for de to gamle strækninger Vienenburg-Heudeber og Bad Harzburg-Stapelburg.

Næste station var Oker. Lige før stationen fik jeg et kort glimt af et damplokomotiv. Var det en 50'er? Eller var det en 52'er? Det kunne jeg ikke nå at se, så var vi forbi og holdt på stationen. Umiddelbart lignede det "et hul i jorden", men også her var der armsignaler. Ti i alt, fem for hver udkørselsretning, og hele to kommandoposter. Stationen bestod



Kommandoposten i Goslar virkede lidt slidt, men den er siden blevet opfrisket og er vistnok fredet som den i Bad Harzburg.



På tilbageturen stod jeg af i Oker, der dog virkede som en uddød by med en helt tillukket station.



Udenfor banegården i Goslar stod dette hjulsæt og mindede om dengang, verden var fuld af damplokomotiver.



Der holdt et par tankvogne på firmagrunden, hvor der var en del spor, heriblandt en englænder - sjældent at se på fabriksområder.

blot af tre perronspor og to godsspor, men disse to spor var fyldt helt op med godsvogne. Forklaringen lå i vestenden af stationen – det kolossale, kemiske værk K.G. Starck, der tilmed havde sportilslutning. En del tankvogne holdt derinde – ja, det var tider, dengang godset kørte på jernbane!

Lige før Goslar rundede banen nogle dybe gennemskæringer. Herinde til venstre lå Harzer Zink, et stort mineanlæg med egen industribane med mange specielle vogne. Egnen er rig på bly, zink og kobber. Vognene holdt der endnu, rustet fast til skinnerne, fyldt med affald og ukrudt, mens de gamle bygninger forfaldt mere og mere. Minen var lukket, banen nedlagt. *Es war einmal!* Og så blev det Goslar.

Gamle dage endnu

Banen Goslar-Bad Harzburg blev anlagt i 1912, men det mekaniske sikringsanlæg, som stadigvæk fandtes, stammede fra fabrikken Jüdel i 1905. Det vil sige, at den moderne trafik blev afviklet med 100 år gammel teknik – en imponerende bedrift. Planen var, at hele strækningen skulle have været ombygget i 2008 med moderne signalteknik, men det var altså ikke sket endnu. Tiden er dog kommet nu, og i den kommende tid forsvinder de gamle armsignaler. Perronerne var ombygget og forhøjet, men atmosfæren på denne relativt store provinsbanegård var velbevaret. Der var mange spor, perrontage, en bemandet stationsbygning, kommandopost, meget jernbanemæssigt flitterstads, som ellers er rationaliseret væk, en udstillet drivaksel, moderne røde tog – og en sand opvisning af armsignaler af alle slags.



Der var også armsignaler i Oker - fem i hver ende af stationen - her kigger vi mod vest og hen mod K.G. Starcks kemifabrik med sportilslutning, men ingen tog denne dag.



Signalbroen i Bad Harzburg - nok den flotteste overhovedet i Tyskland. Desværre forsvinder den snart fra sporene og bliver 'død' udstilingsgenstand. Læg mærke til stigningen.

De fleste var af de almindelige, høje typer med to arme, men der var også mellemhøje master. På to af perronerne stod nogle pudsige, diminutive af slagsen – dværghøjtsignaler i ordets egentlige betydning, for det var miniatureudgaver af de store armsignaler. De var komplet udstyret med arme, signaltavler etc., men armene var forkortede. Ved begge signaler var der tillige et "Warte-Zeichen" (et orange "W") samt et par hastighedstavler, hvoraf den ene var en trekant med et omvendt trefald. Meningen var nok, at hastigheden ikke måtte overstige 30 km/t, men den måde at signalere på gik nok ikke i dag! Også de firkantede, sort/hvide spærresignaler (hvid skive med sort bjælke) var der nogle stykker af, så det føltes som at stå på et forstørret Märklin-anlæg og se alle disse signaler, jeg nok kendte fra katalogerne, men egentlig aldrig havde set i virkeligheden.

Klank-klonk, sagde det, når der blev stillet signal – og minsandten om ikke disse 100 år gamle særlinge havde moderne teknik installeret. Oprindeligt var de belyst med petroleums- eller gaslys, senere blev elektriske pærer benyttet, og i vore dage er det utallige lysdioder, der giver tegn i mørke til lokomotivføreren. Det orange lys laves af en blanding af gule og røde dioder. Godt at se, at gammel teknik kan moderniseres og stadig anvendes. Det fedtede snags i de bevægelige dele så også ud til at være 100 år gammelt! Til gengæld var alle signalarme smukt vedligeholdt, nylpolerede, rene – og renligheden gjaldt også toiletter og sæder i togene. Måske skulle DSB ofre lidt penge på et studiebesøg hos vor sydlige nabo! Tog kan faktisk godt holdes rene, selv når de er i drift.

Efter en rundtur i denne fascinerende by med de 1.500 bindingsværkshuse tog jeg atter toget tilbage – nu vidste jeg, hvor jeg skulle kigge, og hvor jeg skulle stå af. Første stop gjaldt Oker, men bortset fra de mange armsignaler var der ikke meget at se på. Remisen med damplokomotivet kunne jeg ikke finde, men da jeg tog med det næste tog, kunne jeg se folk i gang med at rangere damplokomotivet af sted. Nå, det gjaldt så Bad Harzburg, hvor jeg lige nåede at fotografere signalbroen, et par røde tog og det lokale monument på perronen, det trekoblede hjulsæt fra et damplokomotiv (BR 01 eller 03), inden toget kørte videre mod Vienenburg. Bevidstheden om og stoltheden over den store jernbanehistorie er i høj grad til stede her i Tyskland. (fortsættes)



BR 218 474-5 er ankommet med styrevognstog til Bad Harzburg, hvor der sandt at sige ikke skete ret meget.



Også her var der opstillet nogle koblede drivhjul, men uden information om deres oprindelse.



Og med disse slutsignaler, ophængt på et stativ i Oker, slutter denne lille rundtur i forlandet til Harzen, men jeg vender tilbage hertil.

Syrekrukkevogne på dansk



Syrekrukkevogn Zs 508 053, Frederiksberg 3. april 1966. Det ville være dejligt med en model af sådan en mindre vogn med kun ti krukker. Foto K.E. Jørgensen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg har for nogle numre siden bragt en artikel om ombygning af Brawas syrekrukkevogn; igennem tiden er der efterhånden udkommet flere syrekrukkevogne fra DSB, så det kan være på tide med en lille opsummering og gennemgang af nogle af vognene. Oversigten er ikke komplet, således har jeg ikke kunnet få fat i Liliputs og Sachsenmodelles vogne, og hvorvidt Primex har lavet en dansk version eller ej, får indtil videre stå hen i det uvisse. Her er, hvad jeg selv havde på lager.

Den ældste DSB-model er givetvis Liliputs vogn, der kom allerede i 1966-67 - her blev den præsenteret i Liliputs allerede dengang omfattende, danske program. Vognen har litra Zs 508 060 og lignede forbilledet ganske godt trods visse uoverensstemmelser; havde firmaet valgt nr. 061 eller 062, havde det passet bedre med de diagonale tværstivere (som jeg fremover kalder "X" for nemheds skyld). På vogn 060 var der nemlig tre X'er, på 061/062 blot to - og så havde Liliputs vogn i det mindste været korrekt på dét punkt. Påskrifter og øvrig dekoration må vi henregne til fantasiens verden, men den skal der jo så absolut også være plads til på modelbanen!

Vi foretager et langt spring fremad og ser bort fra Primex-muligheden og Sachsenmodelles vogn, som jeg muligvis har et sted, men den må vi vende tilbage til. Næste levende billede er Pikos model af Zs 508 060, som kom for en del år siden - og som var et genoptryk af ældre tiders Piko-modeller. I september 1968 var den allerede i programmet, og den passede fint som en DR-model; Pikos nye model er forbedret på vitale områder så som kortkoblingskulisser, gode hjul og stangpuffere, men overordnet set er det den samme model - og med de to X'er burde den retteligt have haft nr. 061/062, men den er i alle tilfælde alt for lang. Pikos model har dog den fordel, at krukkerne er løse, sådan at de kan drejes - lågene vendte nemlig i alle retninger ude i driften. Endvidere er der præget "1.000 L" i dem, ganske som på DSB's bevarede vogn. Den lille, østtyske faretavle midt på bør skæres af, da

den er overflødig. En sort bemaling af de lodrette endestolper hjælper på udseendet, som ellers er nogenlunde i orden.

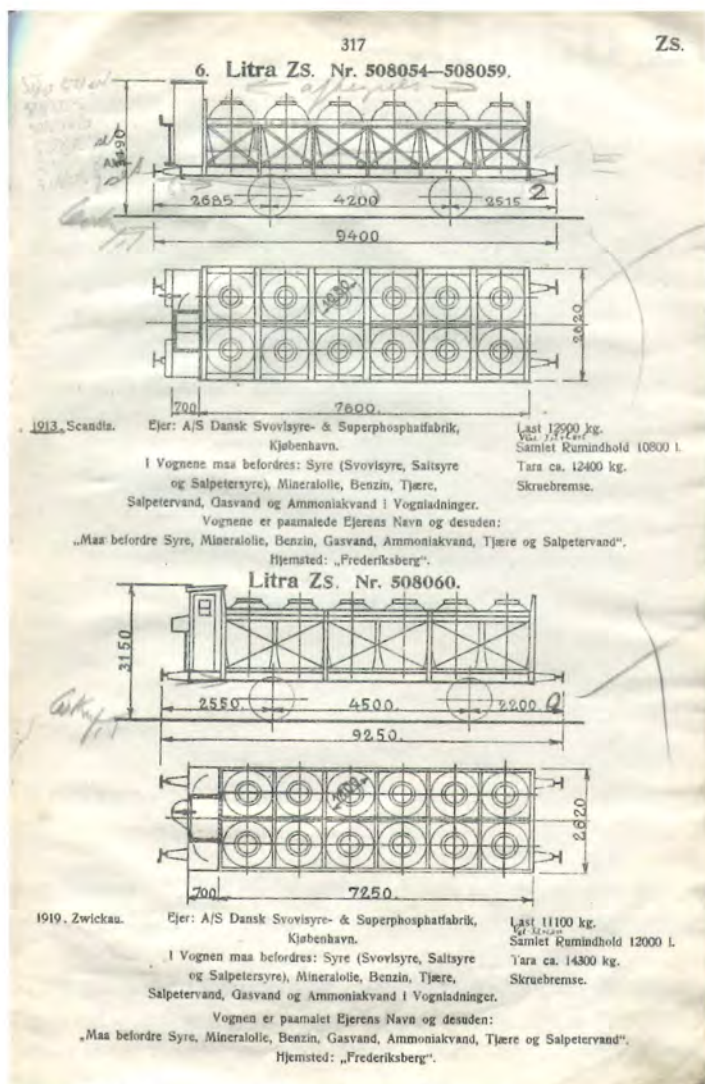
Brawas model af Zs 508 060 blev gennemgået i nr. 46 og 49, og om den er at sige, at selvom det er en meget flot detaljeret vogn, lider den under for tynde dragere, hvor der ikke er plads til angivelse af indhold - ret ærgerligt med så flot en model. Antallet af X'er korrekt, og det gælder også vognlængden.

Fleischmanns vogn har også nr. Zs 508 060, men stemmer ikke helt mht. længden. Den har blot to X'er og skulle derfor have haft nr. 061 eller 062. Også her er dragerne for smalle.

Märklin's udgave blev præsenteret i sidste nummer - den har nr. Zs 508 059 og skulle således have seks X'er. I følge Jan Hager blev vognen i 1946 udstyret med trykluftledning, men havde nok ikke trykluftbremse. Derfor skal de hvide hjørnemarkeringer fjernes, og den antydede luftbeholder på undervognen også fjernes, hvis det skal være mere i overensstemmelse med forbilledet.

En model, jeg desværre ikke har haft mulighed for at bedømme nærmere, er Tilligs vogn, som p.t. kun findes i DR- og Länderbahn-udgave; denne vogn har blot ti krukker og passer på få tiendedele millimeter til DSB's vogne Zs 508 052/053, men X'erne passer ikke helt, og man skal i øvrigt selv finde litereringer og påskrifter. Muligvis er den identisk med Sachsenmodells vogn fra 1990'erne, der dog havde forkert nummer.

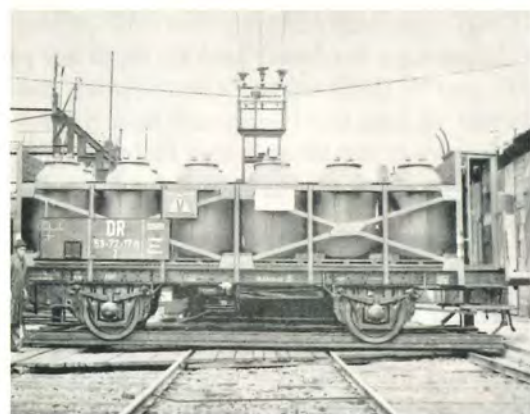
Overordnet set må man konkludere, at ingen af de syrekrukkevogne, der er på markedet, lever helt op til de krav, man måtte stille til korrekte, danske modeller, men da de omvendt er flot udført (og det er vogne, som er meget svære at fremstille selv), må vi acceptere dem, som de er. Og de er jo nemme at omlittrere, hvis man ikke vil have flere vogne med samme nummer på anlægget. Syrekrukkevognene var generelt i brug indtil sidste halvdel af 1960'erne herhjemme, men de er sjældne at se i tog.



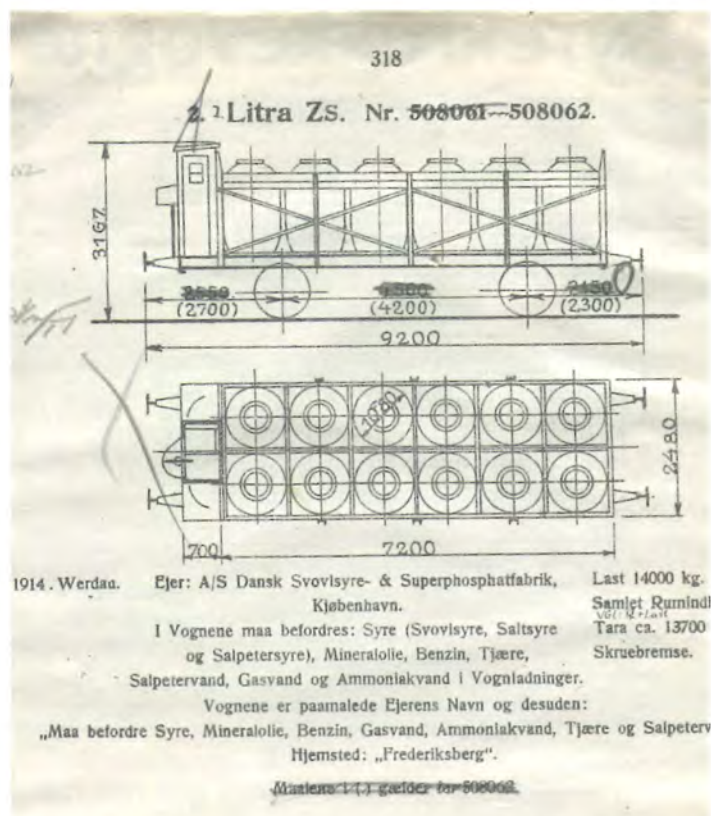
Zs 508 054-59 med seks X'er. Zs 508 060 med tre X'er. Side fra DSB's Driftsmateriel 1932 med diverse rettelser af den tidligere ejer. Slg SoB.



Inbesondere Salz-, Schwefel- und Salpetersäuren werden mit diesem Wagen befördert. Die 13 Stützfüße haben ein Fassungsvermögen von insgesamt 12 000 Liter.



Opslag fra Piko-kataloget 1968 - nutidens vogn er næsten iden-
tisk med denne 'oldsag'.



Zs 508 061 - 062 med blot to X'er. Også denne side stammer fra bogen fra 1932. Slg. SoB.



207/3 Da syrebeholdervogn efter DSB
litra ZS, A/S Dansk Svovlsyre- & Super-
phosphatfabrik. Længde 126 mm. — En
særpræget vogn med de rigtige special-
beholdere til transport af syrer m. v.

Liliputs model fra 1960'erne har i dag nok kun historisk inte-
resse, og påskriftspladernes placering er 'helt ude i Hampen',
men vognen var god for sin tid.



Tilligs bud på en syrekrukkevogn, som dog p.t. ikke findes i
dansk udgave. Den kunne dog godt bruges til Zs 508 052- 053.
Foto Tillig.



Brawas model passer på millimeter, er, flot, men er også for detaljeret samtidig med, at den mangler påskrifter.



Brawas model, samme nummer som hovedarten af kandidaterne - ikke smart.



Pikos model er for lang, men har stangpuffer. Den skulle med de to X'er have nr. 508 061 eller 062.



Pikos model med den overflødige, østty-ske advarselstavle (skal fjernes).

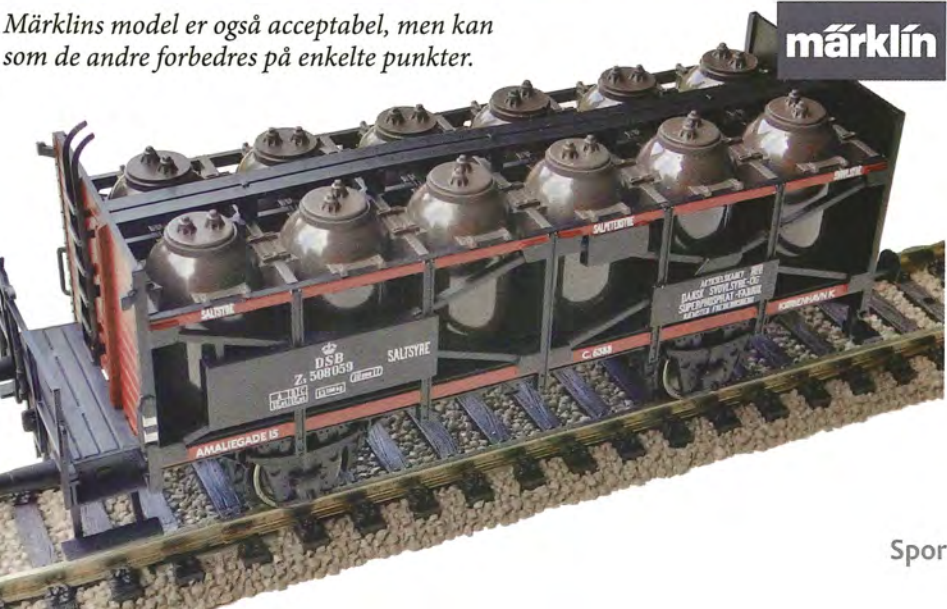


Fleischmanns model stemmer heller ikke helt overens med forbilledet.



Også Fleischmann har valgt nr. 508 060, men denne model er den korteste af dem alle.

Märklin's model er også acceptabel, men kan som de andre forbedres på enkelte punkter.



Märklin's model har som den eneste et andet nummer, hvilket er et plus.

Roskilde kommandopost og Roskilde FC 1970-2020



De sørgelige rester af den østlige kommandopost med togekspedition i stueetagen, en dag i 1970'erne. Mz 1447 med røde Bn-vogne ankommer fra København. Foto Leif Ørndorf.

Tekst og fotos Allan Testrup

Den 18.-20. september 2020 var det 50 år siden, at den nye kommandopost/fjernstyringscentral i vestenden af Roskilde station blev taget i brug.

Den gamle og utidssvarende kommandopost med togekspedition i stueetagen og med Roskilde FC og post 1 på 1. sal på perron 2 i østenden af Roskilde station og post 2 i vestenden blev nedlagt. Samtidigt blev al signalgivning og sporskiftebetjening samlet i den ny kommandopost og betjent af stationsbestyreren. Rangering i hovedsporene foregik nu med rangertogveje og dværghænder. FC Roskilde og lokal stationsbestyrer var nu samlet i samme lokale, hvilket var en stor fordel for toggangen. Desuden var der én stationsbestyrerudannet telegrafvagt til assistance for både stationsbestyrer og FC-leder.

Her er nogle billeder fra den sidste dag i den gamle kommandopost.



Midt i billedet den østlige kommandopost i Roskilde, hvor Allan gjorde tjeneste, her den 9. april 1963. Udsnit af større foto. Foto Holger B.D. Sørensen.



Den sidste stationsbestyrer i den gamle togekspektion overtrafikassistent E V Mortensen



Roskilde FC i den gamle post. I døren står overtrafikassistent Jørn Falskov



Roskilde FC i den gamle post. I post 1: ved sporskiftehåndtaget overportør Petersen (Mønbo), bag ham signalnæstformand Henriksen, siddende ukendt sikringsmekaniker.



Udsigt fra den nye kommandopost



"Køkken" i 1970.

Bemærk Kun lille oplag



SÆRTILBUD

Olsen Bandens Chevrolet Bel Air
Rustmalet, med nummerplader og tagbagagebærer. Skala 1:87. Håndlavet model. Inkl. figursæt.
KUN 450,-
(+ porto kr. 40,-)

Chevrolet Bel Air
Rustmalet, uden figurer
KUN 395,-
Fås også i højglans, nylakeret udgave.
KUN 375,-

BESTIL HER: modelbiler@outlook.com eller tlf. 26 15 25 50
Husk også SZD-sovevogne, DSB/OHJ-rutebiler og Lissabon-sporvogne.

FRISPORET





Odense Letbane

Tekst Flemming Søeborg

Odenses kommende sporvejssystem - også kaldet letbane - nærmer sig færdiggørelsen. På luftfotoet, der er taget af Robert Fischer den 13. august 2020, ses det nye kontrol- og remiseanlæg, der ligger i Hjallesø ikke langt fra motorvejen (frakørsel 50). Her ses bl.a. 15 af de nye sporvogne, der holder parat - men endnu kommer de til at vente et års tid, inden banen kommer i gang.

Øverst til højre kan man ane sportrekanten ved ind/udkørslen til remisen.

Her ligger også et par transversaler til brug for rangering m.v., og som det også ses, kan sporvogne nøjes med små radier for at komme omkring - noget, der gør dem velegnede til bytrafik.

Det kan også anes nederst ved indkørslen til opstillingssporene, at der er taget højde for udvidelse af nettet og vognparken, idet der er ilagt et sporskifte til fremtidige opstillingsspor ved siden af de nuværende - og som vist i sidste nummer af bladet, er udvidelserne også på forhånd indbygget i sporanlæggene ude i byen.

"Klemmelusen" fra DDR



Pikos nye DDR-skinnebus, 'Klemmelusen', her med nogle passagerer undervejs.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ganske som de vesttyske jernbaner, Deutsche Bundesbahn (DB), satte deres populære skinnebusser i drift i 1950'erne, gjorde den østtyske pendant, Deutsche Reichsbahn (DR) det også - med nogle års forsinkelse. De østtyske skinnebusser blev bygget i over tohundrede eksemplarer af næsten ens udseende, såvel motor som mellem- og styrevogne.

De fik betegnelsen VT 2.09.001-116 og 201-273, mens styre- og mellemvogne fik betegnelsen 2.08, men samme individuelle numre. Befolkningen kaldte dem forskellige øgenavne, f.eks. "Klemmelusen" (pga. farven og de bulede former), "Grisetaxaen" (pga. kørslen i de landlige regioner, hvor befolkningen nok havde levende dyr med sig) eller "Sandmännchen" (Ole Lukøje) - årsagen til dette sidste tilnavn kender jeg ikke. Måske var kørslen ude på landet søvndyssende?

Som nævnt var formerne lidt 'bulede', men ellers var skinnebusserne afholdte, da de var relativt hurtige i forhold til de hidtidige damptrukne lokaltog. Der var rigeligt med siddepladser, og udsigten var god, da der kun var tynde sprosser mellem de store vinduer. Man kunne også i de fleste vogne kigge føreren over skulderen, og der var toilet i hver vogn. Motorerne ydede 180-200 HK (132,5-147 kW), hvilket kunne give skinne-

busserne en marchfart på 75 km/t. Efter sammenbruddet af Østblokken blev mange af VT 2.09-skinnebusserne overtaget af nye, private operatører, men så småt nærmer de sig nu tiden for deres pension.

Modellen

Nu har Piko udsendt deres udgave - faktisk skete det allerede sidste år, men jeg var for sent ude og nåede ikke at få at i en model. Jeg fik at vide, at Piko havde sat gang i produktion af en serie mere, da den første hurtigt blev udsolgt. I sommer ankom modellen så - et sæt med en motor- og en styrevogn. Det var fra en af de senest byggede serier - VT 2.09.239 bygget 1968 hos Görlitz med byggenr. 020711./39, indsat i Neuruppin. Senere litrering var BR 172 139.

Først læste jeg instruktionen igennem og forstod, at det måtte være et lille, teknisk vidunder, for uanset om det var den digitale eller den analoge version, ville elektronikken automatisk genkende hvilket køretøj, der var forrest hhv. bagest og indstille lysføringen derefter - altså ikke noget med tændte lygter mellem enhederne.

For at det skal fungere, skal de to dele (eller flere) sammenkobles korrekt med en fast kobling, der overfører strømmen mellem dem. Skinnebustoget blev sat på sporet, og ganske rigtigt - der er hvidt lys foran, rødt bag, og intet mellem vog-

nene. Indvendigt er der belysning med blødt lys, der gengiver lyset fra elpærer godt.

Pudsigt nok er der vedlagt en ekstrakobling til A-koblinger, men i virkeligheden kørte DR-skinnebusserne aldrig med andet end deres egne bivogne, selvom de kunne kobles sammen med almindeligt materiel ved hjælp af nødkoblinger. I øvrigt kører modellen som en drøm, og der er selvfølgelig svinghjul på ankeret. Piko har bygget videre på den teknologi, de benyttede i DB-skinnebusen, og som gav dem den tyske udmærkelse "Das goldene Gleis" i 2017. Gemt i toiletet sidder en stor kondensator, der sikrer, at skinnebusen kører gennem strømløse, kortere strækninger uden problemer. Når man løfter modellen fra sporet, lyser den stadig et par sekunder efter, at den er løftet - et håndgribeligt bevis på, at kondensatoren virker.

Med de meget store, klare vinduer var det tydeligt, at der manglede passagerer, så jeg monterede nogle enkelte i begge vogne (NOCH's lettere overdimensionerede figurer uden ben). Det så godt ud, og for og bag kom ligeledes en fører. Så holder man af DR-jernbaner - eller er samler af skinnebusser, som jeg nok er - er denne model uomgængelig. En flot model fra Piko!

Piko art. nr. 52880 DR skinnebus VT 2.09.239 med styrevogn. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 1.800,-.



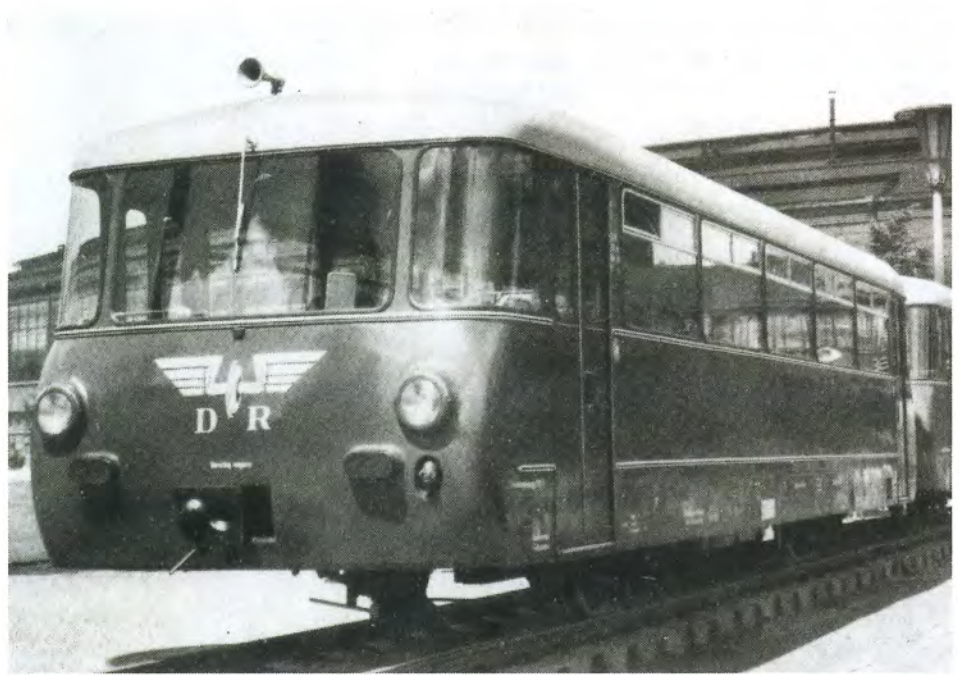
Fronten på skinebussen med eftermonteret fører. Her ser man tydeligt det lidt 'plumpe' udseende, der gav den øgenavnet 'Klemmelusen'.



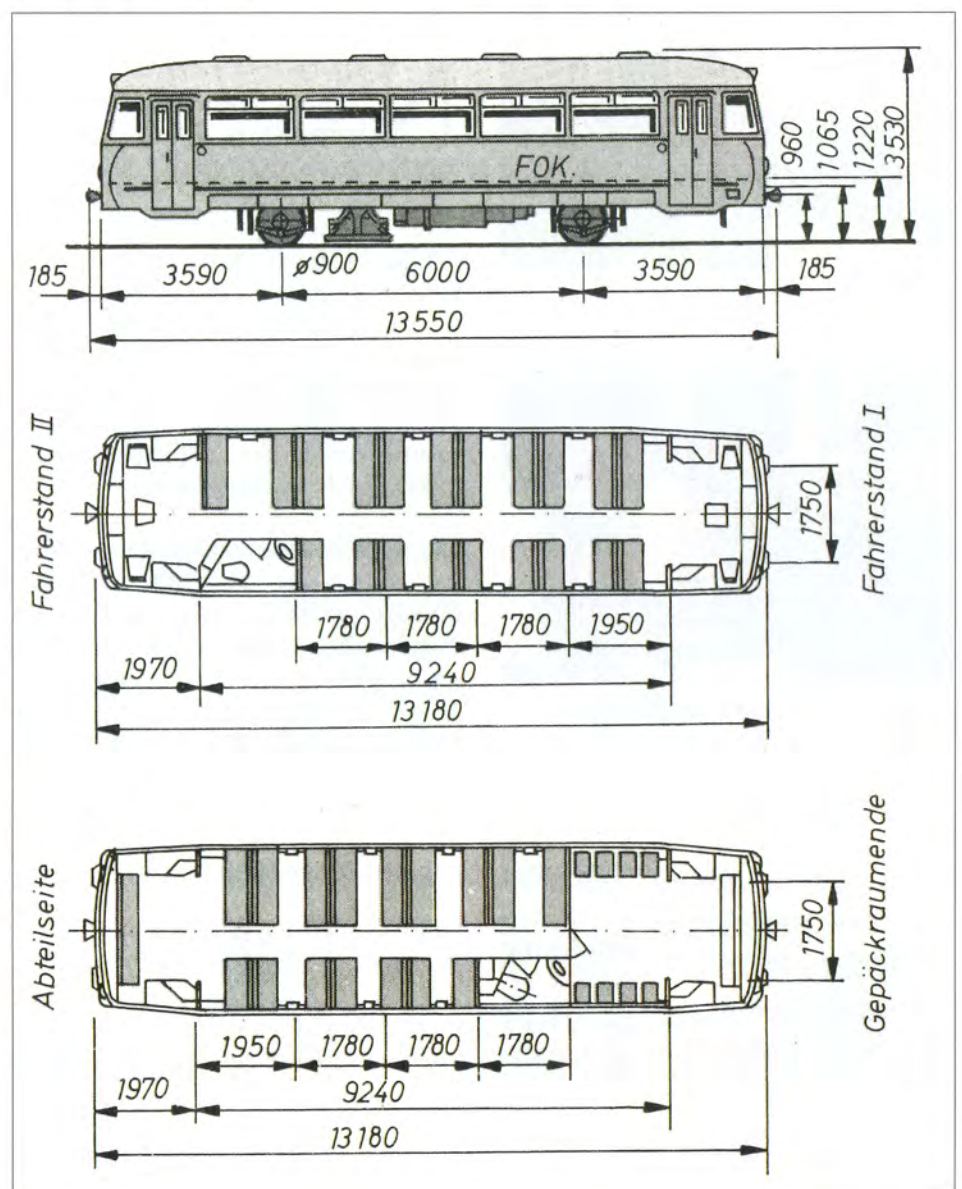
Den faste, elektriske kobling kobler tæt, men der er også stort spillerum, da der ikke er buffere på vognene.



Styrevognen har afdeling til bagage, men blot enkelte detaljer adskiller den fra motorvognen.



Den første prototype af skinebussen. Foto Kirsche, DR.



Næstøverst: Førerpult II - Førerpult I / Nederst: Kupéside - Bagagerumsside

Byg et sommerhus

'BULLER' - et typisk, ret anonymt sommerhus i Rørvig, som gennem mange år var vort foretrukne feriested. Her er det genopstået som H0-model.



Efterårsferien 1953 - min far og min faster dækker bordet. Privatfoto.



Sydgavlen med et lille espalier og op-hængt solsejl. Privatfoto.



Detaljer af veranda, vægge, tagudhæng m.v. Bemærk det lidt ujævne bræddeforløb, og at der kun er tagrende ved verandaen. Privatfoto.

Af Flemming Søeborg

Nu, hvor sommeren er forbi, skal vi tænke på vinterens kommende projekter. En af de største fornøjelser ved denne hobby er at bygge noget selv – et hus, en vogn, et landskab, et diorama eller noget helt andet. Jeg genfandt for en del år siden en række gamle familiefotos fra 1950'erne, hvor min familie havde været på den årlige ferie i sommerhus i Rørvig. Huset hed "BULLER", det lå på Hvælvingen 3 i Rørvig, og jeg glædede mig altid til at komme derop, ikke mindst på grund af turen med Odsherred-banen.

Der var ikke langt fra tanken til, at jeg også ville bygge "BULLER". Ud fra de billeder, jeg havde – cirka 20 af huset m/u familie – kunne jeg lave nogle skitser af huset – desværre manglede der billeder af bagsiden, men jeg huskede godt, hvordan der blot var et enkelt vindue her. Der var tilmed en udbygning med toilet – denne tilbygning var af nyere dato (1960'erne), inden da var dasset ude i et skur på naturgrunden.

Huset var et rødmalet (halvblankt) træhus med lodrette planker, hvide vinduer, døre og skodder, og af markante detaljer var der en smårudet glasdoor med terrassen, hvide espalierer op ad væggene samt navnet i hvide bogstaver af træ. Taget var lysegrønt tagpap, og i det ene hjørne af grunden var der et mørkegrønt NVE-transformatortårn af stålplader (samme type, som hobby

trade lavede for mange år siden). Dertil kom et par ledningsmaster – og, ikke at forglemme, i den anden side reminiscenserne af en lille tennisbane med murstensrød grusbelægning. Når vi spillede badminton her, sad fjerbolden altid fast i fyrretræernes grene.

Jeg havde ingen mål på bygningen, men ud fra personerne på billederne, målene på en standarddør m.v. fik jeg lavet tegninger af alle fire sider – uden 100 % garanti for målfastheden. Når målestokken på tegningen er 10 cm lang, svarer det til 10 meter i 1:87 på min model. Så kan man selv måle sig frem til delene. Ud fra billederne kunne jeg med en vinkelmåler skønne taghældningen – den er måske en smule for flad, men huset var nu heller ikke så højt.

Væggene er skåret ud i 1 mm tyk, bræderillet plasticard (1,5 mm brædder); i gavlene sidder et vandret 'bånd' i form af 0,7 x 0,7 mm liste. Døre og vinduer er fra restekassen og stammer vistnok fra Auhagen, mens skodderne er fremstillet af samme 1 mm rillede plasticard som væggene – men skåret på skrå. Såløbene er ligeledes tynde plaststrimler, og det samme gælder vindskederne – 3 mm brede lister med 1 mm lister pålimet (se billederne). "BULLER" mangler det store, hvide espalier på forsiden – jeg har endnu ikke fundet en nem og fiks måde at lave denne spinkle detalje på, så hvert et tip fra læserne er velkomment.

Som bund og tag benyttede jeg 1 mm



'BULLER' i efteråret 1953. I døren står min farmor, Astrid Sabinsky. Som det ses, er det en skøn naturgrund. Privat foto.

plasticard. I bunden lavede jeg nogle huller til evt. fremtidig belysning (men alle vinduer har gardiner trukket for, og der er ingen indretning). Taget er 20 mm malertape i vandrette baner, efterfølgende malet lysegrønne. Skorsten er fra et andet hus, mens stolpen på verandaen er en hvidmalet tændstik. Når jeg tænker over det nu så mange år senere, var skorstenen formodentlig muret op udvendigt på "BULLER", for der var ingen synlig skorsten inde i huset. Her er altså en bygningsfejl på modellen - og tilsvarende fejl på tegningen. Den var nok ikke gået gennem Teknisk Forvaltning uden anmærkninger!

Loftet over verandaen er hvidt, rillepræget plastplade. Her mangler jeg at montere en tagrende. Ønsker man at lave indretning, bestod huset af to kamre med køjer i sydsiden, en stor stue med brændeovn (Bekkasin-modellen), spisebord, sofa og kurvestole, et kammer med yderligere køjer mod nord samt et lille køkken ved bagudgangen (med flaskegas). Her var toilettet med håndvask (kun koldt vand!) også med indgang udefra. I kamrene var der el-varmepaneller.

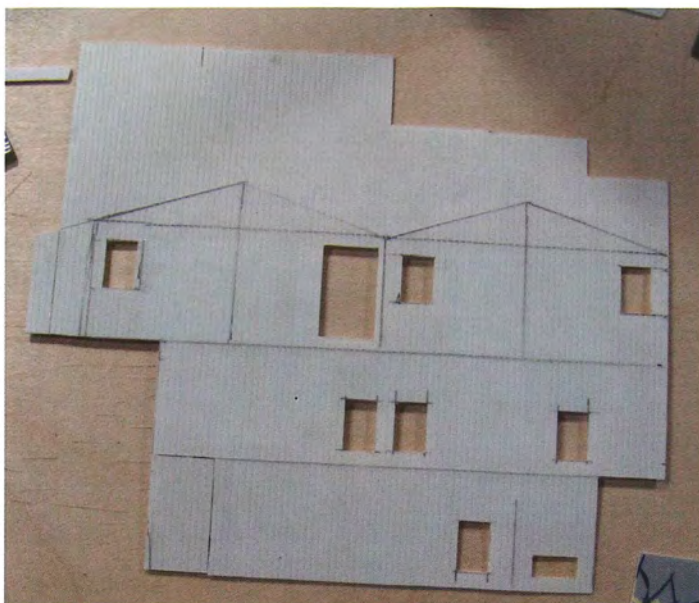
Grunden var som nævnt naturgrund, dvs. skovfyr, egekrat, birketræer, røn, slåen, lyng, vilde roser, højt græs, caprifolier osv. Her og der dukkede sandjorden op, og træernes rødder gjorde cykling på vejen til lidt af en oplevelse. Hverken "BULLER" eller nabohuset, som tjente til inspiration for modellen, findes længere - "BULLER" forsvandt mellem 1992-2004, mens nabohuset er forsvundet inden for de senere år. Begge er i dag erstattede af nybygninger. Men for mig lever "BULLER" videre - såvel i model som i minderne.



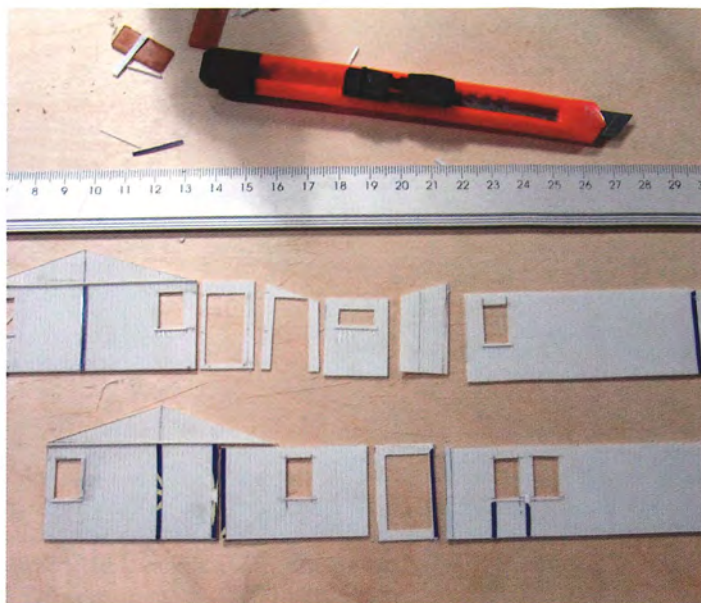
Et andet sommerhus i nabolaget, der mindede meget om 'BULLER', dog med visse afvigende detaljer fotograferet den 16. marts 2008. Foto Flemming Søeborg.



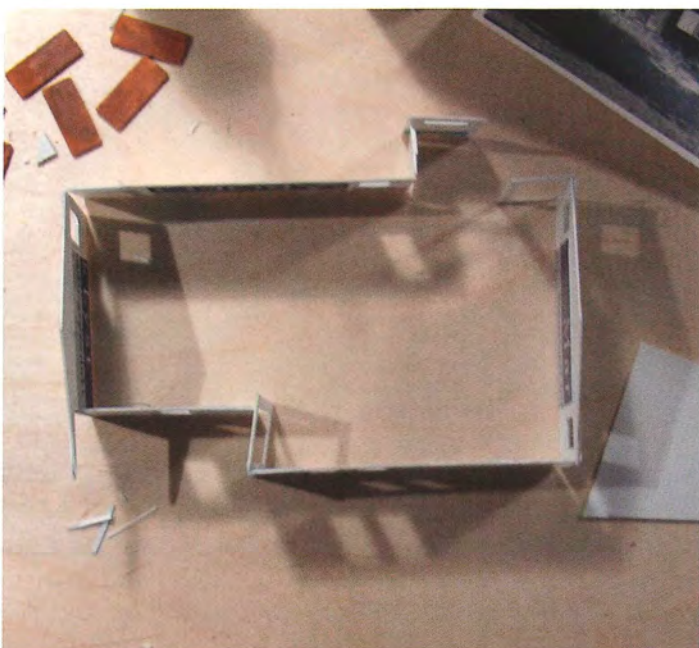
Et herlig scene. Undertegnede samt min søster Vivi beundrer grusgraven, jeg netop har lavet til mine Matchbox-biler cirka 1965. Min mor kunne ikke lide dette griseri. Bilerne blev reddet for eftertiden, og jeg har dem stadig. Privatfoto.



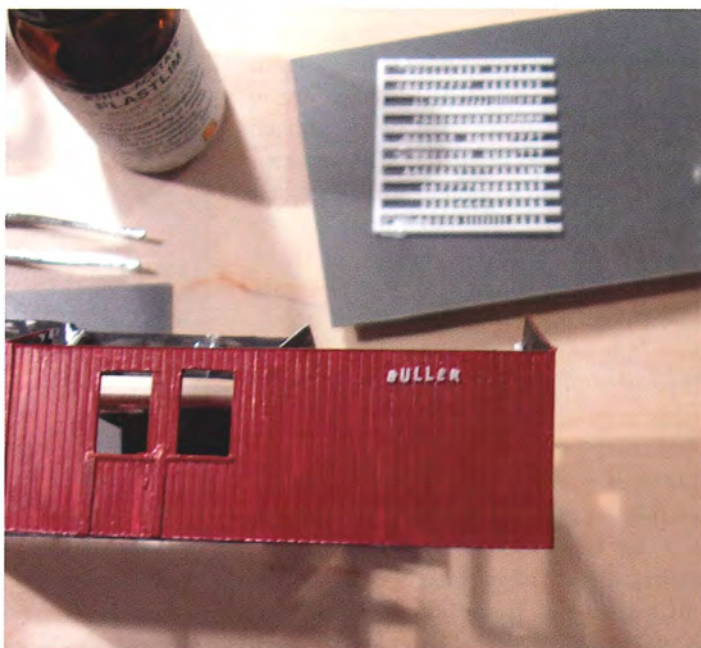
Siderne streges op på et stykke rillet plasticard, og vinduerne skæres ud.



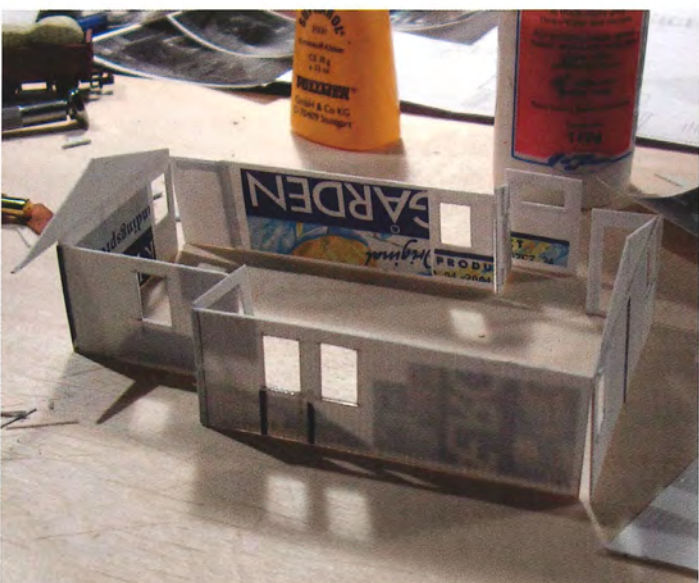
Så er delene til selve huset færdige, men de skal forstærkes på bagsiden med plastrester.



Huset set oppefra - husk de rette vinkler.



'BULLER' døbes - her med mini-alfabet og flydene plastlim.

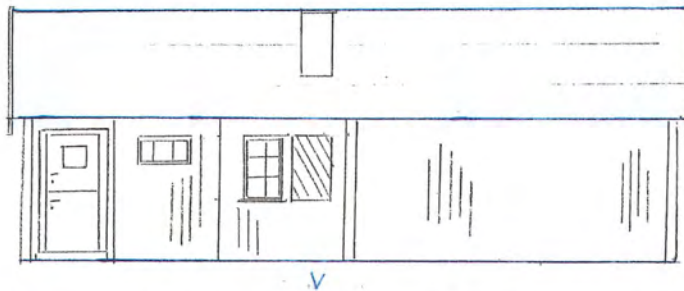
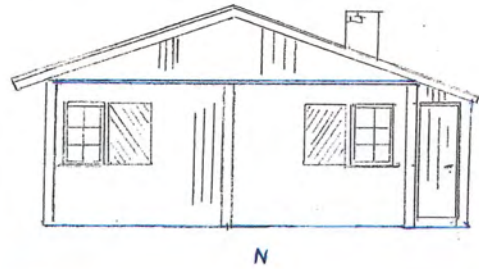
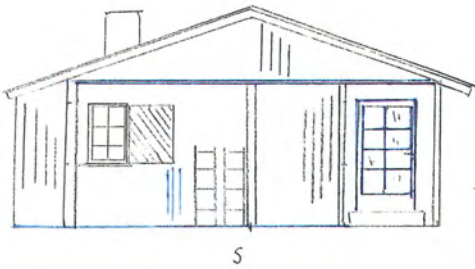
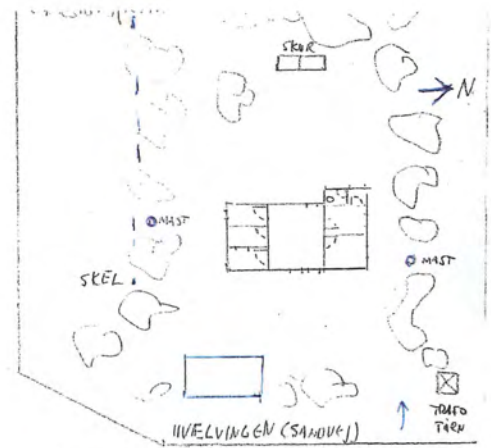
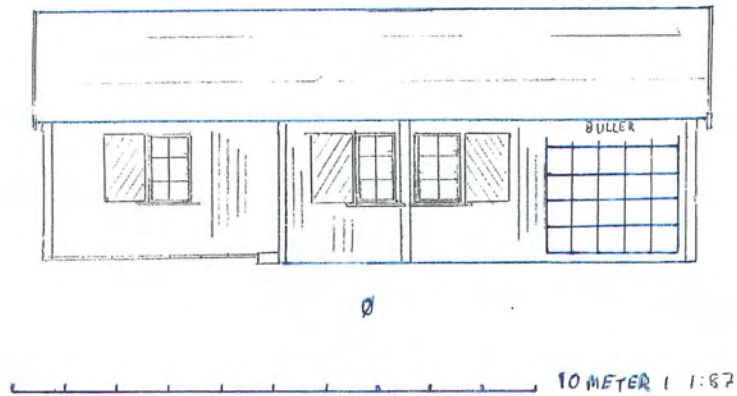


Og her er 'BULLER' samlet af diverse materialer - men der er et stykke vej endnu.



'BULLER' set fra indkørslen - endnu mangler espalieret under navnet.

'BULLER', HVÆLVINGEN 3, RØRVIG 1964 1:87



VÆGGE: HALVB�ANK RØD
(RAL 3003)

VINDUER, VINDSKODER,
SKODDER, DØRE: HVIDE

TAGPAP: GRØNT (RAL 6011)

SKIRSTEN: ?

'BULLER': HVIDE BOGSEVÆR
FS 20/8-05

Tegning af 'BULLER'. Når målestokken på tegningen er 10 cm lang, er tegningen i skala 1:87 og til at måle på. Øverst en skitse af beliggenheden. Tegning SoB.



Et kig på den ukendte bagside med toilet-udbygningen og skorstenen.

DSB's nye ellokomotiver, litra EB



Det er nogle meget iøjnefaldende lokomotiver, som DSB nu anskaffer. Her ses EB 3202 under passagen i Odense.



EG 3202 dannede bagtrop i toget – mon ikke de nye lokomotiver bliver kaldt "Kattene" i folkeviddet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mandag den 14. september var en dag, mange togvenner havde set frem til med spænding: DSB's nye ellokomotiver, litra EB, skulle ankomme. Det er velkendte lokomotiver af "Vectron"-typen, som er meget udbredte, og blandt de 42 eksemplarer, som DSB anskaffer, er nr. 1.000 i serien, så der er altså ikke tale om nyt og uprøvet materiel.

Planmæssigt forsinket – det drejede sig om otte-ni minutter – passerede de tre

lokomotiver, EB 3201, 3202 og 3203, Odense Banegård ca. kl. 14.40, trukket af et Hectorrail-lokomotiv 241.010 "Yoda" tilkoblet to godsvogne som bremsevogne. Umiddelbart falder lokomotivernes design med den skinnende, røde farve godt i øjnene – forhåbentlig formår DSB at holde dem lige så flotte i årene fremover.

EB-lokomotiverne skal erstatte såvel de aldrende, svinende og støjende ME-lokomotiver som de sidste EA-lokomotiver. I første omgang skal de køre med todækkervognene på Sjælland, men når

DSB's nye Talgo-passagervogne bliver leveret i 2023, skal de også bruges på strækningen Sjælland-Fyn-Jylland til Hamborg.

Vi må så håbe på, at de nye passagervogne bliver lige så behagelige som IC3 at rejse i. Under alle omstændigheder kan alle rejsende i fjerntog se frem til nyt, moderne og pålideligt materiel i de kommende år – og på et eller andet tidspunkt bliver Banedanmark vel også færdige med de omfattende sporarbejder over hele landet.

Den nye sporvej i Lund



Åsa-Hanna, en flot, ny og meget grøn sporgvogn i Lund.



Prøvekørslen foregik under meget kontrollerede forhold (som i Odense tidligere på sommeren).



Tolerancer m.m. blev målt uhyre nøjagtigt

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Den første sporgvogn kører i Lund

Den 17. august blev den første sporgvogn prøvekørt på hele strækningen i Lund. Det var vogn 2 "Åsa-Hanna", som i løbet af et par timer kørte langsomt over hele ruten. Man var meget påpasselige, og ved hver perron blev fritrumsprofilen målt meget nøje. Omkring 40 medarbejdere fra sporvejen, producenten og Lunds Kommune fulgte med til fods. Langs strækningen sås også enkelte sporgvognsentusiaster. Alt fungerede,

som det skulle, og nu kan de nye sporgvogne prøvekøres i fuld fart over hele linien.

Yderligere én vogn var ankommet, mens de resterende fem bliver leveret i løbet af efteråret. Vognene bliver bygget af CAF i Spanien og er 33 meter lange med fire sektioner, døre i begge sider og førerrum i hver ende.

Vognene har navn efter mere eller mindre kendte figurer fra universitetsbyen Lund. Åsa-Hanna er hovedpersonen i en roman af en forfatter fra byen. De øvri-

ge navne på sporgvognene bliver Sfinxen, Lindeman, Blåtand, Brandklipparen, Inferno og Saxo Grammaticus. Hvor disse navne stammer fra, kan vi måske vende tilbage til, når trafikken er kommet i gang.

Der er normal sporvidde, og den 5,5 km lange strækning er dobbeltsporet og ligger for størstedelen i eget areal. Indvielsen sker den 12. december, og den regelmæssige drift begynder dagen efter. Billederne er taget på stoppestedet MAX IV ikke langt fra sporvejens remise.

Flere Irma-sager



Den flotte Irma-bil med original-æske - en supermodel fra Tekno.
Foto Olaf Hermansen.

Af Flemming Søeborg

Isidste nummer blev en hel del legetøj og andet fra supermarkedskæden Irma omtalt; Olaf Hermansen savnede den mest typiske Irma-bil, nemlig den flotte Ford D 800 fra Tekno, dekoreret som en Irma-kassepose. Olaf sendte efterfølgende en række billeder af ikke blot bilen (med original æske), han sendte også billeder af sin samling af de små samlesæt, man fik dele til ved køb af kaffen: Her er kuglen, elefanten, en skotsk-terrier, dromedaren, lastbilen samt et fly, jeg ikke kendte – en pudsig og broget samling.



Bagenden af Irma-bilen.
Foto Olaf Hermansen.

Også på sporvognsområdet gjorde Irma sig gældende - ikke kun med omma-lingen af to motorvogne og én bivogn. Irma fremstillede også gode og gedigne stentøjskrus i mørk sporvognsgul farve med påtryk af københavnske lineskilte. Første serie, som var den bedste, bestod af linierne 1-6, mens en senere serie var noget anderledes med højere og tyndere krus med linierne 7-12. Skiltet til linie 12 var tillempet, da dette linienummer aldrig blev benyttet til sporvogne, men derimod til en hestebuslinie. Denne

havde hvide skilte med sorte tegn.

Men Irma kæmpede videre for sporvognene, for i 1978 udsendte firmaet en serie tændstikker med sporvognsmotiver, tegnet af Bo Bonfils. På forsiden var der nydelige akvarelagtige tegninger af de mest kendte, ældre vogntyper, mens der på bagsiden var en kortfattet historie om den pågældende type, i nogle tilfælde suppleret med kulørte lineskilte.

Og hvis vi skal have endnu en Irma-genstand med trafikalt motiv med, kan jeg nævne Irma-dåsen med Helge Refns motiv af en DSB-færge fra 1976. Især Irma-dåserne med motiver af kendte kunstnere udviklede sig hurtigt til eftertragtede samleobjekter. Mon Irma vil udsende legetøj eller andre varer med den kommende Letbane i Hovedstadsområdet som motiv? Traditionen forpligter, kan man vel sige.



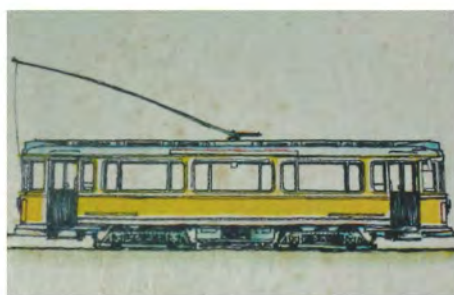
Irma-krus med tændstikkerne.
Foto SoB.



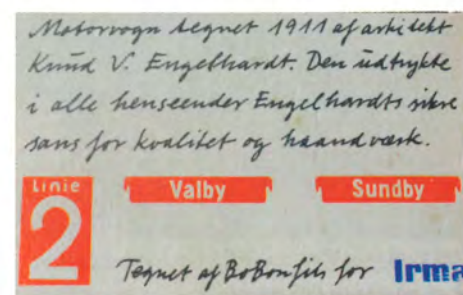
Den første, elektriske motorvogn af denne type kørte på Frederiksberg fra 1899.
Foto SoB.



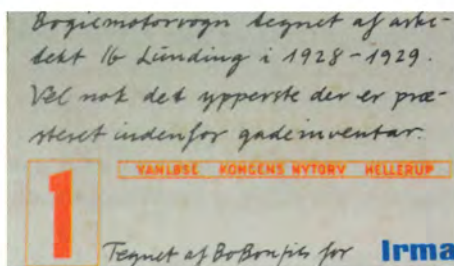
Engelhardt-motorvognen fra 1911 - et gennemarbejdet stykke 'sporvogns-arkitektur'. Flere af dem endte som arbejdsvogne eller snepløve. Foto SoB.



Lunding-motorvognen fra 1930 - af mange kaldt for 'Verdens smukkeste sporvogn'. I hvert fald er den både harmonisk og æstetisk vellykket. Foto SoB.



På bagsiden findes en lille tekst om denne Engelhardt-vognstype samt kulørte linieskilte. Foto SoB.



Ib Lunding tegnede også liniesiltene, alfabetet og mange andre ting til Københavns Sporveje, tillige med mange flotte bygninger i København. Foto SoB.



De forskellige samlesæt fra kaffeposerne - især dromedaren var eftertragtet, men benene knækkede meget hurtigt. Kuglen, elefanten og hunden kunne bruges som nøgleringe.



Helge Refns flotte kunst-dåse fra 1976 med motiv af en DSB-færge - givetvis fra HH-overfarten. Foto SoB.

Ny Desiro fra Piko



Den nye udgave af Desiroen på vej mod nye mål



Moderne hverdag på modelbanen – Desiroen er flot fra alle sider



MQ 4925/4125, forbilledet for modellen, her på Odense Sygehus



Krydsning med Mo 1846 på Fruens Bøge station den 16. august 2020

NYHEDER



Fronten på MQ er helt OK



Det permanente togbus-stoppested i Fruens Bøge den 21. august 2019. Foto SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Piko har netop udsendt en model af DSB's litra MQ - Desiro-togene - i den nyeste mundering, dvs. med det moderne, sekskantede DSB-logo og røde dørmarkeringer samt alenlangt nummer.

Det sker kort tid før, at DSB må afgive Svendborg-banen til Arriva; netop Svendborg-banen var Desiro'ernes "hjemmebane", da de kom til landet for små tyve år siden - dengang med nogle børnesygdomme, som de siden er kommet over.

Pikos MQ lever helt op til forventningerne - der er intet at udsætte på modellen. Den er i korrekt målestok og knapt en halv meter lang, den kører upåklageligt, detaljeringen er i topklasse med en masse piktogrammer på døre, vognkasse og tag. Ønsker man moderne, danske tog, er Desiroen nærmest uundgåelig - med to-tre styk samt evt. et IC3 kan man efterligne dagens trafik på netop Svendborg-banen.

Den aktuelle model er beskiltet "Roskilde via Køge", så nr. 4125/4925 er kommet et stykke "hjemmefra" - i august 2020 kunne jeg nemlig fotografere den på trinbrættet Odense Sygehus og Fruens Bøge

station, hvor den kørte i forspand med MQ 4123/4923.

I øvrigt har de ansvarlige myndigheder omsider nu indset, at begrebet "Togbus" er kommet for at blive, for langs Svendborg-banen er der det sidste års tid opstillet stoppesteder beskiltet "Togbus" - triste udsigter for passagererne, for det indikerer jo, at den for omkring tyve år siden påbegyndte modernisering af infrastrukturen stadig ikke er afsluttet.

Piko art. nr. 52091 DSB litra MQ "Desiro", epoke VI, H0-model.
Pris ca. kr. 2.000,-.

Rettelser og tilføjelser

Intet blad uden fejl og mangler.
Her er rettelser og tilføjelser
til nr. 52 fra læserne.



DF-postvogn,
bygget af Børge Sundahl.



Børge Sundahl har også
bygget denne fine model af HFHJ 73.



Fem Linde-gasvogne ved Korsør Maskindepot den 17. Juli 1993. Foto Flemming Søeborg.

Flere læsere har reageret over teksten til billedet side 9 nederst fra HFHJ. Nogle undrer sig over en S-maskine i Frederiksværk, andre over årstallet. Nils Bloch svarer, at DJK lavede afskedskørsler med C- og S-maskiner i forbindelse med elektrificeringen af Nordbanen, men at han ikke er sikker på dateringen af billedet. Stedet skulle dog være rigtigt nok.

På side 13 kom jeg for skade at kalde en TH-vogn for en PH-vogn. Den har tilsyneladende haft nr. 9082 og blev lejet fra DSB i 1967. Det har bl.a. Jan Hager gjort opmærksom på. Jan tilføjer desuden dette:

Krokodillens forgænger, siderne 24-25: Jeg blev nysgerrig og fandt ved i Googles søgefelt at skrive "sbb fc 2x3/4 wikipedia" en lang og interessant artikel om uhyret. Som jeg forstår den tyske tekst, er kufferterne monteret på for- og bagløberens rammer og drejer derfor ud til siden i kurver. Udsvinget er dog kun 2 x 31 mm, og næppe noget, som man har bemærket i virkeligheden.

Side 30: Det øverste billede viser en BR 03 fra Deutsche Bundesbahn (DB) og ikke DR. Tak til Poul Skov Hansen for rettelser.

Olaf Skov gør opmærksom på, at billedet af BR 86 711 på side 31 er taget i Bremerhaven. Nummerskiltene i Hamborg havde et anderledes udseende.

Side 33: Navnet er Hans-Otto Wrang-Andersen - jeg beklager, at jeg ikke fik skrevet hans navn korrekt.

Billedet side 45 af linie 16 om natten er retteligt taget af nu afdøde Torben Liebst.

I sidste nummer blev de nye gastankvogne fra ESU omtalt. Desværre kunne jeg ikke finde det rigtige billede af en Linde-tankvogn her i Danmark. I en fotomappe fandt jeg endelig billedet - og der var ikke kun én, men hele fem Linde-vogne, heraf de fire i det pågældende design, så jo, Linde-vognene var almindelige her i epoke V. Billedet har jeg taget fra et kørende regionaltog den 17. juli 1993 ud for Korsør Maskindepot - i dag er næsten alt på billedet væk.

Og fra Børge Sundahl har jeg modtaget billederne af HFHJ 73 og DF-postvognen, et fint supplement til modellerne fra HFHJ i sidste nummer - så mon ikke denne bane hører til modelbyggernes favoritbaner, på linie med OHJ og VLTJ?

NS Plan D-vogn



Den nye NS-vogn fra Roco er flot og elegant, men var trin og buffere virkelig blå? Det sort-hvide billede synes at vise andre farver.



En af de nederlandske Plan D-vogne ved færgen i Puttgarden cirka 1970. Foto Friedhelm Ernst, arkiv bane bøger.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Tilbage i 1930'erne anskaffede De nederlandske Jernbaner (NS) en række nye, moderne vogne, men som i 1951-52 blev bygget igen i nye serier. Det mest karakteristiske ved vognene var de meget afrundede gavle, der tydeligt adskilte dem fra de andre, udenlandske vogne, der kom til København.

Jeg mindes de blå vogne i 1960'erne på København H., og i 1980'erne fik jeg fat i en Fleischmann-model af sådan en vogn - men ak, den var i den umage størrelse 1:80 og så derfor helt forkert ud med de ret kleine modeltog, som markedet ellers bød på. Så vognen røg ret hurtigt ud på brugtmarkedet, men jeg har savnet en lignende vogn siden da. Indtil nu.

Roco har nemlig udsendt flere varianter af Plan D-vognene i år. De kom i den lysegrønne version for nogle år siden, men nu er de omsider kommet i den fornemme, velkendte mellembåle farve.

Der er frit gennem kig gennem de helt glasklare ruder. Indretningen er holdt i en neutral, lysegrå farve - her kunne jeg godt have tænkt mig lidt mere realistisk farvesætning, med mindre indretningen var totalt lysegrå. Jeg tvivler. Har nogle af læserne billeder eller minder om indretningen af disse vogne?

Detaljeringen er acceptabel, omend den ikke er i superklasse - f.eks. ser man tydeligt kanterne fra de forskellige støbeforme, og harmonikahængere og lignende detaljer savnes. Omvendt

NYHEDER



Godkendt til kørsel i Danmark og til overførsel på alle de store færgesoverfarter, inkl. Gedser-Grossenbrode og København-Malmø.



Vognen er vedlagt vognløbsskilte, men desværre kun til lokale løb.

er vognen vedlagt vognløbsskilte i metal (Amsterdam-Nijmegen), og det er jo udmærket for nederlandske modeljernbanevenner, men det havde nok været mere relevant at vedlægge internationale vognløbsskilte, da Plan D-vognene kørte over store dele af (Vest-)Europa. Mest relevant for os er nok Skandinavien-Holland Express fra 1960'erne, hvor der ud over danske og tyske vogne kunne være op til fire nederlandske vogne med, heriblandt naturligvis også rejsegodsvognene med de "knækkede" sider, som Artitec udsendte for nogle år siden.

Roco art. nr. 74430 NS Plan D 2. classes vogn. Epoke III, H0-model. Pris ca. kr. 400,-.



Fronten på Ford T'en har absolut kendt bedre dage.



Det gælder også bagenden.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Requiescat in pace er latinsk og oversættes i dag oftest til engelsk "Rest in peace", men betyder faktisk på dansk "Han hvile i fred". Nu har Artitec sendt en model ud i serien "Rust in peace" ("Rust i fred", som det næsten uoversættelige ordspil hedder på dansk). Det er den legendariske Ford T, som er fremstillet i særdeles rusten udgave, fuldstændigt hånddekoreret. Artitec lover, at hver model er unik, og det tror jeg gerne, for det er nærmest umuligt at lave 100 % ens modeller i hånden - og så i dén kvalitet.

Ford T'en er ikke komplet - således er sæderne splittet ad, der er blot rammerne tilbage, forruden er væk, men forskellige bildele er stuvet op dér, hvor bagsædet skulle være. Bemalingen og patineringen er særdeles flot - og den overstiger langt mine famlende forsøg i nummer 51, hvor jeg lavede et par rustne varevogne.

Det er - ligesom den intakte Ford T (se nr. 51) - en fantastisk flot model, og Artitec viser endnu en gang, at det er blandt de førende firmaer i verden, hvad angår detaljer i ekstrem fin kvalitet til modelbanen og dioramaer. I øvrigt er hjulene også rustet fast...

Artitec art. nr. 487.601.04 Ford T
"Rust in peace".
Pris ca. kr. 150,-.



Og inde i bilen ser det heller ikke for godt ud.

Lynbesøg i lyntoget

Lyntoget med Ms 402 i front bliver rangeret på plads i oktober 1999. På trinbrættet står Lasse Winterberg, mens toget skubbes af Hs 415... Alt kan lade sig gøre på museet.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

I sommerens løb var der hver dag mulighed for at komme indenfor i det gamle lyntog, Ms 401-AA 431 - Ms 402, der holder på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Det er mange år siden, at der sidst var offentlig adgang til lyntoget, og til tider var der da også stor interesse fra de besøgende for at se det legendariske tog indvendigt. Da jeg tilbage i 1990'erne havde mulighed for at komme ind i lyntoget, havde en solsort bygget rede i motorrummet! Den kunne flyve ind og ud via åbninger ved motorbogien.

Inden gennemgangen holdt en af museets ansatte et lille foredrag om lyntogets historie, hvorefter der var adgang til det - desværre kun gennem mellemvognen af hensyn til eventuel smittespredning. For nogle år siden var der mulighed for at bese de meget små førerrum samt restaurant- og rejsegodsafdelingerne, men ikke denne gang.

Alligevel lykkedes det at tage et par billeder ind gennem adgangsdøren til den ene af motorvognene, således at man kunne få et indtryk af indretningen, farverne på sæder og vægge m.v. - der er formodentlig mange, der kunne tænke sig at bemale deres Heljan-model af lyntoget i de rette farver.



Et kig ind i den ene motorvogn hen mod fronten. Her er der storrum med højryggede lædersæder på 2. klasse. Bag væggen forrest findes den lille restaurant.

Mellemvognen litra AA var der til gengæld rig lejlighed til at fotografere. Her er den første og sidste kupé 2. klasses, mens resten er 1. klasses med det klassiske Mars-betræk. I midten er der et lille toilet. Desværre er Heljans Ms-lyntog konstrueret således, at mellemvognen er totalt uden gennemsyn - i de første udgaver var vinduerne blændet med et bøjet stykke pap! Det betyder, at det egentlig er ligegyldigt,

hvordan indretningen så ud, eller hvilken farve, den havde - for der var ingen på modellen.

Efter et par minutter var gennemgangen forbi, men forhåbentlig kan dette ædle tog på et eller andet tidspunkt atter komme ud at køre - selv om det nok bliver i luntetrav. Denne 85-årige fortjener i hvert fald et langt liv på skinnerne.

Her ses det tydeligt, at Hs 415 er ved at rangere Ms-lyntoget fra det ene spor til det andet i oktober 1999. Foto Flemming Søeborg.



1. klasses magelige sæder, betrukket med Mars-betræk, og vægge, beklædt med mørkt finér. Bemærk, kun seks pladser.



2. klasse var mere sparsomt udstyret - to lange fire-personers sofaer, små borde og lyst finér på væggene. Herinde skulle sidde otte personer.



Gangen i mellemvognen litra AA.

Periodesyn af indregistreret trolleybus KS 101

Af Erik Storgaard

De fleste bilejere kender til periodesyn af sin bil og iværksætter muligvis forskellige tiltag, for at den (måske) endnu engang kan gå igennem det lovpligtige syn, hvis det er en bil med mange år bag sig.

På Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm modtages ca. 20 indkaldelser til periodesyn af museets indregistrerede køretøjer, hvor den ældste er fra 1933. Det omhandler busser – herunder trolleybus – og lastbiler. Den største del skal synes hvert år, idet der for mange bussers vedkommende er tale om erhvervsmæssig persontransport.

Museet har ikke mindre end tre trolleybusser – to fra NESA og én fra KS – hvoraf sidstnævnte er indregistreret, medens de to fra NESA (bygget hhv. 1926 (nr. 2) og 1953 (nr. 31)) ikke umiddelbart er køreklare. Nr. 2 er i depot, hvor der på sigt er tale om en omfangsrig restaurering, idet bl.a. motor mangler. Herudover en trolleybusbivogn (KS 2001), bygget 1940, men langt fra køreklar og derfor hensat i depot.

I det tidlige forår 2019 modtoges synsindkaldelse til KS 101 og en sidste frist for fremstilling til syn. Hvis det ikke overholdes, kan der tildeles bøder og i sidste ende kan politiet "klippe" pladerne. Så "på med vanten", bussen over grav, eftersyn, opsmøring, afprøvning af bremses på museets bremsrullefelt og testkørsel på asfalt under køretråd og med jord(minus)skøjte i skinnen. Desuden blev bremserne renoveret med ny belægning og afdrejning af bremsetromlerne. Værkstedet var klar til periodesyn!

Nu er det jo således, at sporvogne og trolleybusser i bl.a. København kørte på nominelt 550 V jævnstrøm (senere sat op til 600 V). Vor sædvanlige brugte synshal til øvrige busser og lastbiler råder naturligvis ikke over 600 V jævnstrøm, der skal til, når trolleybussens luftkompressor skal lave lufttryk til bremses, og vognen også prøvekøres. Sporvejsmuseet har tidligere fået dispensation til gennemførelsen af



Fra eftersyn på værksted ud til testkørsel. Den ene stang er på køretråd og slæbesko i skinnen. Foto Erik Storgaard.



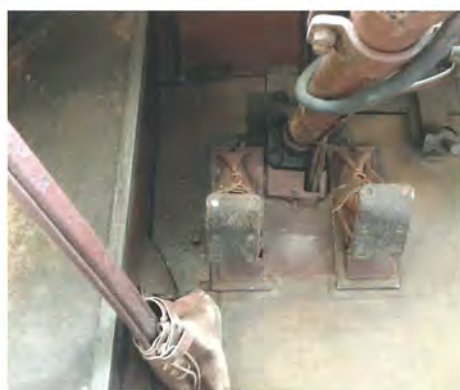
På rullefelt for måling af bremseevne. Foto Erik Storgaard.



I en trolleybus er der mange afbrydere og omskifttere samt sikringer. Foto Erik Storgaard.



Til venstre en stor maximal-afbryder og til højre omskifter mellem køretråd og skinne for minusforbindelsen. Foto Erik Storgaard.



Pedalernes placering. Den venstre er speeder og højre bremse. Foto Erik Storgaard.

periodesyn på "pladsen", dvs. på selve museet, som kan betegnes som en busvirksomhed. Der er jo ikke andre i landet, som har tilsvarende køretøjer, der er indregistreret og skal periodesynes, hvorfor en dispensation til pladssyn er det mest hensigtsmæssige. I modsat fald måtte trolleybussen trækkes fra Skjoldenæsholm til nærmeste synshal, som er i Ringsted og tilsvarende trækkes retur efter periodesynet. En dispensation til periodesyn på Sporvejsmuseet var derfor det mest hensigtsmæssige for alle parter og lovgivningen på området skal overholdes, selvom bussen kører få kilometer om året, almindeligvis under 5 km.

For at der kan tillades periodesyn på



Mock-up'en af Københavns kommende letbanevogne. Foto SoB.



Indretningen i den nye letbanevogn - lyst og venligt udseende, men temmeligt hårde sæder. Foto SoB.

"pladsen", altså hos busvirksomheden, skal der naturligvis være eftersynsgrav og et kalibreret bremserullefelt. Dette skal have en officiel attest på, at det overholder alle måletolerancer og dermed viser et retvisende resultat, på helt samme måde som ved en synshal godkendt af Færdselsstyrelsen. Yderst rimelige krav. En ansøgning blev fremsendt til Færdselsstyrelsen, og efter en del måneder kom dispensationen til et pladssyn på Sporvejsmuseet, da betingelserne var opnået til det. Det forudsattes til tilladelsen, at Færdselsstyrelsen gives ret til at foretage tilsyn på adressen, hvor køretøjet skal synes, og at Færdselsstyrelsen underrettes senest tre dage før om tidspunktet for synets gennemførelse, således at styrelsen har mulighed for

planlægning af evt. tilsyn, hvilket faktisk skete ved det forrige pladssyn på Sporvejsmuseet.

Aftale med vor sædvanlige Applus Bil-synshal blev truffet, og de stillede beredvilligt med kompetent medarbejder og relevant måleudstyr til opgaven. For en gangs skyld behøvedes ikke at måle udstødningsgasser, men alt andet blev gennemgået på trolleybussen, som blev godkendt uden anmærkninger.

Trolleybussen er nu periodesynet og dermed klar til indsættelse på en rute, når der er hængt en plus- og en minuskøretråd op, hvis da der ikke køres med én plusstang (dvs. den venstre) oppe på en sporskogskøretråd og en slæbesko (skøjte)



Odense-bussen OO 15 fra 1949 er ved at blive restaureret på museet og bliver rigtig flot. Foto SoB.

i sporvognsskinne for at danne minusforbindelsen i kredsløbet. Den højre stang (minus) er trukket ned, og omskifter over trolleyføreren er sat til "skinne". Men det forudsætter, at der er asfalt alle steder for kørsel, så Sporvejsmuseet sætter på en rute omkring den store Busudstillingshal, hvor KS 101 indtil videre er udstillet og ellers står klar til drift.

Bussen er bygget 1938 af Københavns Sporveje på et Leyland-chaassis. Sat i drift 21. maj 1938 og udgik af driften 14. oktober 1963. KS udtog den som museumsvogn, og den blev fra 1984 udstillet på HT-Museet på Islevdalsvej. Ved overdragelse i 2003 kom KS 101 til Skjoldenæsholm. Den har også i tre perioder (2003, 2011 og 2013) kørt i Landskrona i daglig trafik mellem øvrige busser. Fra 2017 haft den haft en flot placering i den store Busudstillingshal, der har omkring 30 busser udstillet. De omhandler tidsperioden 1872 til 2009, hvor nyeste bus tilfældigvis er en batteribus fra Movia. Fortid og nutid mødes endnu engang!

Som chauffør på dette køretøj forudsættes naturligvis kørekort til erhvervsmæssig persontransport med over ni pladser. I dens tid hos Københavns Sporveje var den ikke forsynet med nummerplader, men det skal den nu være ved kørsel, selvom den kun



Også en KS-kortbutik findes på museet - dog kun til pynt (men der er en udmærket kiosk i en af remiserne). Alle døre på bygningerne har "reelle" husnumre som i en by.

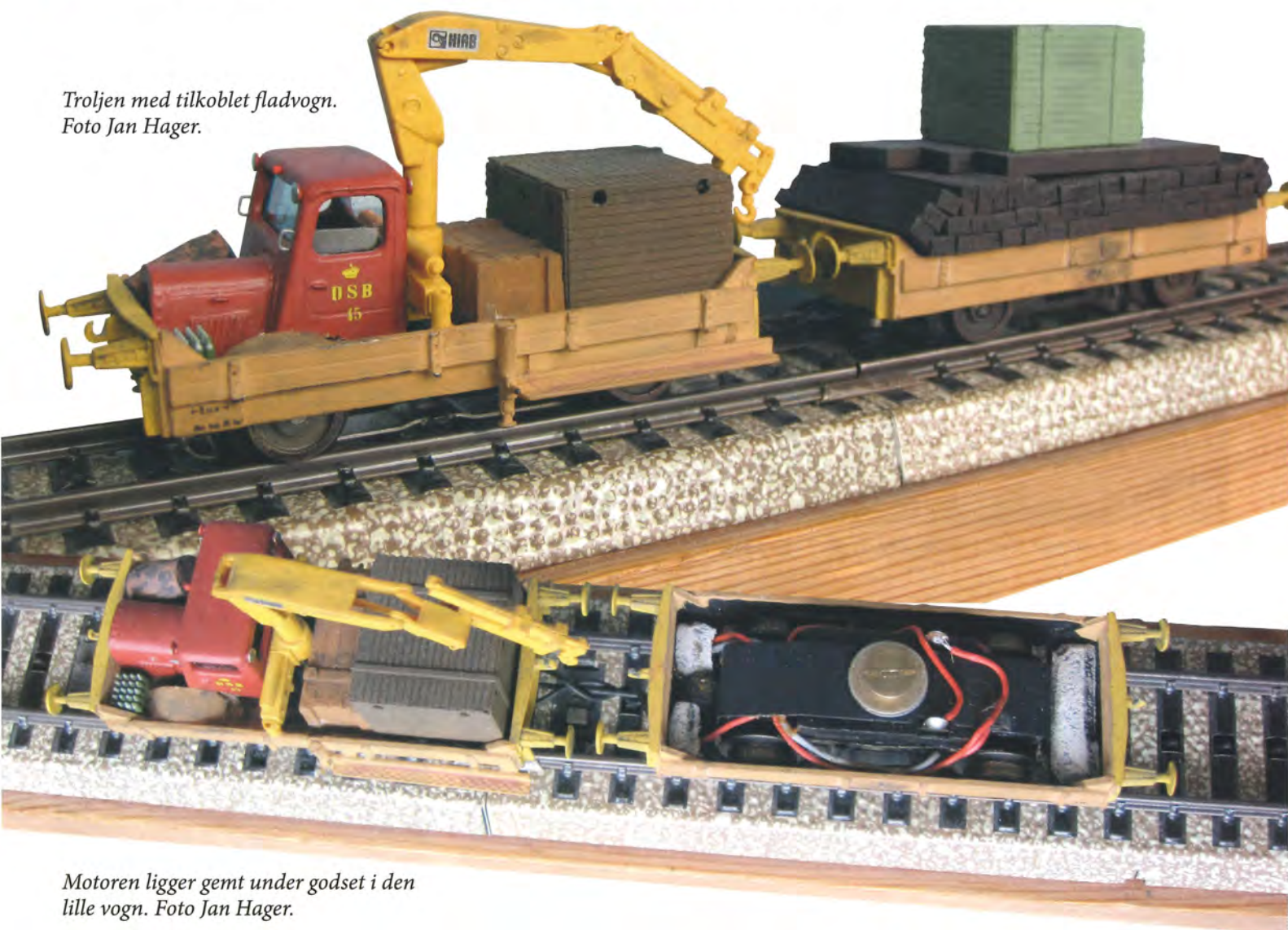
kan køre "under køretråde", og det er der kun på Sporvejsmuseet. Som chauffør på denne trolleybus kræves under kørsel ekstra stor opmærksomhed, da pedal for kørsel (speeder) trædes jævnt ned med venstre fod og bremsen med højre fod. Og hvis man træder for hurtigt ned på venstre pedal for at accelerere, kan der let komme et kæmpe brag lige oppe over chaufførens hoved, idet vognens maximal-automat så slår fra,

når kørestrømmen bliver for stor. Men også dette værner man sig til ved at køre "økonomikørsel" ved et langsomt tryk på kørepedalen for acceleration.

Museet har i øvrigt her i sommer modtaget en mock-up af de kommende letbanevogne fra København. Den nye letbane vil blive 28 km lang og strække sig fra Lundtofte i nord til Ishøj i sydvest.

En DSB-trolje til Märklin-drift

*Troljen med tilkoblet fladvogn.
Foto Jan Hager.*



Motoren ligger gemt under godset i den lille vogn. Foto Jan Hager.

Jan Hager skriver følgende:

Unimog med ledningsvogn side 27: Artiklen fik mig til at tænke på min trolje nr. 15 med tilhørende påhængsvogn nr. 10. Modellen er et hvidmetalbyggesæt fra Tikøb, samlet for ca. 25 år siden. I LOKOMOTIVET nr. 50 (oktober 1997) er der en artikel om motorisering af Tikøbs troljer. Her står også noget om farver på køretøjet, og det havde jeg ikke helt styr på ved bygningen. Derfor er den gule farve forkert til min periode - ca. 1960 - den skulle have været specialvognsgrå. Den hydrauliske kran er måske lidt for moderne. Begge køretøjers hjuldiametre er alt for store, men heldigvis er hjulene næsten skjult af vangerne.

Min trolje er motoriseret, idet påhængsvognen er bygget op over en motorbogie fra Tenshodo. For at camouflere "motoren" er vognen læsset med en udhulet stabel sveller, og ovenpå er sat en kasse fyldt op med bly for at øge adhæsi-



Køretøjerne set nedefra med slæbesko og den simplest mulige kobling.

vægten. Troljen er udstyret med slæbesko til Märklin-drift, og på ladet er også en kasse med indbygget elektronisk retningsomskifter (ikke digital). Et stykke messingtråd er den faste forbindelse mellem køretøjerne.

Ekvipagen er klar til at køre ud til dagens opgaver med alt nødvendigt udstyr - herunder også en ramme øl placeret i forreste venstre hjørne. Men køreegenskaberne er dårlige med en meget hak-

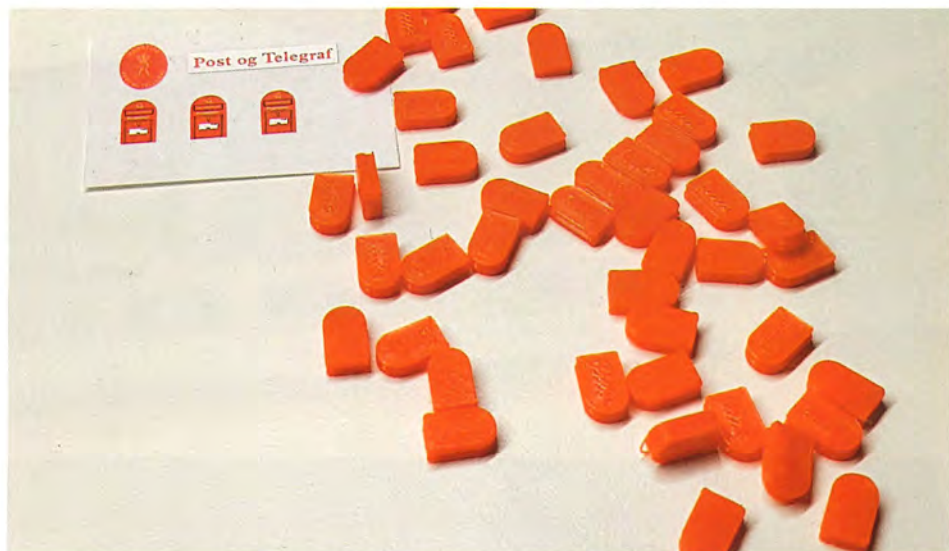
kende kørsel. Noget slæber tilsyneladende på i motorbogien, for selv med hjulene løftet fri roterer de ujævnt. Det gavner heller ikke, at hjullejerne i selve troljen er meget primitive: Bare nogle firkantede udskæringer. Derfor påhængsvognens ekstra vægt.

Tak til Jan for denne beretning om hans trolje; alle indlæg er velkomne, og vi kan alle lære noget af hinanden (Red.)

Postkassen tømmes kl. 20.00



Postkasserne kommer såvel i skala 1:43,5 som i skala 1:87 fra to forskellige epoker.



Massefabrikation af postkasser - nemmere i model end i virkeligheden.



Væghængt postkasse, med nogle af Skilteskovens emaljeskilte.

Af Flemming Søeborg

Jørgen Røn, Skilteskoven, har nu anskaffet sig en 3D-printer og kan dermed udvide varesortimentet. Første nyhed er printede postkasser i materialet polylactide, som er en termoplastisk polyester.

Postkasserne har en dybde på 3 mm og bliver påklæbet en "postkassefolie", som er printet på selvklæbende vinyl og udskåret med en skæreplotter.

Fire stk. færdigmonterede postkasser vil koste kr. 40,-, mens seks stk. "gør det selv"-postkasser (postkasser og postkasseforside) vil koste det samme. Se mere på www.skilteskoven.dk.



Postkasserne står også på stativer på fortovet.

Dødens Gab - nu på skinner

NYHEDER



Ved et flygtigt blik kunne man godt tage modellen for at være i H0-størrelse.

Tekst og fotos flemming Søeborg

Rail Force One er et fikst ordspil på Air Force One, det amerikanske præsidentfly, men også navnet på det nederlandske firma Rail Force One. Firmaet har et Vectron-lokomotiv, BR 193 623-6, der er dekoreret med et aggressivt design: Fronten er prydet af et skrækkeligt haj-gab med flere rækker af hugtænder, på siderne er der 'onde' øjne, og alt i alt er lokomotivet designet til at vække mest mulig opmærksomhed - hvilket absolut er lykkedes.

Lokomotivet bliver brugt i den internationale godstrafik mellem Nederlandene, Tyskland og Polen. Modellen er fint påtrykt, selvom overfladen glinser lidt vel rigeligt; i forstørrelsen ser det også ud som om, at overfladen er hammerlake-ret, men ved betragtning på et anlæg vil det ikke falde videre i øjnene.

Vectron-lokomotivet er opbygget på sædvanlig vis med midtstillet motor med træk på fire aksler, heraf to med hæfteringe. Der er blåhvidt lysskift for og bag, og taget er udstyret med fire strøm-aftagere (dummier) til tysk/schweizisk strømsystem. Detaljeringen er udmærket og svarer helt til tidens krav. Der er ingen løsdele, der skal eftermonteres. På platinet er der plads til Next18-dekoder. Alt i alt en fin model fra Fleischmann. Modellen findes også i H0 fra Roco.

*Fleischmann art. nr. 739290 El-lokomotiv 193 623-6. Spor N, epoke VI.
Pris ca. kr. 1.500,-.*



Pas på - her kommer skinnehajen.



Et lokomotiv med 'onde' øjne - æder det mon konkurrenterne.

Altid plads til modeltog



Hele anlægget kan sagtens være på et mindre bord.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvad stiller man op, hvis man ikke har meget plads eller f.eks. skal på en langvarig rejse i autocamper eller i campingvogn - men absolut ikke vil undvære den daglige omgang med modeltog? Løsningen kan være et kuffertanlæg.

Jeg har egentlig aldrig ment, at det var en god idé, for sådanne anlæg tilbyder vel ikke ejeren særlig stor glæde - eller hvad? Nu har jeg prøvet et kuffert-anlæg i spor Z fra NOCH, og jeg har revideret min opfattelse - det er faktisk ikke så tosset. I en håndevending kan man have et helt modelbaneanlæg klart - og lige så hurtigt kan det fjernes igen, når bordet skal bruges til noget andet.

Det er anlægget "Meran" fra NOCH (nr. 88303). Det er ret stort (79,5 x 54,5 x 16 cm), det vejer cirka 8 kg, så det er ikke sådan et stykke bagage, man lige tager med i toget eller bilen, hvis man skal på rejse. Kufferten er solid nok, men det fylder som antydnet. Der findes mindre anlæg, også til spor N, men nu ville jeg prøve det helt store.

Anlægget er fuldstændigt køreklart (dog uden lokomotiv og vogne). Når man klapper låget op, åbenbarer et miniatu-relandskab sig: Der er en lille banegård med tre spor, tre ovaler flettet ind i hinanden (med transversaler), tre øvrige bygninger, veje, haver, stier, klippepartier, to broer, et lavinegalleri - og der er søreme også ti figurer, fem får, diverse udsmykningsting (telefonboks, kors, brønd m.m.), over 40 træer og buske - samt to biler. Dertil naturligvis øvrig beplantning samt en flot baggrundskulisse. Af øvrigt udstyr er der en fastmonteret boks til materiel (i låget) - og så er der to betjeningspulte - til kørestrøm, to banekredse, lysdæmper (der er lys i alle huse!), kortslutningsknap, batteriholder (9 V) og tilslutning til lysnettet (inkl. transformer). Hastigheden på de to banekredse kan synkroniseres, og man kan skifte til rangerhastighed. Lyset i husene kan programmeres til tilfældighedsprincip, men belysningen kan også styres individuelt i husene. Desuden er der to nøgler til låsene. Det er ikke så lidt.

Spændt fandt jeg mit eneste spor Z-materiel frem - et startsæt med BR 89 og et par vogne. Lokomotivet fattede nok så ny-



Bilerne på anlægget kunne jeg ikke bruge, så jeg genfandt en gammel bil fra et Matador-spil og malede den om - den er ca. 10 mm lang og passer fint i størrelsen. Lastbilen bagved stammer fra en knallert.



Fine detaljer i spor Z.



Det lille Gasthaus ved stationen ser rigtig indbydende ud med balkon, vendt mod banen.



Hele anlægget set oppefra - det er utroligt, hvor meget der kan være på så lidt plads. Her kan de to styrepulte også ses - alt i alt et udmærket anlæg til adspredelse.



Og her kommer sandelig 'Storchenbein', en dummy-model af Märklins første 'modelbane-lokomotiv'.



På den lille bane er der også plads til en imponerende viadukt.



'Storchenbein' på vej gennem et af de dybe slugter på banen.

deligt af sted, rundt og rundt og op og ned, men da det fik et par vogne hægtet på, gik det i stå på den første stigning. Man skal altså have lidt større lokomotiver på sådan et anlæg for at få glæde af det - men omvendt skal man ikke vælge lange lokomotiver med mange tætsiddende aksler, for de klarer ikke de snævre kurver. Bedst er det nok med fireakslede diesellokomotiver og toakslede vogne.

Men er det så pengene værd? Absolut, mener jeg. Det kan lyde dyrt, men hvis man omvendt ser på, hvor meget arbejde, der er lagt i det - sporene er lagt med akkuratess og uden knæk eller huller, kartonhusene er samlede, elektronikken fungerer perfekt, landskabet er færdigt, og der er en passende mængde detaljer og udstyr, alt sammen professionelt udført og monteret i den solide alu-kuffert - finder jeg prisen i orden; personligt

ville jeg meget nødtigt skulle anlægge en spor Z-bane i dag: Delene er meget små, og alene det at samle fire huse af laserskåret karton, uden at det hele bliver tilsvinet med lim, er en større udfordring. Lavinegalleriet kunne jeg godt undvære - man kan dog 'gemme' et lille tog under halvtaget og lade som om, at det er langt væk - men ellers er det eneste, jeg savner på anlægget, et eller to stikspor til henstilling af overtallige vogne. Der er ingen sidespor og vel heller ikke plads til det, så det må man drømme om - desværre.

NOCH leverer også anlægget i vinterdragt (Interlaken) til samme pris; alle kuffertanlæg er opbygget med Märklin mini club-skiner, men de kan også leveres med Rokuhan-spor.

NOCH art. nr. 88303
Meran Kuffertanlæg, spor Z.
Pris ca. kr. 16.000,-.



'Der Adler' kommer susende med sit lille godstog ind til banegården. Bemærk hyrden med de græssende får - også inkluderet i anlægget.

Hbikks-modellen fra McK.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

I foråret udkom Hbikks-vognen fra McK. Den druknede for mit vedkommende nok i uroen i forbindelse med covid-19, men nu har jeg fået set modellen og må erkende, at det er en meget flot vogn fra epoke V. Dette var den sidste tid med "rigtige godstog", og der var stadigvæk en mangfoldighed af forskelligt materiel, til dels i nye, moderne farver.

Og det må man medgive, at Hbikks'erne var - moderne og opsigtsvækkende. Det var oprindeligt en svensk vogntype, og den adskilte sig fra DSB's øvrige skydevægsvogne. I DSB's lille skrift "Materiel i drift" fra år 2000 står der: "Hbikks. Lukket, 2-akslet godsvogn. Vognen er forsynet med 4-delte, forskydelige sidevægge. Vognen er velegnet til transport af stykgods. Købt fra SJ i 1992".

Vognene var bygget af Gävle Verkstad 1972-75. Hos DSB fik de den herskende, lysebrune farve på gavle og tag, mens skydevæggene blev hvide med røde skråmarkeringer og rød/sorte påskrifter. Vognene var meget almindelige i 1990'erne - og blev i øvrigt hurtigt mere brune end hvide at se på. Jeg skulle ikke lede længe efter billeder af Hbikks i mine mapper for at finde dem - de var overalt i landet, og ofte kunne man se dem i heltog.

Hbikks-vognene holdt ikke længe i driften - omkring år 2000 blev DSB's godstrafik jo ganske enkelt slagtet til fordel for landevejstrafikken. De allerfleste Hbikks er i dag skrottet - nogle er muligvis omdannet til skinnevogne (?). Et par Hbikks-

vogne har i årevis stået på et stikspor i Fredericia og været brugt som lager for rangerpersonalet. Banedanmark fik en vogn malet orange/blå, men ellers er vogntypen så vidt vides uddød.

Modellen

McK's modeller plejer at være helt i orden, og det gælder også for Hbikks'en. Udseendet af denne specielle og en gang så almindelige vogntype er ramt præcist, og alle detaljer på vognen med dens mange profiler, døre og sikker er eminent godt gengivet. Det samme gælder påtrykket, de fastmonterede detaljer så som fine, gennembrudte trin, undervognsdetaljerne og den overordnede finish - blandt andet med fjedrende buffere. Nogle synes, at det er lige meget med disse detaljer, men jeg finder det pengene værd.

Vognen har en god vægt og ruller fint. Den lever op i de ellers ret triste, lukkede godstog fra denne epoke. Den eneste ulempe ved denne nyhed må være, at man i reglen skal have en hel del vogne, for at det ser realistisk ud - men ingen tvivl om, at et typisk epoke V-godstog med My eller Mz ofte havde en eller flere af disse vogne med, og heltog med måske 15-20 vogne var ingen sjældenhed. Mange af modellerne er nok allerede udsolgt, men her og der kan man stadig finde dem. En stor tak til Kim Stolzenbach fra Odense Modeljernbanecenter for udlån af vognen.

McK-h0, art. nr. 4105 Hbikks 42 86 237 8 693-9. Epoke V. Pris ca. kr. 330,-.



Gavlen på godsvognen



Påtrykkene er fine, skarpe og nøjagtige.



Fotomotivet var egentlig Mx 1108 'Den flyvende Hollænder', i Vojens den 13. juni 1997, men pludselig kom to godstog i hver sin retning. Det nordgående bestod udelukkende af Hbikks-vogne – nok 15-20 stykker. Foto Flemming Søeborg.



Nærbillede af påskrifterne på en Hbikks. Bemærk at vognene lynhurtigt blev utroligt snavsede - hvid er ikke en god farve til jernbanevogne. Taulov år 2000. Foto Flemming Søeborg.



Flere Hbikks-vogne blev brugt til cykeltransporter som her i udflugtsstoget 'Tåsinge Rundt', Svendborg den 10. august 1997. Foto Flemming Søeborg.



En variant af Hbikks, nu Banedanmark 40 86 943 3 701-2 på opstillingssporene i Nyborg, august 2004. Foto Flemming Søeborg.

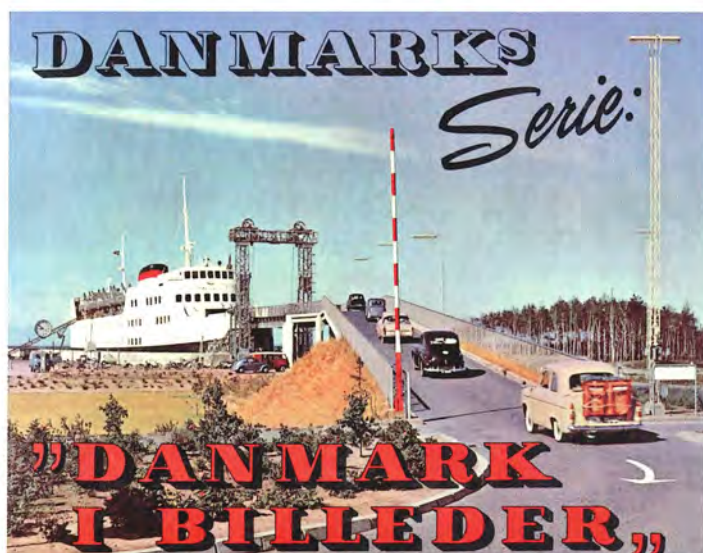


Den nederlandske Hbis-type var næsten identisk med en Hbikks. Her ses en af dem i Kelloggs-toget, Svendborg sommer 1996. Foto Flemming Søeborg.

"BROEN" er hjemme igen



Åbningen af den nye bilfærgerute i maj 1957 kom også til udtryk i diverse postkort med motiver fra de nye forhold med denne lange bilrampe. Slg. Flemming Søeborg.



På forsiden af samleheftet 'Danmark i billeder' fra 1957 eller lidt senere ses bilfærgeren 'HALSSKOV' med den imponerende rampe og portalen i Halsskov. Slg. Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

Den lille bilfærge "BROEN", der sejlede på Storebæltsoverfarten 1952-66, er nu tilbage i Halsskov Færgehavn, hvor den øjensynligt skal hvile permanent i en tørdok. Færgeren havde efter tiden på Storebælt en ny tilværelse på Kalundborg-Samsø-Århus-ruten og blev her omdøbt til "KALUNDBORG", indtil den blev fjernet fra denne overfart i 1992. Den blev herefter flydende diskotek med navnet "SPECTRUM OF SCANDINAVIA".

I 2015 havde Nyborg planer om, at færgen skulle ligge i havnen ved Kongens Skibs-

bro, men det blev ikke til noget. "BROEN" havnede så midlertidigt i Grenå, men er nu flyttet til et af de gamle lejer i Halsskov, hvor portalen med tilkørslen for biler stadig står som et tavst vidne om den hektiske tid med bilfærgerne.

Her er arbejdet med at skabe nye rammer for den lille færge godt i gang. Der er spunsvægge, betonblokke og meget andet til brug for opbygningen af dokken. Der er opstillet en række informationstavler om planerne for området, der har ligget brak siden åbningen af den faste forbindelse i 1998. Af en eller anden grund vender færgen forkert i lejet, for det var gængs praksis, at bilfærgerne anløb Hals-



Millioner af bilister har oplevet at køre om bord i bilfærgerne i to etager via denne portal. Nogle af de originale betonvægge er der stadig. Billedet stammer fra den 29. august 2020. Foto SoB.

skov med stævnen. Under sejladsen til Knudshoved måtte færgerne derfor svaje to gange, således at bilerne kunne køre ud agten. Omvendt foregik sejladsen fra Fyn til Sjælland uden at færgen skulle svaje.

Selvom opstillingen måske derfor bliver historisk forkert, er det positivt, at færgefarten omsider bliver mindet med en ægte Storebæltsfærge, der forhåbentlig bliver bevaret i ordentlig stand - færger har det med at ruste for et godt ord, hvis de ikke løbende bliver holdt ved lige. I bil er det nemt at komme ud til færgen, mens det er mere besværligt, hvis man kommer med tog, da Korsørs diminutive station ligger "ude på landet".



'BROEN', formodentlig kort tid efter søsætningen, mens færgen endnu var ny og opsigtsvækkende. Slg. SoB.



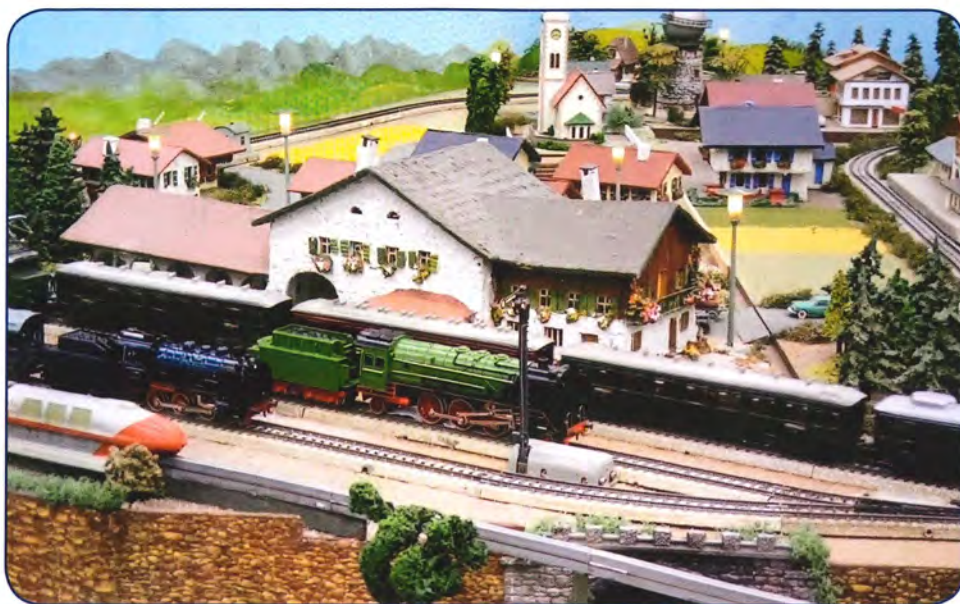
'BROEN' som sejlede model, bygget af Lego-klodser i Lego-land cirka 2002. Foto Flemming Søeborg.



Her ligger 'BROEN' så i sit rette element - men den vender den forkerte vej. Bilfærgerne anløb altid Halsskov med stævnen forrest og måtte derfor svaje to gange på turen mod Fyn. Foto SoB.



'BROEN' set fra luften den 13. august 2020. Ved siden af færgen ses de to andre lejer, nu fyldt op med sand. De gule containere er udspringsvipper. Foto Robert Fischer.



Vi for dagligt samlinger ind i vores brugt afdeling, derfor er der altid noget nyt og

spændende på hylderne. Vi har den seneste tid købt flere store samlinger, derfor vil den

komende tid bugne med nyere H0 2-skinne og nyere brugt Märklin i alle størrelser.

Flere end 1500 lokomotiver, 5000 vogne på lager, masser af huse og tilbehør.



kr. 1899,-

Spor H0 1:87

Piko 52091 Nyeste udgave af DSB Desiro motor-tog. Fås også til Märklin med mfx dekoder.



kr. 2999,-

Spor H0 1:87

Piko 50602 Tysk damplokomotiv BR 78 DB, Helt ny konstrueret, med dekoder og lyd.

Vi har indkøbt en kæmpe Märklin MiniClub spor Z samling, besøg vores hjemmeside eller forretningen for at se det store udvalg.



kr. 1200,-

Spor Z 1:220

Märklin 88892 10 år MHI jubilæums damplok.



Brugt

Kæmpe samling danske bøger i brugt afdelingen.



kr. 369,-

Spor H0 1:87

Dekas DK-871018 Model af B Ringsted tankvogn, hjemmørende på prøvestene ca 1974-80



kr. 12499,-

Spor 0 1:45

Lenz 40249-30 Damplokomotiv BR50, kan bruges til DSB Litra N, digital med lyd og røg.



kr. 1499,-

Spor 1 1:32

Hornby R1268 Remote Controlled Harry Potter Hogwarts Express startsæt, til batteri drift.



kr. 9999,-

Spor G 1:22,5

Piko 37241 BR 50 DR Reko damplokomotiv i den helt store størrelse, Sound

www.togcenter.dk