

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 54 · December 2020

DKK 130,-



240 METER kørestrækning



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

BK 03.12.2020 - 10.02.2021
DKK 130,- - Euro 17,50
ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00054
BK returage 6



■ Dekas' Pf-vogne



■ Rocos jubilæumslokomotiv

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 54, 9. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reprojekteret annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.375. Løssalgspris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2021:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 640,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 740,- / Euro 98,50
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 840,- / 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 abonnements udløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
(Sparkassen 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

Covid-19 sætter stadig sit dystre præg på samfundet, og vi
må nok belave os på strikse forholdsregler længe endnu. Men
vinteren er traditionelt "inde-periode", og så kan vi jo alligevel
få det bedste ud af situationen og bygge løs på modelbanerne,
læse nogle af de mange, gode jernbanebøger, se film eller ordne
billedsamlingerne.

En lidt mere kedelig nyhed: Som følge af generelle prisstignin-
ger stiger årsabonnementet for 2021 med fem kroner, altså til
640 kroner for Danmark (EU 740, øvrige udland 840 kroner).
Løssalgsprisen ændres ikke i denne omgang. Jeg beder om for-
ståelse for dette skridt.

Og så et par ord om distributionen af bladet: I efteråret var jeg
virkelig hårdt ramt af Post Nords elendige distribution, og jeg
måtte utallige gange eftersende blade, der var fosvundet i Post
Nords penge- og makulaturmaskine. Det er selvfølgelig meget
dyrt og ikke holdbart, og jeg skifter derfor fra nytår over til
et nyt distributionsselskab, Porto Partner ApS., som jeg håber
kan leve op til forventningerne. Bladet vil således fremover bli-
ve uddelt på andre tidspunkter (formodentlig midt på natten)
og givetvis mere i overensstemmelse med udgivelsesdatoen.

En stor nyhed er på vej: Det tyske firma ESU har i samarbej-
de med Spor og baner besluttet at udsende et sæt med Dal-
sögas-tankvogne. Det er opsigtsvækkende, især fordi disse
tankvogne generelt er ukendte her i landet, selvom firmaet var
pæredansk. Dalsögas' vogne var imidlertid tyske og svenske og
har måske derfor ikke haft fotografernes bevågenhed, og der
kendes indtil nu kun ganske få sort/hvide billeder af vognene.
Vi glæder os til, at de kommer på markedet.

DWA Hobbys rystevogne nåede i allersidste øjeblik frem til
redaktionen, så de kan præsenteres i dette nummer, men den
mere grundige gennemgang kunne jeg ganske enkelt ikke nå.
Men de er, ligesom Dekas' nye PFR-typer, nu ude hos forhand-
lerne. Heljans Marcipanbrød er til gengæld blevet forsinket til
efter nytår, men så er der noget at glæde sig til. Om nyhederne
fra Nürnberg så bliver udskudt til sommer (ligesom messen
er udskudt), vides endnu ikke, men februar-nummeret bliver
uden den traditionelle reportage fra messen.

Men lad os nu koncentrere os om det væsentlige, nemlig det-
te nummer og de forestående julearrangementer. Forhåbent-
lig kommer der til at køre mange tog rundt om juletræerne i
år, for modeljernbanehobbyen har bogstavelig talt godt gang i
hjulene for tiden, melder såvel forhandlere som producenter.



Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

Foto Jonas Henriksen.

Forsidefoto:

Stort foto: 240 meter kørestrækning. Foto SoB
Lille foto: PFR/PFR-vogne fra Dekas. Foto Dekas
Lille foto: Rocos jubilæumsløkomotiv. Foto Roco



Indhold



36 Privatvogne fra Dekas

37 Dalsögas-tankvogne fra ESU

52 Klein Modellbahn – Oscar Klein

Leder	2	Det dyre modeltog	38
Indhold	3	En lind med lyd	41
Et univers i kælderen	4	Den lille sygekasse	42
Juleaften 1959	14	Maersk-vogn fra A.C.M.E.	44
PF-vognenes historie i korte træk	18	MY 1108 "Great Northern"	45
Bare en åben godsvogn? PF/PFR fra Dekas	21	"Great Northern" i miniatureformat	46
Juledrømme	23	Europæiske godsvogne fra Exact-train	48
Privatbanevogne fra Dekas	24	Rettelser og tilføjelser	50
I gang igen, del III	26	Klein Modellbahn – Oscar Klein	52
Døre hos DSB	32	Den trebenede rangergris	55
Stor bog om Nordbanen	32	Damp i datiden	56
Rocos 60-års jubilæum	34	Interessante nyheder fra Artitec	57
Rystevogne fra DWA Hobby	36	Skilte og gavlreklamer	58
Dalsögas-tankvogne fra ESU	37		

ABONNÉR PÅ

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

NÆSTE UDGIVELSE
11. februar 2021

Kontakt:

Spur-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



Et univers i kælderen



Hovedbanegården ligger i et af anlæggets fjerne hjørner med godssporene forrest.



Samme sted som første billede, men set fra oven. Perronerne har en respektabel størrelse.

240 meter løbende spor, mange lokomotiver, over hundrede vogne, dobbeltsporede strækninger afvekslende med enkeltspor, en kæmpe endestation og flere banegårde med lige så mange meter spor – ja, superlativerne har ingen ende, når det gælder Kaj Pedersens enorme anlæg.

Jeg bliver nærmest overvældet, da jeg træder ind i modeljernbanerummet hos Kaj. Det ligger i kælderen, men da huset er bygget i flere etager på en stærkt hældende grund, er kælderen ikke helt under jorden som i de fleste huse. I stedet er der flere steder direkte udsyn til den parklignende have på et par tusinde kvadratmeter.

Det L-formede rum er totalt fyldt med anlægget. I den fjerne ende - L'ets "fod" – ligger den store hovedbanegård, der er en sækbanegård med seks spor til persontog samt et spor til posttog, mens en tilstødende godsbanegård breder sig over et endnu større areal – og et stort remiseanlæg med drejeskive og rundremise samt en containerterminal fuldender billedet. Alle spor – og der er virkelig mange – er fuldbesat med lokomotiver og vogne, og alene i remisen holder fire-fem N-maskiner – hver og en af dem er ombygget af Kaj til korrekt udseende. Der holder også en T-maskine, en Q-maskine samt en D-maskine – denne sidste stammer fra Brimalm. Derudover diverse diesellokomotiver – men de spiller absolut en underordnet rolle på Kajs anlæg. Kaj forklarer lidt om modellerne:

- Jeg talte med Brimalm om lokomotiverne – jeg havde også to E-maskiner fra ham førhen. På mit anlæg havde jeg altid problemer både med dem og med de danske damplokomotiver – de havde svært ved at trække stammerne op ad stigningerne, motorkraften var for svag, selvom jeg har prøvet at holde stigningerne moderate. Der har aldrig været problemer med de tyske maskiner, og Brimalms lokomotiver kørte også fint. Det skydes vel nok, at adhæsionskraften er bedre, og det er lidt ærgerligt med de danske modeller, at de er for lette. Diesellokomotiverne derimod har altid været i orden, men de har i reglen også træk på flere aksler, er tungere og står derfor bedre fast.

- N-maskinerne, som du byggede om, hvilke var det?

- Det var Fleischmanns BR 50 for det meste. De har tre domer, mens Rocos har fire, så det gav mulighed for at lave de forskellige udgaver, og jeg har fulgt forbillederne: I tenderen er en del af kulbeholdningen dækket af, på fronten har jeg ændret "havebænken", jeg har monteret røgplader og ændret lygteføringen, og så er de andre forskelle (f.eks. med førerhusvinduer) også fulgt nøje.

- Og jeg kan se, at du har tre T-maskiner – er de også ændret?

- Ja, her er hver enkelt forskellig fra de to andre. Det er Fleischmanns P 8, der som i virkeligheden har lagt "ryg" til ombygningerne. Det har været sjovt at modificere de mange modeller og få mere korrekte udgaver ud af dem.

- Hvad så med vognene – har du bygget nogle af dem selv?

- Nej, det har jeg ikke – det er damplokomotiverne, der har interesseret mig mest – men de skulle jo have noget at køre med.



På hovedbanegården ses vogne fra mange udenlandske jernbaner, her f.eks. DR-, SBB- og FS-vogne. Hos Kaj er jernbanetrafikken præget af internationale vogne.



En lille del af læssevejen. Bagved passerer et Bn-regionaltog.



Godsvogne i trængsel. Den blå vogn bagest er en Mærsk-tankvogn.



Ved indkørslen til banegården er der mere spredt bebyggelse, men dog en del industrianlæg.



Udsigt over det store remiseområde med talrige damplokomotiver.



Et lille udsnit af de mange N-maskiner, der alle er ombyggede.



Nærbillede af N 208. Bagved holder Brimalms D-maskine på drejeskiven.

- Og hvad er det for en station, du har som hovedbanegård? Det ligner ikke en bygning, jeg kender?

- Nej, det er muligt. Det er en belgisk bygning, banegården fra Knokke, som jeg har valgt – og når du ser på mine sportavler, vil du genkende nogle stationer, andre ikke.

- Hvilke stationer har du da?

- Der er Holme-Olstrup, Hjallesø, Trunderup, Kulby og Pølsebo.

- Pølsebo? Det er da et mærkeligt navn.

Hvorfor det?

- For mange år siden var jeg med til prøvesejladser om aftenen fra et skibsværft, Eriksbergs Mekaniska Verkstad i Göteborg (jeg havde dengang en maskinfabrik, Acta, i Hjallesø). På sejladserne sejlede vi om aftenen ud til et sted, en bøje, der kaldtes Pølsebo, og overnattede der. Næste dag foregik så prøvesejladserne. Derfor valgte jeg det som et af navnene på stationerne. Du må heller ikke tage sporplanerne helt seriøst – for det er kun Hjallesø, der passer til navnet. Holme-Olstrup har jo alt for mange spor i forhold til virkeligheden, men da det er

Heljans model, der er stationsbygning, har jeg bibeholdt navnet her. Og Trunderup er blot en lille station på Odense-Nr. Broby-Faaborg Jernbane, men den her har flere spor og sågar en drejeskive. Jeg har en personlig grund til navnet.

- Hvad er det for en grund?

- Jeg kendte nogle mennesker, der havde overtaget den gamle stationsbygning i Trunderup. De ønskede ikke at have stationsskiltet hængende på bygningen, så de tilbød mig det - for halvtreds kroner. Jeg har det stadigvæk. Og så har jeg også De fynske Alper på anlægget.

- Er det de to bjergområder der?

- Ja, og de skulle egentlig slet ikke være her – der er jo et dansk anlæg, jeg har bygget. Men en af mine bekendte havde dem hjemme på sit anlæg, men hans kone ville af med det, og så solgte han bjergpartierne til mig. Jeg byggede dem ind i anlægget og har siden monteret et skilt med "De fynske Alper" – så passer det bedre, smiler Kaj. Der er et glimt i øjet, da han siger det.

Jeg kigger mig omkring og tager en masse billeder – midt i anlægget ligger en flot jernbro, lidt i stil med Lillebæltsbroen. Den spænder over en dal med en sø, og under broen ligger samtidig en flot anordning af sporskifter og et krydsspor, anlagt i en blød kurve. På et af sporene holder et af Heljans lyntog, i øvrigt et af flere på anlægget, ligesom der også er flere MA-lyntog.

- Ja, det var kun muligt at anlægge denne sporkombination med lange, slanke sporskifter fra Peco. Jeg prøvede at anlægge banen med Fleischmann-spor, men sporskifterne var jo med skarpe, små kurver, så det opgav jeg. Det så forfærdeligt ud.

- Men der må jo være masser af sporskifter – og de er allesammen elektriske?

- Ja, jeg har lavet hele styresystemet selv, inkl. de to styrepulte.

Kaj åbner oversiden af sportavlerne, og jeg tager en dyb indånding – der er hundredvis af ledninger, kabler, relæer og på forsiden trykknapper – det er overvældende. Ligeså med ledningsforløbet under anlægget – men alle ledninger og kabler er samlet i bundter og ført gennem holdere, så fejl let kan lokaliseres. Under anlægget er der i øvrigt underjordiske strækninger i flere planer, så en sporplan vil være helt umulig at tegne eller at tyde – bortset fra at anlægget er så kolossalt, at det ville kræve flere A4-sider for blot at give en nogenlunde fornemmelse for dets udstrækning.

Kæmpe vognsamling

- Nu har vi talt om anlægget – hvad med vognmateriellet? Det er jo også omfattende – hvad er din største interesse her?

- Det er passagertogene. Jeg har rejst meget i Tyskland, og det foregik ofte med tog. Jeg havde altid kameraet



En S-maskine forlader drejeskiven.



En af de tre T-maskiner på anlægget.



Der er selvfølgelig også diesellokomotiver i forskellige udgaver på sporene.



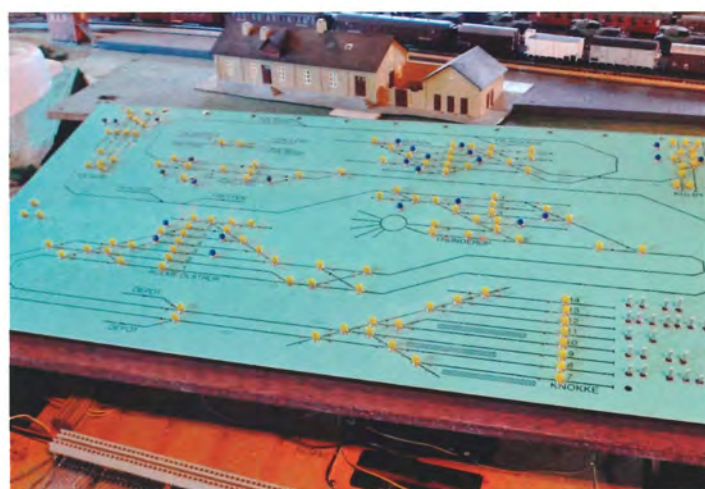
Udsigt over containerbanegården, som ligger nedenfor en tæt bebygget gade.



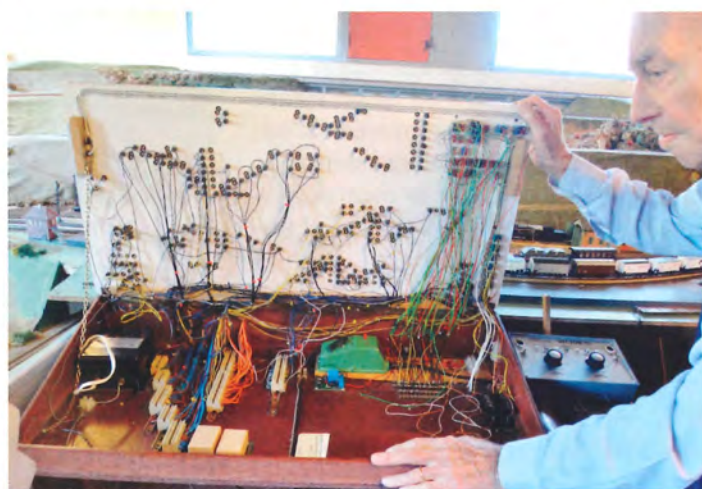
Et desværre uskarpt billede af skiltet med 'de fynske Alper'.



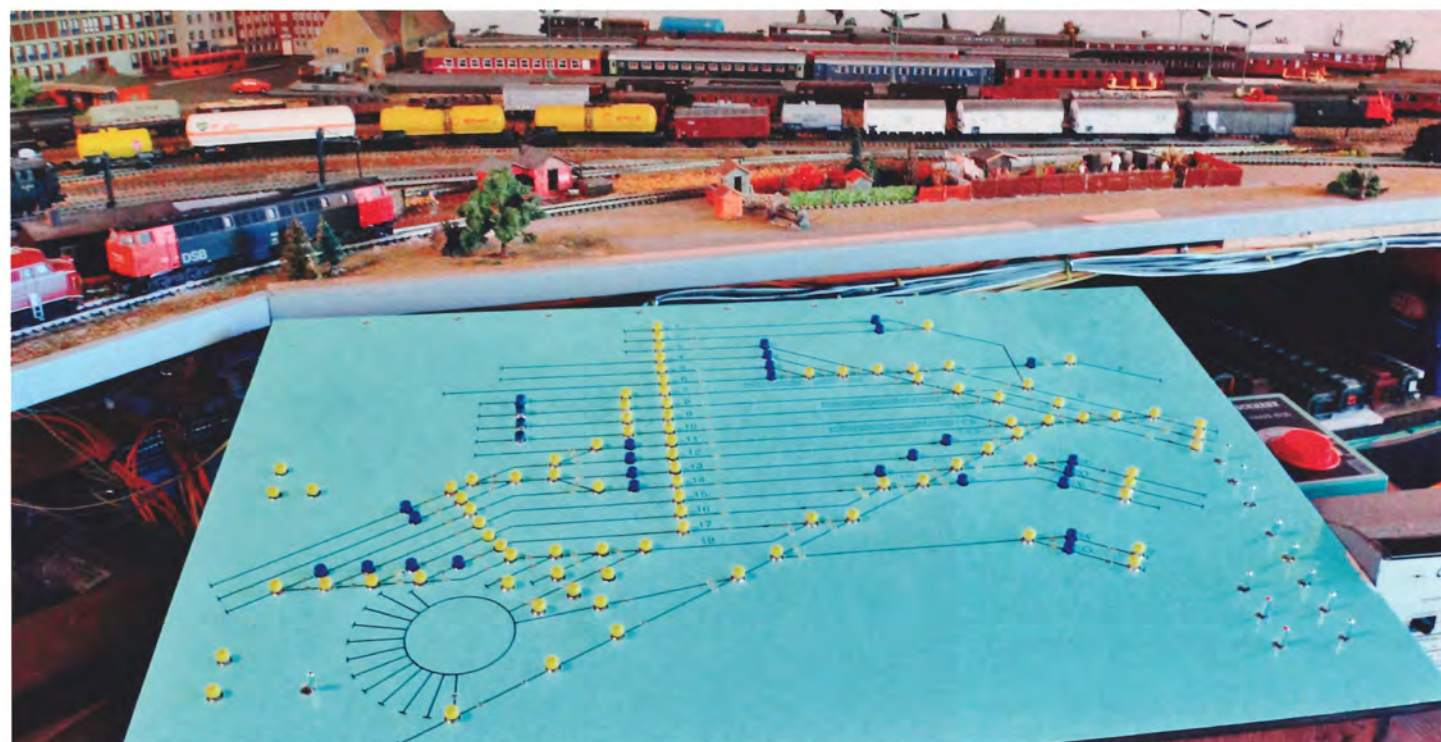
Dette flotte parti var desværre svært at fotografere pga. modlys fra vinduet, men det viser den elegante sporudfletning under broen med Heljans lyntog undervejs.



Den ene af styrepultene, der dækker den største del af anlægget.



Kaj har løftet pladen og viser elektronikken i styrepulten.



Den anden store styrepult, der regulerer trafikken på hoved- og godsbanegården.

med*, og indimellem filmede jeg også. Ofte tog jeg nattoget med de blå CIWL-vogne sydpå, og det nød jeg – de bedste pladser var i midten af vognen, hvor man ikke mærkede hjulenes rumlen.

- *Jeg kan se, at du har en del af disse vogne, men der er jo også mange andre specielle.*

- Ja, jeg har bl.a. samlet på vogne, som de allierede besættelsesstyrker benyttede – U.S. Transportation Corps og de britiske myndigheder kørte jo mange personale- og materieltog i Tyskland, men også som ferietog hertil, og jeg har søgt at genskabe mange af dem. Jeg har gået så meget op i det, at jeg har sørget for, at modellerne af kampvogne passer til de jernbanevogne, de er anbragt på – og her mener jeg, at jernbanevognene skal kunne bære de kampvogne, der er læsset på dem, så det er ikke bare tilfældige fladvogne, det skal være dem, der blev brugt i virkeligheden.

Jeg har også lavet nogle af de oprangeringer, jeg har kørt med – det er f.eks. nattoget med de britiske sovevogne, "Skiløberen" med gamle norske træ-sovevogne, "Nord-Expressen" – og grunden til, at den holder her, skyldes, at når der var lavvande i Østersøen, kunne færgerne ikke sejle, og derfor blev de internationale tog sydfra kørt via Jylland-Fyn og overført med jernbanefærgerne på Storebælt til Korsør. Her kommer den korrekte oprangering med to blå CIWL-vogne plus en DSB-passagervogn samt en rejsegodsvogn.

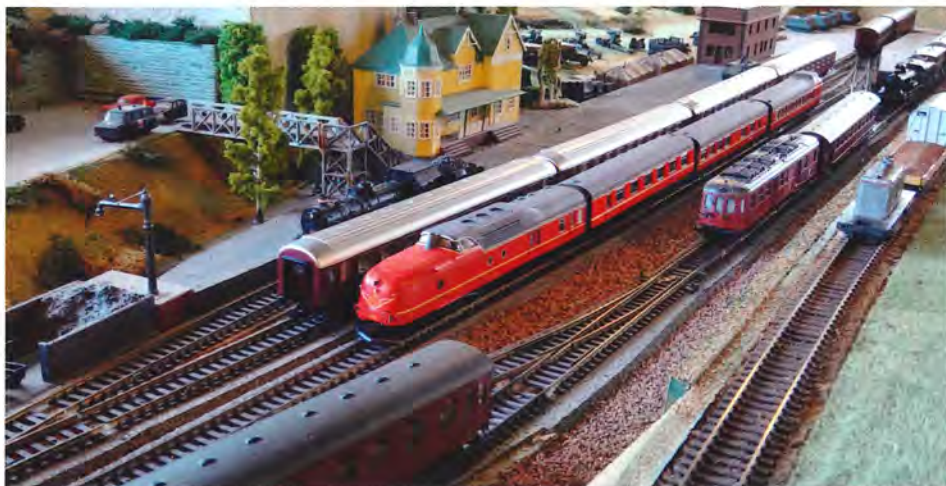
Særlige forhold

- *Kan du køre over hele anlægget?*

- Ork ja – det tager 12 minutter at gennemkøre hele anlægget fra endestation til endestation – som nævnt er der cirka 240 meter strækningsspor, men da banen ligger i flere plan, dukker togene jo op her og der. Jeg ville helst kunne se togene hele tiden, men de underjordiske strækninger betyder omvendt, at jeg kan have meget længere strækninger, uden at anlægget behøver at være overfyldt. Fra hovedbanegården løber dobbeltsporet ud, og først efter Holme-Olstrup deler det sig i to enkeltspor. De ender på hver deres endestation, så der er tale om punkt-til-punkt bane, det er ikke nogen ringbane.



En enkelt af de mange, flotte og specielle vogne - her en liggevogn fra U.S. Army Transportation Corps. Modellen stammer fra Rivarossi.



IC-tog, MA-lyntog, Mo-tog - der er alle slags tog- og materieltyper på Kajs anlæg.



De norske vogne fra 'Skiløberen' ses yderst til venstre, Nord-Expressen, der skal overføres med færge, ses midt i billedet.

- *Hvad med godsvognene – har du nogle favoritter der?*

- Bestemt ja. Jeg har en masse klassiske Liliput-vogne og en del Long-modeller, og jeg har flere af de flotte DWA-modeller, både tankvognene og de små privatbanevogne. Her er jeg især glad for NFJ-vognene. Og så har jeg nogle meget specielle vogne, der kun er lavet i ét eksemplar hver.

- *Hvilke drejer det sig om?*

- Det er f.eks. gastankvognen her – det er fra Hede-Nielsen, og jeg har en ar-

gon-vogn fra samme firma. Jeg ønskede ofte, at mine kunder fremstillede en model til mig, efter at vi havde afsluttet en forretning, så jeg har nogle specielle vogne, herunder også en blå Mærsk-tankvogn – den holder helt bagest. Men ellers har jeg lidt af hvert – i skuffer og skabe samt i nogle vitriner har jeg endnu flere modeller, men jeg har ikke tal på dem.

- *Og så holder der en vinrød Mx i ensom majestæt på sporet?*

- Ja, det er Pikos model, som faktisk er det lokomotiv, der trækker bedst. Den er udstyret med to motorer, den kører for-



Hede Nielsen naturgas-vogn - den må man lede forgæves efter, for den eksisterer kun her hos Kaj.



Flydende argon fra Hede Nielsen - en anden af de meget specielle vogne på Kajs anlæg.



Der er adskillige småbyer med banegårde på anlægget, og bagest anes Kulby med stenbruddet og den smalsporede bane. Til venstre et af mandehullerne.

træffeligt. Blot er koblingerne ikke gode, og i den ene ende er den defekt. Hvis nogen har en idé til, hvordan man kan lave den, hører jeg gerne om det.

Kaj tænder for anlægget, og kort efter begiver My'en sig af sted. Den kører med en vis tyngde og brummer lystigt på trods af, at det efterhånden er en gammel sag – Pikos My var på markedet i 1960- og 70'erne.

- Der er den morsomme historie, at jeg for mange år siden var på tur til DDR; dernede købte jeg en masse My'er – de kostede omregnet 21 kroner og 25 øre

pr. stk., så det var jo vanvittigt billigt. Nå, de lå bag i bilen under et tæppe, men ved grænsen ville tolderen se, hvad jeg havde med. Han kiggede noget overrasket på alle lokomotiverne, men da jeg fortalte ham, at det var gaver til mine børn, lod ham mig køre uden videre.

Rundt om på anlægget er der en del armsignaler, som alle sammen er ombygget til danske signaler. Flere steder har Kaj monteret hvide baggrundsplader, sådan som DSB gjorde de steder, hvor signalerne på grund af omgivelserne kunne være svære at se – en de-

talje, man sjældent ser i model. Der er til gengæld ikke meget andet end bølger, grønt landskab på de store flader – kun ved stationerne undervejs er der større eller mindre bysamfund.

Lige ved indgangen til anlægget ligger der et stenbrud på et højere plateau, men den er under afvikling, ifølge Kaj. Der er blot et enkelt damplokomotiv på den lille, smalsporede strækning.

- Som du kan se, er der næsten ingen skinner tilbage, og det store hus er ved at blive nedbrudt – sådan kan jeg godt lide at lave nogle historier til hvert sted.



Piko Mx'en er en velkørende maskine (når den er på sporet), men bogiesiderne skal lige limes fast igen.



Flere internationale tog, bl.a. et militærtog på vej til Bosnien (nederst i billedet), men også lokale tog som bagest i billedet.



En af lanterneerne fra D 820.J



De flotte, blanke kasketskilte fra Odense Dragerforening.



Armsignalerne har flere steder baggrundsplade for bedre synlighed.

- Hvornår begyndte du på anlægget?

- Det var i 1961, og jeg er endnu ikke færdig med det – et anlæg bliver jo aldrig færdigt, smiler Kaj. Desværre er der steder, hvor jeg ikke kan komme til, men ellers har jeg sørget for mandehuller flere steder - og byen i midten kan løftes op, så jeg kan nå at gribe ind der, hvis noget går galt. Og da Kaj skal have fat i en løs vognstamme, må han gribe til hjælpemidlet, en lang træliste, hvormed vognstammen lader sig fange ind.

- I øvrigt er det fuldstændigt analogt, og jeg kunne ikke tænke mig at bygge

det om til digitaldrift – og det ville i øvrigt blive vanvittigt dyrt.

Andre hobbyer

Vi kigger i stedet ind i værkstedet, der ligger i et andet rum.

- Du må ikke sige noget, for her er forføreligt rodet, siger Kaj.

Jeg kigger mig rundt, og rodet er her i hvert fald ikke – værktøjet hænger på plads på værktøjstavlen, i en reol ligger endnu flere æsker til tog, og på andre hylder ligger ikke færdige modeller, her-

under en del køler til modelskibe – flådens skibe er en anden, vigtig del af Kajs passioner.

Kaj spørger mig, om jeg ved, hvor nogle store lanterner stammer fra, men jeg må give op, bortset fra at de givetvis må stamme fra et damplokomotiv

- De er fra D 820 – jeg har tre af dem. Jeg kendte nogle folk på ophugningsfirmaet H.I. Hansen og fik lov til at plukke, hvad jeg ville, fra damplokomotiverne, og disse lanterner kunne jeg ikke stå for. Fra en tysk bekendt fik jeg en sporskiftelanterne, og jeg har såmænd også en "svalenhale"



D 820 og Tuborgvogne udrangeret og henstillet ved H.I. Hansen, juni 1968. Kaj fik bl.a. tender-lanternen samt de to frontlanterner fra maskinen. Foto Kaj Pedersen.

fra et armsignal. Den er til salg, hvis nogen vil byde på den? Jeg har også denne håndbyggede spor 0-model af D 820 (uden motor), som også er til salg. Den er bygget af en mand i Fredericia.

- Det er hermed bragt videre! (Spor og baner formidler gerne kontakten). Hvad er din bedste oplevelse med togene?

- Det var engang, jeg talte med en lokomotivfører, som jeg kendte. Han inviterede mig op i førerhuset på R-maskinen, da vi skulle køre fra Odense. Han gav mig lov til at føre toget over Lillebæltsbroen til Fredericia, det var en meget stor oplevelse for mig. Jeg har også ført det særlige, lille lørdagstog Odense-Nyborg – det var normalt oprangeret af en E-maskine og en enkelt passagervogn, så jeg har haft nogle dejlige oplevelser.

Kaj har ikke udelukkende tog, han har også en stor interesse for marinemalerier, og der er også en samling af Pilot-og Dinky Toys-skibe, de fleste helt tilbage fra hans unge år under Besættelsen. Kaj tilføjer: - Jeg har også nogle meget sjældne kasketskilte, nemlig fra Odense Dragerforening.

- De er flotte - der er vel ikke mange i dag, der aner, hvad en drager var?□

- Nej, det tror jeg heller ikke - men jeg har bevaret og poleret og rettet dem ud, for de var jo buede efter kaskettens form.

Vi nærmer os afskeden og stiger op ad vindeltrappen fra kælderens univers. Jeg takker Kaj for gennemgangen af anlægget og tænker, at det må være pragtfuldt at have et hus, der nærmest er bygget med henblik på modeljernbanen samtidig med, at der er rigelig plads ellers til at udfolde sig på.

□ En drager var en person, der mod lidt håndører tog sig af bagagen og bar den ind til togene eller ud fra banegården. Dragere fandtes kun ved de allerstørste banegårde som her Odense, Århus, København og muligvis andre steder.



E 985 med CP 2980 i Odense, maj 1968 - et af de lørdagstog, Kaj fik lov at føre. Foto Kaj Pedersen.

*) Et udvalg af Kajs billeder har læserne kunnet se i de forgangne år, idet han meget generøst overlod omkring tusind negativer og en del papiraftryk til bladet for en del år siden; jeg har siden scannet hovedparten af dem, og de udgør en fotografisk skatkiste, da de næsten alle viser damplokomotiver i deres sidste tre års tid i Danmark, især deres kørsel Nyborg-Odense-Fredericia har Kaj indfanget (E, H, N og R samt enkelte andre litra). Derudover indeholdt albummet en del billeder af tyske damptog, så der vil også fremover komme billeder fra Kaj i nærmest ubrudt strøm i bladet.



Lørdagstoget E 985 rangerer med Cp 2890, Odense banegård juni 1968. Foto Kaj Pedersen.



En scene, der kan have inspireret til Kajs modelbaneanlæg. DB BR 086 521 rangerer i Hamborg, februar 1969. Vognen nederst er en DSB litra Gs. Foto Kaj Pedersen.



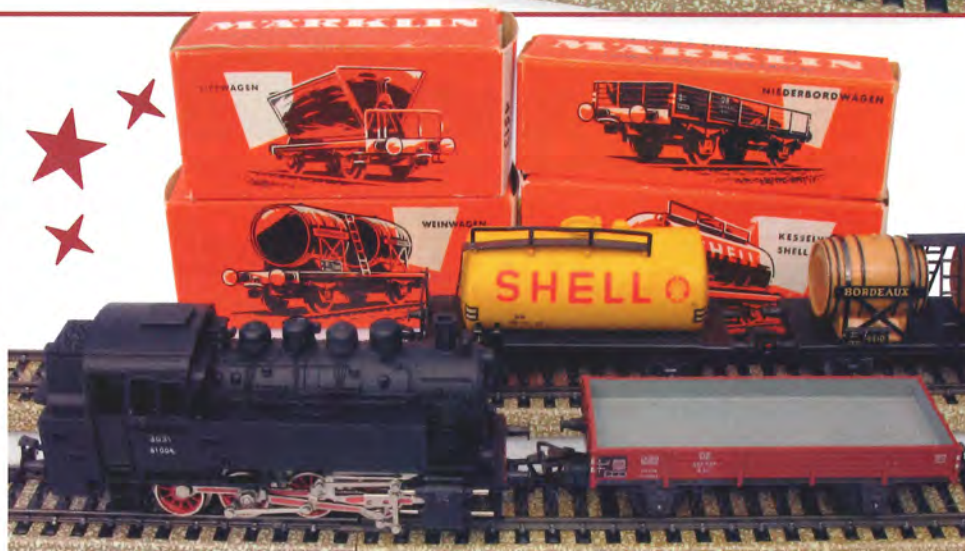
Juleaften 1959

CAUSERI

Året 1959, der sluttede af med endnu en dejlig juleaften
Fortsættelse af min beretning fra nr. 48 om min jul 1958



V 200 med lange D-togsvogne
- flottere kunne det ikke blive dengang
- og et godt udbytte af en ferietur til Tyskland.



Et typisk godstog fra de glade dage.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Hele julen 1958 gik med at lege med elektrisk tog, som det dengang blev kaldt, og tilbage i skolen erfarede jeg, at jeg ikke var den eneste, der havde fået Märklin-tog i julegave. Det betød, at når vi besøgte hinanden, tog man en vogn eller et lokomotiv med, så der var mere at køre med.

En fredag i januar 1959, efter min far var kommet fra kontoret, tog han mig med over i Magasin du Nord, hvor der fredag var længe åbent. Han syntes, at jeg skulle have endnu et sporskifte, en stopbom og den lille røde tipvogn, som jeg blev meget glad for, da jeg kunne køre med søm og skruer i den. Min far kom en dag med en træplade på vel omkring 1,25 x 2 meter. Her skruede vi mine skinner på, i

en rundkreds med sidespor. Pladen stod på køkkentrappen og blev båret ind på sofaen, når der skulle køres, hvor den fik lov at stå et par dage, indtil det blev for meget for min mor.

Så skal vi hen til min fødselsdag i juli, hvor jeg fik den røde DSG, D-tog bogiespisevogn (nr. 4024). Hvor den dog var lang og flot og sikke en farve. Sammen med mine toakslede grønne personvogne udgjorde den nu persontoget. Vintøndevognen (nr. 4510) og den lange åbne bogie-godsvogn var også nogle af gaverne.

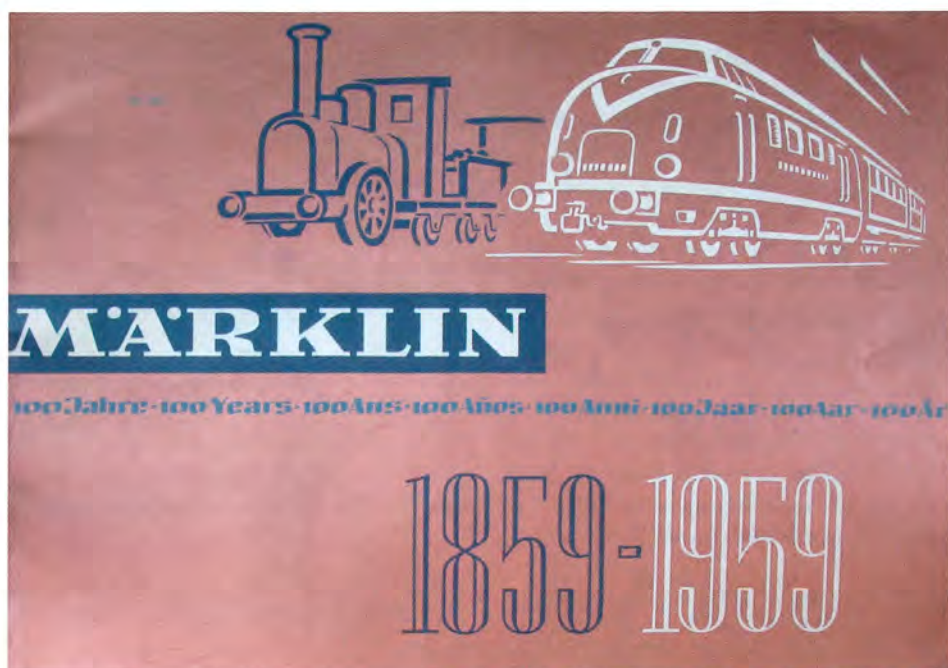
I de år kørte vi hver sommer en lille tur til Tyskland, og da Märklin dengang var lidt billigere dernede, havde jeg hele foråret sparet penge sammen til turen. Vi boede gerne nogle dage på Hotel Der



Legetøjsbutik i Vestergade, Odense. Barn kigger på modeljernbanen i vinduet, december 1959. Foto Fynskebilleder.dk.



Der var godt med hobbybutikker over hele byen, også denne i nærhed af Olafs hjem.



Og så var det der endelig - det berømmelige jubilæumskatalog 1959 med kobberbelagt forside - i dag meget eftertragtet.



Julens ønskemodel - BR 44 med BR 81 bagved.

Achtermann i Goslar, der ligger lige ved banegården, og hvor jeg, sammen med min far så på tog, medens min mor så på forretninger. Tæt på hotellet lå også legetøjsbutikken Paul Gericke. Her brugte jeg de kommende år mange af mine lommepenge. Denne sommer havde jeg bestemt, at det skulle være DB V 200 (nr. 3021), det store imponerende diesellokomotiv, jeg ville købe, samt endnu to af de lange D-tog bogievogne, nemlig person- og pakvognen. Nu havde jeg et rigtigt eksprestog. På vejen hjem fik jeg hos Spielzeug-Rasch, den store legetøjsbutik midt i Hamburg, Shell-tankvognen (nr.4502). Det var en indbringende tur.

Hjemme igen fik jeg udvidet min bane, så den nu bestod af to rundkredse, et stationsspor samt et sidespor, så jeg kunne køre med begge tog på en gang uden

de stødte sammen.

Signaler og isolerede afsnit kendte jeg endnu ikke noget til. Alle mine sporskifter var håndbetjente, de var jo billigere end de elektriske, ligesom de dyrere og mere modelkorrekte 4600-serie godsvogne først senere hen blev anskaffet.

Reparationer

Jeg var nu ni år og legede nok lidt hårdt med toget, så det hændte at en kobling blev bøjet, eller en slæbesko gik i stykker. Så måtte min far i gang med at ordne det. Tæt på vores bopæl lå elektrikerforretningen F. Gottlieb Hansen, Ny Østergade 11, hvor linie 7 rumlede forbi i den smalle gade. De havde et lille hjørne med dansk modeltog bl.a. Long, Bodan og Mich samt reservedele som slæbesko

og pærer. Her var altid hjælp at hente.

Tilbehør

Af Lego-klodser byggede jeg station og huse, men jeg fik også to af de smukke Reisler træhuse, bindingsværkshuset og smedjen, der prydede mit lille anlæg. Bilerne var fra Pilot og Legos VW bus, men så kom de engelske Matchbox-biler til salg i Magasin. De var flotte og farvestrålende og kostede, hvad jeg fik ugentligt i lommepenge.

I august måned gik jeg daglig over i Magasin du Nord for at høre, om det nye Märklin-katalog var kommet, og så endelig en dag var det der. 100-års jubilæumskataloget. Et stort og, denne gang, langt, kobberfarvet katalog også indeholdende en interessant beretning om



firmaets historie. Efter min mening det flotteste katalog, Märklin har udgivet. Der var også billede af et spændende anlæg fra firmaets skinnplanbog, og som i de næste år var udstillet hos Magasin. Det anlæg og sporplan gav mig megen inspiration, og jeg har siden hen tænkt på at bygge det som et nostalgianlæg. Som året før, og de kommende år, læste jeg kataloget fra ende til anden de næste måneder.

Julen nærmede sig, og hvad skulle jeg ønske mig? Det endte med at blive det grønne el-lokomotiv DB E 44 (nr. 3011), som en af mine kammerater havde, jeg skrev på min ønskeseddel.

Nogle uger før jul ville min far have mig med over i Illum, der ligesom de andre stormagasiner også havde en stor legetøjsafdeling. Her var et glasskab fyldt med Märklin-lokomotiver. Jeg kiggede på E 44-lokomotivet, men min far spurgte mig, om jeg ikke syntes, at nyheden det år, den fireakslede DB BR 81 (3031/3032) var flottere, men det var jeg nu ikke helt enig i.

Så blev det endelig juleaften, og spændt var jeg, da jeg fik en lille tung pakke, der viste sig at indeholde en lyseblå æske med DB BR 81-damplokomotivet. Jeg blev så glad, og væk var alle tanker om E 44. Om natten lå maskinen ved siden af min seng, og julemorgen skulle den stå på julebordet. Jeg har min far mistænkt for at have købt gaven længe før jul og min ønskeseddel, og så havde min far også lidt interesse for rigtige damplokomotiver.

BR 81 var et utrolig flot lokomotiv, som Märklin sendte på markedet i 1959. For nogle år siden viste jeg det til en ældre værktøjsmager, og han var forbløffet over det arbejde, Märklin havde lagt i modellen. Det har været meget dyrt at udvikle de forme dengang, sagde han. Det er stadig et af mine favoritlokomotiver og findes fortsat i Märklins sortiment, 60 år senere!

Min model var, til min store glæde, udgaven med telex-kobling (3031). Det betød, at med et tryk på transformatoren åbnede koblingen sig og afkoblede vognene. Med det næste tryk skiftede maskinen retning. Det var nok godt, at det var det lokomotiv jeg fik, da det er en meget præcist kørende model, med en fin motor, hvorimod den ældre E 44 kører lidt mere trægt og 'kluntet'.



Alt kunne bruges på modelbanen - Lego-huse, Matchbox-biler og færdigbyggede huse fra bl.a. Reisler, det danske firma, der nok er mest kendt for figurer af mange slags.



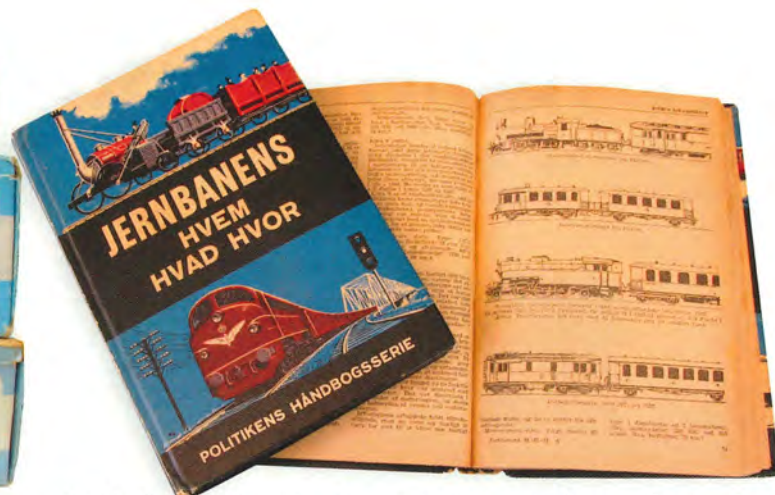
Endnu et opslag fra 1959-kataloget med vignetter af et af de første togsæt samt vidunder-lokomotivet V 200.



Det klassiske Märklin-anlæg fra kataloget 1959. Der kunne man drømme længe om en lignende bane, men de fleste måtte nøjes med mindre.



En pæn samling af typiske Märklin-modeller, som mange af os har haft.



"Biblen" hos enhver jernbaneentusiast - stadig en uhyre nyttig håndbog.

BR 81 med original æske og brugsanvisning.

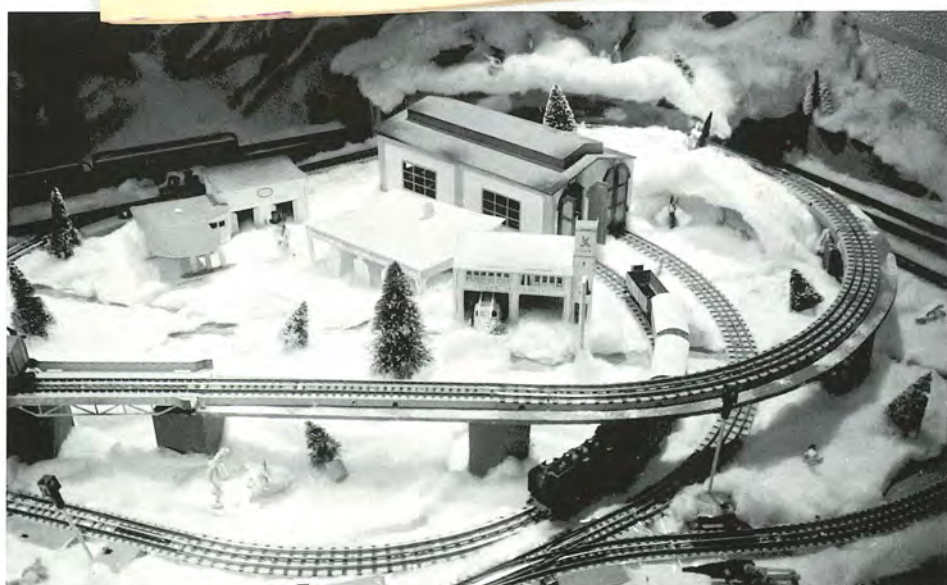


En anden julegave var fra min moster, og det var bogen 'Jernbanens Hvem Hvad Hvor', som sammen med Märklin-kataloget blev mit foretrukne læsestof i årene frem. Indtil nu var det eneste jeg havde læst om rigtige jernbaner, når der var et par sider i den almindelige 'Hvem Hvad Hvor', som var fast julegave til min far hvert år.

Der var nu halvandet år siden, at jeg begyndte at samle på elektrisk tog, og jeg havde et pænt anlæg med tre lokomotiver og 10-12 vogne, så glad var jeg, men interessen fortsatte, heldigvis.

De fotograferede genstande er ikke alle de originale, da de blev udsat for legens småskrammer, og desværre købte jeg de små dåser Humbrol-maling, idet jeg mente, at jeg kunne male lokomotiverne flottere, end Märklin kunne!

Fortsættelse følger, hvis redaktøren tillader det! (Tilladelse givet, red. anm.)



Snelandskab med modelbane i Søndergade, Odense, december 1952. Blandt andet genkendes den lille Märklin-remise, men ellers synes husene at være hjemmelavede. Foto Fynskebilleder.dk.

PF-vognenes historie i korte træk

En ret velholdt PF 16 538 fra 1915 på Kh. Gb. den 25. juli 1964. Vognen blev ombygget fra PFB i 1960 og udrangeret i 1969. Foto K.E. Jørgensen.



Et Brændegårdsbillede af PFR 14 501 med bremsehus. Foto DSB.



PF 14 932 blev bygget i 1899 og fik litra PFR i 1941. Den blev intern kulvogn i 1966 og ses her på Kh. Gb. den 11. juni 1965. Året efter blev den udrangeret. Foto K.E. Jørgensen.



Den lille bremseplatform på PFR 14 838 kan netop anes foran kranen her i Nykøbing F. i december 1957. Foto Holger B.D. Sørensen.

Indtil 1890 havde man klaret sig med åbne vogne litra Pc med en lasteevne på 10 tons og et indvendigt mål på 6,3 m (10 Alen) og bundflade 15,1 m². Der har tilsyneladende været et ønske om at hæve læsselængden til 12 Alen, godt 7,5 m, som gav en bundflade på 18 m². Lasteevne 12,5 tons.

Skåret over samme læst som Pc byggede man i 1891 hos sjællandske DSB en serie på 73 nye vogne litra PF med disse dimensioner. De første med U-jerns stolper, som var jævnt fordelt langs vognsiden, de sidste 31 i serien fik T-jerns stolper efter jysk indflydelse, og nu var stolperne anbragt, så det andet felt fra gavlen var lidt bredere end de andre. Dermed var den endelige udformning fundet for PF-vognene.

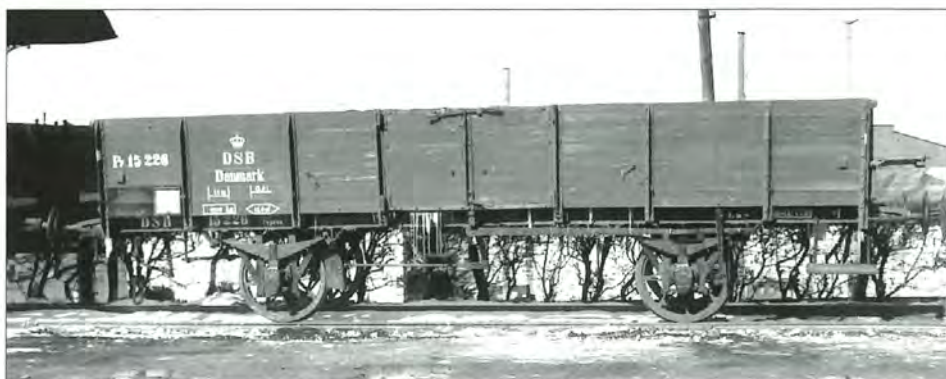
Indtil 1916 blev der bygget 1.809 PF-vogne med håndbremse og 1.097 PFR med skruebremse i et karakteristisk højt bremsehus. Der fandtes to forskellige typer bremsere på PFR: enten med otte eller fire klodser. Mange forskellige fabrikker var i gang med at producere de mange vogne: Scandia, Zypen, Herbrand, Vulcan, Neustadt og Mjølner. Lasteevnen blev efterhånden sat op til 15 tons ved at montere kraftigere fjedre.

I 1940'erne fik 399 vogne tryklufthremser (PFB). Samtidig startede en gradvis nedtagning af bremsehusene, som blev erstattet af en lille platform til betjening af en sænket rangerskruebremse.

Beholdningen af PF-vogne var i 1948: 1.036 PFR (bremsehus/rangerskruebremse), 398 PFB (tryklufthremse) og 1.151 PF. Disse tal var i 1959 faldet til 387 PFR, 291 PFB og 644 PF, altså stadig vel over 1.000 vogne, men når vi er fremme ved 1965, er bestanden svundet ind til 30 PFR og 176 PF. Herefter forsvandt de sidste meget hurtigt.

Stort set alle godstyper har været transporteret på PF-vogne. For at nævne nogle store godsgrupper fyldte kul og brunkul meget, og for brunkullenes vedkommende varede det helt op i de tidlige 1960'ere. Sukkerroer har ligeledes fyldt godt.

Mange privatbaner anskaffede den samme type vogn.



PF 15 226 er her fotograferet et ukendt sted i 1952. Det er en af de modeller, der kommer fra Dekas. Foto P.E. Clausen.



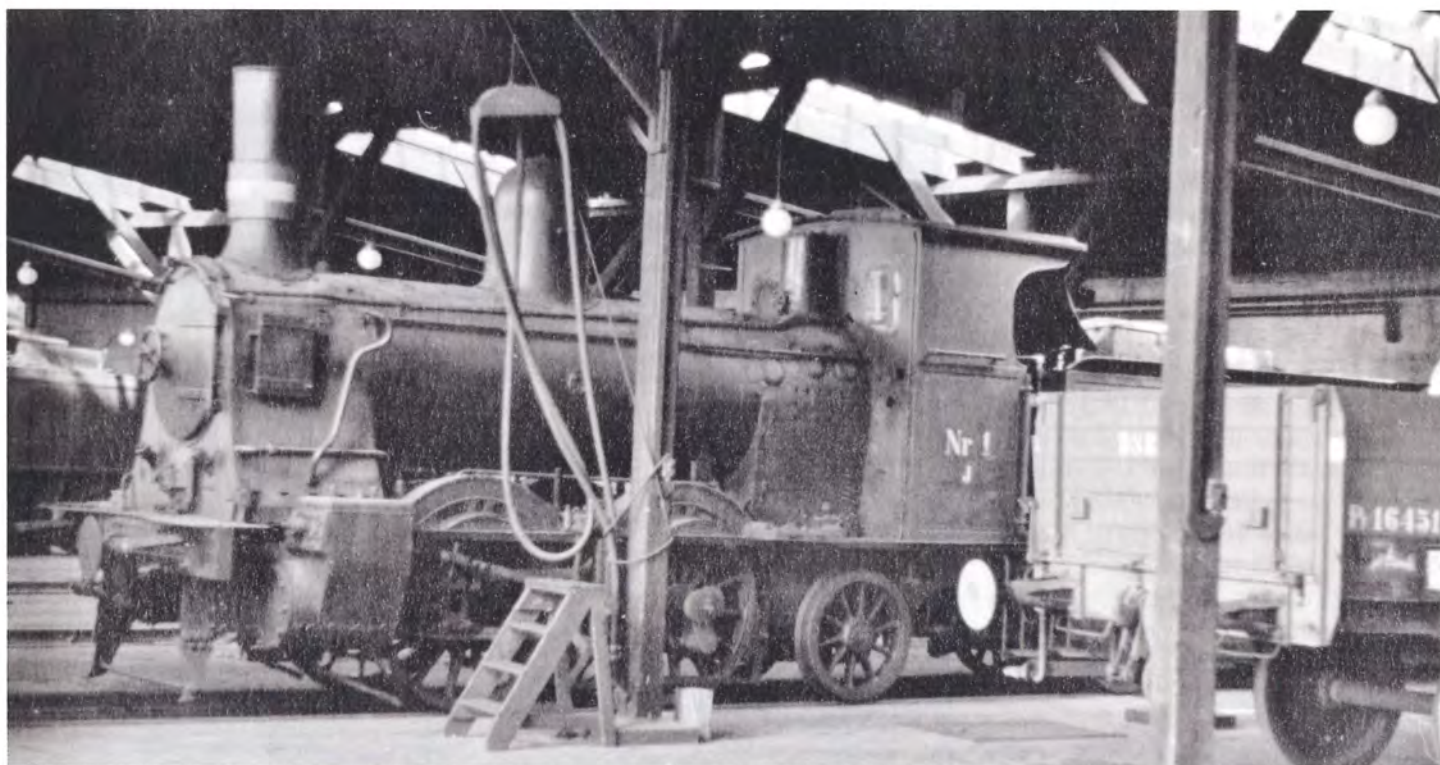
En af vognene med lille bremseplatform og otte bremseklodser, PFR 14 492, på Centralværkstedet København 1964. Bremsebukken sidder centralt inde på undervognen. Foto P.C. Johansen.



En fuldt læsset PFB 16 276 på Århus Godsbangård 1955. Foto P.E. Clausen.



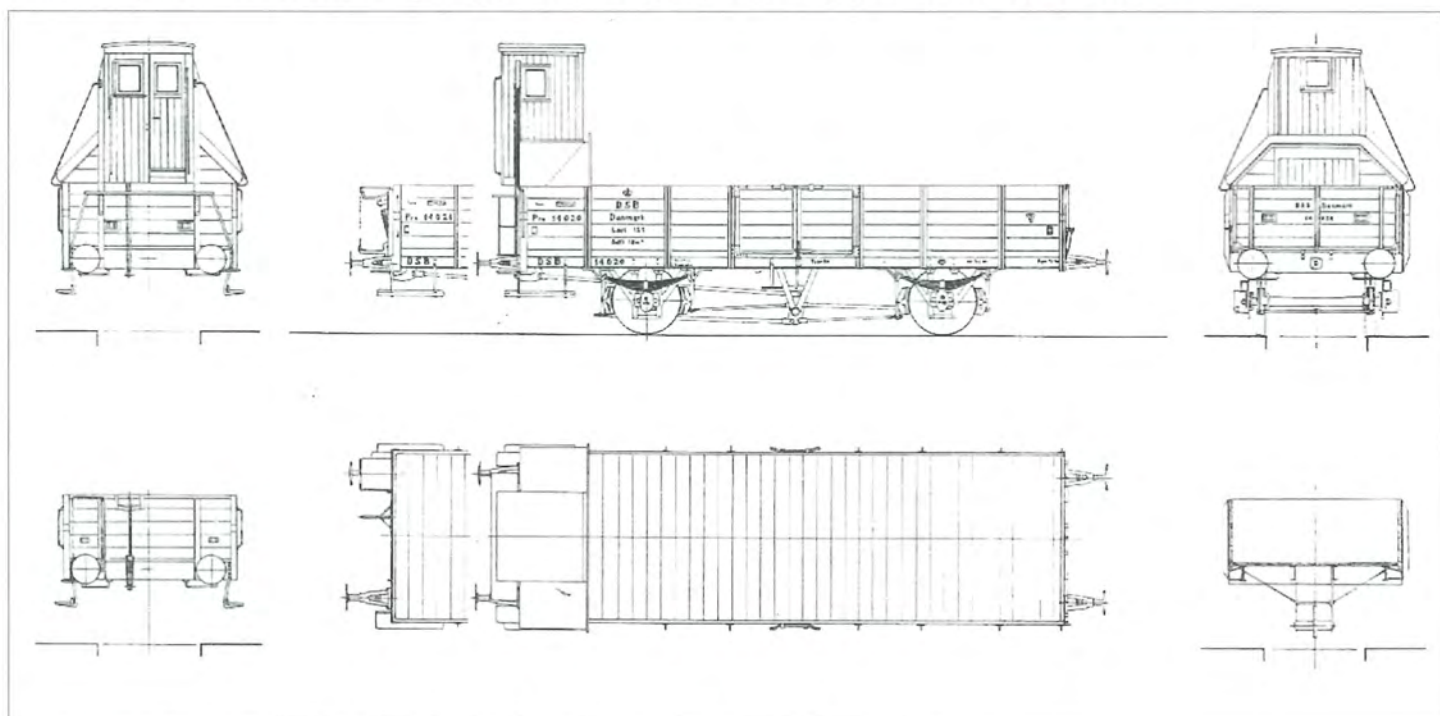
PF 16 306 fotograferet i Århus, september 1970. Foto Ole Linå Jørgensen.



Damplokomotivet J 1 og hjørnet af PF 16 451 i en remise. Foto Thorkild Ring Hansen.



Et sjældent farvebillede af PF 15 971 på Københavns Godsbanegård den 2. maj 1965. Foto Kjeld E. Jørgensen.



Tegninger af PFR-vogn for dem, der vil bygge bremsehusudgaven. Slg. Vagn Holstein.

Bare en åben godsvogn? PF/PFR fra Dekas



Af Vagn Holstein

Ja og nej, det er jo ikke en hvilken som helst åben godsvogn: i omkring 50 år fra ca. 1900 og frem til engang i 1950'erne den mest talrige vogntype i DSB's driftsmateriel og nok derfor temmelig upåagtet: PF så man jo alle vegne, måske derfor findes der forholdsvis få billeder af disse vogne. Måske også fordi de stort set var væk fra de lange skinner omkring midten af 1960'erne. Dengang tog de færreste billeder af "almindelige" vogne, film var relativt dyre, og dengang havde man ikke altid sit fotografiapparat med sig - ikke som i dag, hvor alle render rundt med det i lommen i form af en smartphone! Men på trods af de få billeder er det lykkedes Dekas at finde billeder af forbillederne, så vi kan være helt sikre på, at sådan så den pågældende vogn ud på et tidspunkt.

Ser man på billeder af godstog helt op til engang sidst i 1950'erne, var der næsten med usvigelig sikkerhed en eller flere PF-vogne med. Selv husker jeg, at de bragte brunkul til Midtkraft i Århus, indtil det nye "tip en hel vogn" anlæg blev taget i brug. Før dette smarte anlæg blev vognene tømt med grab, og jeg har mange gange været vidne til, at sådan en aldersstegen PF rystede som et espeløv, når grabben gnavede sig hen ad de medtagne bundbrædder for at få det hele med. Man havde nærmest fornemmelsen af, at én til to grabfulde kunne tømme sådan en vogn.

Der har været flere tilløb til at lave en industrimodel af PF-typen, tættest kom hobby trade, men det blev aldrig til noget. Flere småserieproducenter har lavet den, bl.a. OKT, som solgte et kombineret messing-æts/resin-byggesæt.

For alle os, der dyrker modeljernbane fra epoke III, har denne vogntype længe været savnet, så det glæder mig, at Dekas v. Kasper Bang Jensen har kastet sig over PF-familien, og med de moderne forfinede fremstillingsmetoder er resultatet blevet ualmindeligt vellykket: Første serie omfatter fire forskellige typer hver i hver to forskellige litreringstyper, der er fire med simpel håndbremse på ét hjul og fire med den lille platform og rangerskruebremse, som afløste det me-



En blandt mange - PF 16138 er en af de nye PF-vogne fra Dekas. Denne model har håndbremse. Foto Vagn Holstein.



PFR 14205 - en af typerne med lille bremseplatform og otte bremseklodser. Foto Vagn Holstein.



Et billede siger mange ord - her ses den mere omfattende bremseudrustning. Foto Vagn Holstein.

get karakteristiske høje bremsehus allerede i 1950'erne, en udgave, som jeg håber Dekas vil lave (meget tyder på, at håbet ikke er forgæves). Foreløbig må modeljernbanefolket støtte op om initiativet, så der kan komme mere fra den kant. Her i vinter kom yderligere privatbanevogne fra FFJ, HHJ, HTJ og NFJ (se side 24-25).

I den reklame-flyer, som Dekas udsendte tidligere på året, følger et kort rids af vognenes historie og anvendelse forfattet af Ulrik Tarp Jensen. Det er en glimrende idé, som videreføres. Efterhånden tror jeg, at de fleste modeljernbanefolk gerne vil vide noget mere om, hvad de modeller,

de køber, har været brugt til, hvorfor de ser ud, som de gør, og hvornår de kørte med hvad og hvorhen.

Gennemgangen

Modellernes kvalitet og detaljerigdom når et helt nyt niveau. De senere år har jeg flere gange tænkt: nu kan det da ikke blive mere detaljeret eller gennemført, men det har fået en tand til. Det er måske svært at nævne en bestemt ting som gør forskellen, det er nærmere alle de små detaljer, som tilsammen har skabt et nærmest fuldendt produkt!





To af varianterne med enkelt hhv. otte bremseklodser. Bemærk også forskellen på påskrifterne. Foto Vagn Holstein.



Her ses forskellene på bremseklodserne - endnu et eksempel på den gennemførte detaljering. Foto Vagn Holstein.



Gavlen på en PR-vogn med lille bremseplatform - meget flot detaljeret. Foto Flemming Søeborg.



Et kig på den flotte gavl med masser af detaljer - og en fin bræddestruktur også inde i bund og på sidevægge. Foto Flemming Søeborg.

Pr-vogntypen er svær at genskabe på overbevisende måde i model, fordi vognene er så smalle. Her kommer de senere års tendens til at rykke akselkasserne så langt ind mod hjulene som muligt til hjælp. Det giver det helt rigtige indtryk på modellen.

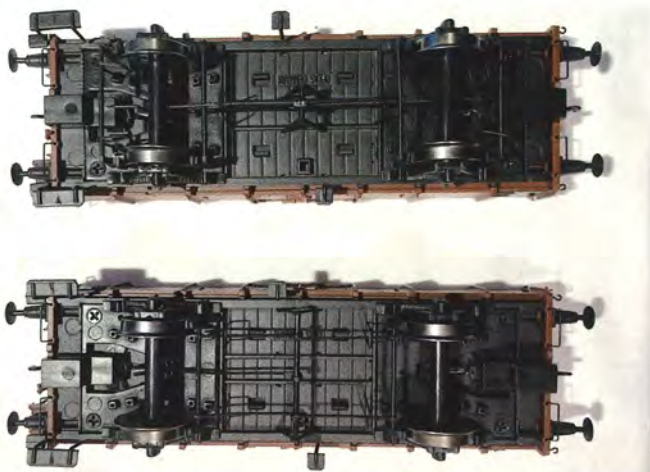
Vognkasserne på ældre åbne godsvogne var ret spinkle; også dette er lykkedes på Dekas' model af PR, selv lågerne er som i virkeligheden endnu tyndere! Tilsyneladende er det ikke gået ud over styrken, vognen kan uden bekymring håndteres. Detaljerne på vognkassen er fabelagtig flotte: små kroge til at holde de åbne låger, også øskenerne på lågen er med sammen med hængsler og lukketøj. Alle bolteholder på de fine T-jern er med. Brædde-

rillerne er fint markeret, men hvis man skal være lidt nøjeregnende, så er hver anden brædderille en lille smule dybere, men mærkeligt nok kun på den ene side af vognene.

Undervognen støbt i metal følger samme princip som Dekas' IGV/IVK-vogne, opbygget med en ramme til hvert hjulsæt skruet fast på undervognen. Faktisk hænger de to projekter nøje sammen, for det var uforholdsmæssigt dyrt at udvikle det komplicerede bremsetøj til IGV/IVK. Derfor måtte der endnu et projekt til for at dele omkostningerne. Det blev PR-familien. Medens vi er ved bremsetøjet, så er de to skrubremsede typer helt korrekt udført med en central bremsebuk på typen med otte klodser, hvor i mod typen med

fire klodser har bukken siddende helt ude ved vangen. Den lille bremseplatform og det skråtsiddende sving er ligeledes flot gengivet, det er malet i vognkassens fine mørkebrune farve. Jeg er lidt i tvivl, om det strengt taget er korrekt. Her er der plads til, at den enkelte modelbygger kan sætte sit præg: Bremsespindelen var fedtsmurt og derfor nærmest sort, og den lille platform var ikke brun ret længe efter, at vognen havde forladt værkstedet. Selve svinget mener jeg var sort, men da der ikke findes ret mange gode billeder og slet ikke i farver, så lader vi dette være op til den enkelte.

Det er som om, der ikke er nogen nedre grænse for hvor små, påskrifter kan blive, igen-igen er det imponerende småt, bare



Som det ses, gælder den omfattende detaljering også undervognene. Foto Vagn Holstein.



Nej, det er ikke et spejlbillede, men det viser to varianter mht. bremseudstyr og påskrifter. Man skal holde tungen lige i munden for at holde rede på dem. Foto Vagn Holstein.

se "Fra" og "Til" på skrivefeltet. Der er to forskellige typer påskrifter: Den "gamle" med "Last" og "Bdfl" (bundflade) og den nyere også kaldet "raster", hvor hoveddata er skrevet i letforståelige symboler. Jeg savner dog vognnummeret på de løse gavle på vogne med den "gamle" type litrering.

Hjulene er meget flotte stjerne-hjul, som vi også så på IGK/IVK, og de løber frem-

ragende. Mange af vognene fik senere skivehjul, så også her er der en mulighed for at individualisere sine vogne. Bufferne er meget fine og fjedrende. Vognene er (naturligvis) udstyret med NEM-skakter, så enhver kan bruge sin fortrukne kobling. Der er forud monteret en krogkobling og vedlagt bremseslanger.

Jeg kunne sikkert blive ved et stykke tid endnu, men alt i alt så er det nogle

fremragende modeller, som vi kun kan være yderst taknemmelige for! Støt op om projektet, så kan der komme mere fra den kant!

Dekas art. nr. 873001-873004 DSB PF; 873005-763009 DSB PFR. H0-modeller, epoke III. Pris ca. kr. 350,-.

Juledrømme

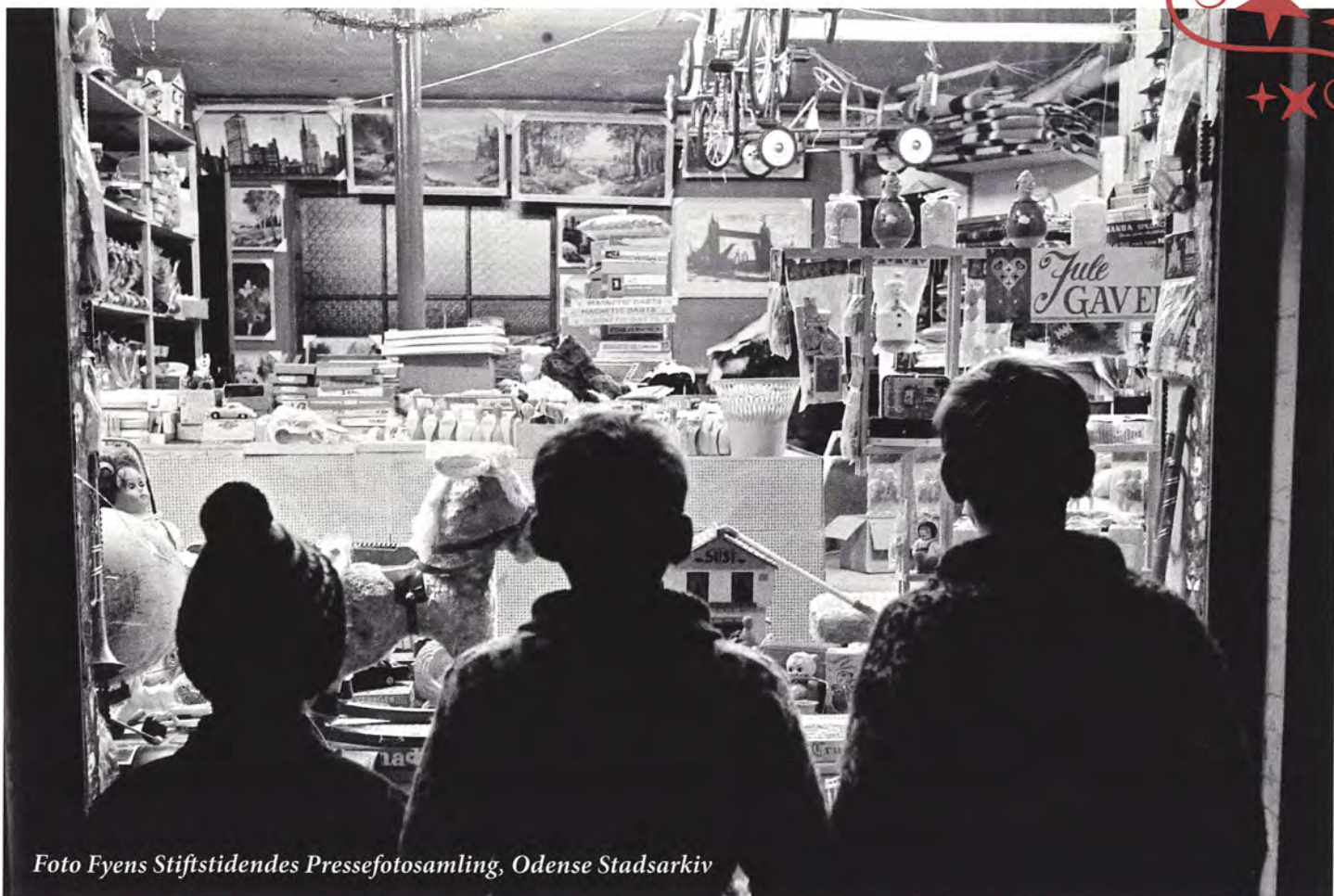


Foto Fyens Stiftstidendes Pressefotosamling, Odense Stadsarkiv

Privatbanevogne fra Dekas

Også en PF-vogn, her fra en af de andre privatbaner. OHJ PF 135, lejet fra HTJ i 1950'erne. Foto Just Andersen.



Et nærmest symbolsk billede på privatbanernes trængsler i 1950'erne - en 'overlevende' AHTJ P 27 med trådruller. Makkeren bagest har opgivet ånden. Foto Just Andersen.



Nærmest ved et tilfælde dukkede denne NFJ PH 228 op på et billede, formodentlig optaget i Bogense. Hovedmotivet var bagagevognen NFJ EH 57 i midten. Foto Just Andersen.



To af Dekas' nye privatbanevogne, HTJ PH 136 og NFJ PH 236, med hvert deres bremseudstyr. Foto Spor og baner.

Af Flemming Søeborg

Sideløbende med, at Dekas udsendte de flotte PF-typer fra DSB, kom også en stribe privatbaneudgaver på skinnerne. Det er opsigtsvækkende, idet privatbanegodsvogne hører til sjældne modeller. Godt nok har hobbytrade forsynet os med masser af Q-vogne fra mange privatbaner, og DWA, Roco og enkelte andre har gennem årene dryppvis udsendt privatbanegodsvogne, men ellers har de glimret ved deres fravær generelt.

Nu er der mulighed for at supplere

vognbestanden med en række modeller fra diverse privatbaner: FFJ, HHJ, HTJ og NFJ. Vogne fra NFJ – Nordfynske Jernbane – er sjældne i model, så det er opsigtsvækkende – også på grund af den grågrønne farve. Den adskiller sig hermed markant fra de fleste andre forbilleder, og der er også skærende kontrast til de ældre NFJ-modeller fra DWA og hobbytrade.

Privatbanevognene som sådan er identiske med DSB-udgaverne, men farve og påskrifter er markant anderledes. Nyd især de mange flotte detaljer – kroger, der skal holde dørene, er måske den

detalje, jeg faldt mest for, men vogne og detaljerne generelt er i særklasse. Alle modeller har selvfølgelig fjedrende puffere og er yderst letløbende. Dekas meddeler, at der senere vil komme løse hjulsæt på markedet. Bemærk, at der er en lille trykfejl på FFJ-vognens emballage – her står "Pc 1300", men modellen er korrekt litereret "Pj 1300". Vognen var en erstatningsvogn for Pj 1308, der var ødelagt af DSB. Her havde den litra-nummer Pf 16604.

Dekas art. nr. 873010-873019. Div. privatbanevogne. H0-modeller, epoke III. Pris ca. kr. 350,-.

Odense-Middelfart Bogense (OMB) havde lignende vogne i bestanden - her ses f.eks. Pc 1057 og Pc 1052 på uidentificeret banegård. Foto Just Andersen.



Fra gavlenden fornemmer man, hvor smal P_F-typen faktisk er. FFJ-udgaven har flest påtryk på gavlen.



FFJ P_F 1300 - vognen stammede fra DSB.



Den fine, lille krog er en meget charmerende detalje.



To fortolkninger af en privatbanefarve - til venstre en DWA-vogn, til højre Dekas' nye. Bemærk også forskellen på typografien.



HHJ P_F 152 - en vogn fra Odderbanen.



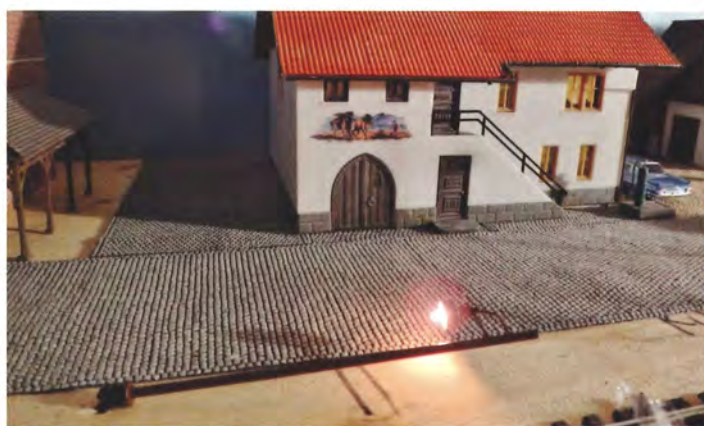
Alle vogne har typiske og korrekte påskrifter, som det ses her på Tølløse-banens vogn i rødbrun farve.

I gang igen, del III

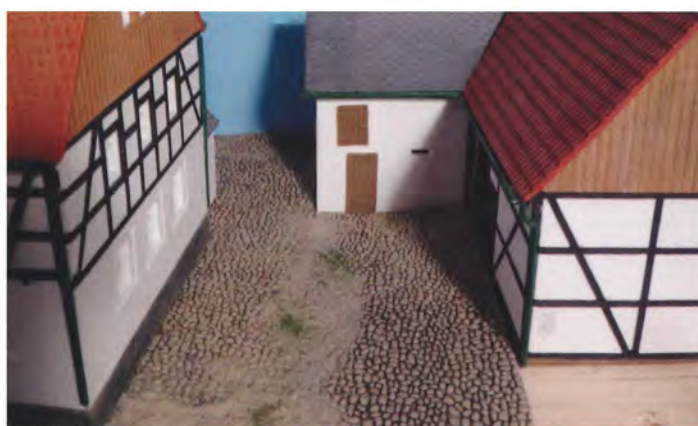


Den brolagte chaussée er lidt højere på midten end ude i siderne, sådan at regnvandet kan løbe ned i grøften.

Førend brostensfolien limes på plads, lægger jeg en strimmel pap for at forhøje midten af vejbanen.



Af praktiske grunde var belysningen noget af det første, jeg lavede - men med løse ledninger, således at lamperne kunne lægges ned under arbejdet.



Der skulle mange prøveopstillinger til, førend det gav et harmonisk og realistisk bybillede med skæve vinkler og krinkelkroge - som en by, opstået gennem flere århundreder.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det bedste ved bygning af en modeljernbane er for mig selve færdiggørelsen af anlægget, altså opbygning af stationsområde, by, landskab, osv., hvor det hele skal stå sin prøve - virker det hele realistisk, fungerer det hele? Som nævnt ønskede jeg at lave et anlæg, der rummede det hele, altså muligheden for at kunne bruge det tværs gennem historien, i (næsten) alle epoker. Da mit anlæg udspiller sig mest i det tyvende århundrede (1908-89),

krævede det nogle tilpasninger. Kernen i det hele er den gamle by, der på anlægget består af de to store, hvidkalkede hovedbygninger/gårde m. udhuse samt den lille vingård, har været der i flere hundrede år. Banegården, remisen og hotellet blev bygget i forbindelse med jernbanen i 1908 og hører dermed til kernen, mens nyere bygninger så som brandstationen, villaen og gartneriet først kom til senerehen.

Jeg har for disse sidste bygningernes vedkommende løst det ved at bygge

dem samt haverne på nogle små finérplader med samme grundmål, således at de nemt kan skiftes ud. Hestevogne, biler, figurer og naturligvis det rullende materiel bliver så udskiftet tilsvarende.

I den første, hvide bygning ligger gæstgiveriet "Zur alten Post", for det var her, at postdiligerne holdt ind med dagvognen og afleverede posten, det var altså byens kommunikationscentral. Ejeren hed dengang Vollmer von Fallersleben. Gården ved siden af tilhørte storbonden og byens borgmester,

Freiherr A.U. Hagen, og den brolagte vej var indfaldsvejen til byen gennem århundreder. Her var der oprindeligt en statelig allé af popler, men de fleste er fældet, og der er ikke plantet nye - blandt andet på grund af baneanlægget.

Baneanlægget

Banen, som blev anlagt i 1908, ligger lige mellem indfaldsvejen og floden Sulzach. Det er et smalt stykke land, hvor der ikke er plads til udvidelser, og derfor er baneforløbet ikke optimalt, men omvendt har ZOB heller aldrig haft nogen svimlende trafik. Selve banegårdsbygningen ligger lige mellem den gamle landsby og den nye bydel - af de gamle landsbyboere lidt fnysende omtalt som "de nye opkomlinge". Ikke nok med, at jernbanen spolerede den århundredgamle, romantiske sti langs floden, men jernbanen medførte også, at der kom nye indbyggere, nye vaner og nye adfærdsmønstre til den stillestående landsby. Og arkitekturen!

Den klassiske, gamle sydtyske stil med hvidkalkede mure, lidt bindingsværk og/eller røde sandstensmure blev forladt - og stationsbygningen blev bygget i brune mursten, mens remisen var i røde sten med bindingsværk - helt uhørt og genstand for meget kritik. Den nationalromantiske stil var ubetinget nordtysk, så hvorfor lige her i vor by, kunne man høre de gamle indbyggere vrisse. Og så kom der tilmed et nyt banegårdshotel i fransk stil med knejpe - et storbyfænomen her oppe i dalen. Hvad skulle det dog ikke ende med?

I første omgang byggede ejeren af "Zur alten Post" en ny vinstue med udskænkning skråt over for stationen - i den klassiske, lokale stil med røde sandsten. For at sætte trumf på, lod han bygningen være højere end stationen, så derfor er vinstuen byens højeste bygning - bortset fra kirken. Vinstuen skulle også konkurrere med hotellets knejpe - men begge udskækningssteder har fået hvert deres stampublikum. I knejpen sælges øl, som fragtes med banen hertil - lokalt dyrkes der kun vin og surkirsebær (til Kirschwasser) udover grøntsager. Fra stationen afsendes mælk, ost, kvæg og får, træ samt store mængder Kirschwasser med banen - omvendt skal stort set alle forbrugsvarer fragtes hertil - det drejer sig om råvarer og færdigprodukter (mel, foderstoffer, øl, div. levnedsmidler, byggematerialer, brændsel, husgeråd etc.).



Nu begyndte det at ligne noget med husene placeret i afvigende vinkler i forhold til hinanden - blot få graders ændring gav en god effekt - men der manglede træer og buske.



En udskiftelig have vokser op på et stykke finér på ca. 7 x 13 cm - et skævt mål, men det var, hvad der var plads til.



Flotte, realistiske buske fra det tjekkiske firma Model Scene på basis af havalgeplanter og forskelligt 'flock'.

NYE PRISER 2021

Bemærk nye priser for abonnement i 2021

DK: DKK 640,-

EU: DKK 740,-

Uden for EU: DKK 840,-



En meget vigtig fødevarer er tvebakker fra udgangsstationen Zwiebach, da man jo ikke kan dyrke korn i Oberkirschtal.

Modellerne

Til anlægget er brugt modeller fra de kendte firmaer - Faller, Auhagen, kibri, Piko, Pola, Artitec; alle huse er mere eller mindre patinerede, og der er indlagt lys i de fleste. Banegården er sammenbygget af to af kibris "Reichelsheim" - et lidt besværligt arbejde, da bygningen jo ikke er symmetrisk. Til gengæld giver det mere 'spræl' i arkitekturen, og jeg er selv meget tilfreds med resultatet. Bliver vi ved jernbanens bygninger, kan remisen i den modsatte ende omtales. Det er et Auhagen-byggesæt med tilhørende vandtårn, og det passer bestemt ikke ind i den sydtyske stil - men det var altså arkitektens (og bestyrelsens) ønske, og sådan blev det!

Over for banegården ligger det lille banegårdshotel "Zur Bimmelbahn" med tvivlsomt renommé. Det er også et murstenshus i fransk imperial-stil i miniformat og er et Artitec-byggesæt. På siden sidder byens eneste neon-reklameskilt, en skændsel for mange af byens konservative beboere. Ved siden af ligger den lille markedsplads. Pladsen er lavet af Fallers 'skummateriale' med brosten, mens de øvrige gader og veje er NOCHs fornemme brostensveje af naturmaterialer.

Og skråt over for banegården ligger den store vinstue - det er et nyt Faller-byggesæt i røde sandsten, og sådan burde resten af husene være for at følge den lokale byggestil. "Zur alten Post" er Fallers Aus-siedlerhof (nr. 130373), der har en mangfoldighed af sidebygninger, småting og detaljer - en flot bygning. Ved siden af ligger den anden, hvide bygning, et Auhagen-hus, der dog måtte forhøjes med et nyt granitfundament og en større trappe - bygningen er snarere i 1:100 end 1:87, desværre. Bagbygningerne stammer fra Faller-sættet. Og så bliver det mere broget, for de efterfølgende huse/partier er udskiftelige. Der er et parti med have, så følger Artitecs franske hus med port (om-



Et stykke nemt udskifteligt haveanlæg.



Også gartneriet vokser langsomt frem - det er et Auhagen-byggesæt på et lidt længere stykke finér.



Så er tomaterne modne - de er fine til en salat til frokost.



Hvad skulle det være, hr.? - Et lille stykke med tomater og bønner, gerne på rugbrød.



- Kan du huske, dengang vi rendte her og løsnede bremserne på vognene og skubbede dem hen på forkerte spor - det var sjovt.



Das 'Bahnhofs-Viertel' - banegård, hotel og bar samt vinstue. Træet er en egenkreation med Heki-flor.



Et par har fundet sig et stille sted bag huset - bare der ikke kommer nogen.

dannet til tysk Weinkeller), men det kan skiftes ud med Polas fine, lille brandstation, og så kan der atter være en nyttehave, dernæst Pikos lille, neutrale villa, og endelig endnu en have; men flere af disse små dioramaer kan også skiftes ud med Pikos store Landhandel, der faktisk er kopieret direkte efter Heljans købmandsgård (men i skala 1:87).

Derudover der et muret skur fra Auhaugen, en kibri-portalkran, et pissoir fra Vollmer og en vognkasse fra kibri. Lygtepælene er mest fra Viessmann, men lampetter og ure er fra Brawa. Diverse detaljer fra Pola, Auhaugen, Faller, U.K. Modeller, Heljan, EpokeModeller og andre, herunder et hundehus fra britiske Merit (årgang 1964!). Når man ser på billederne, er det dog tydeligt, at ikke alt er helt på plads endnu - der er stadig bare pletter, der mangler brolægning, vegetation, hegn og især figurer m.v.

Træerne er fra NOCH (den kvidrende lind!), Faller, Busch, Heki, et par håndbyggede (fra markeder) samt et par hjemmelavede med Heki-flor. Vegetationen stammer fra mange forskellige producenter, hvor jeg specielt vil fremhæve Martin Welbergs fantastiske måtter med individuelt gestaltet eng- og bakkeflora. Disse måtter er i særklasse blandt de allerbedste gengivelser af forskellige naturtyper, ikke billige, men hver en krone værd. Det stride græs er fra Silhouette, Model Scene og miniNatur, mens ballast er fra diverse producenter (Heki, NOCH, Roco, hobby trade m. fl.), og flock er mestendels fra Woodland Scenics og Heki. Figurerne er uden undtagelse fra Preiser. I næste nummer se vi på materiellet og detaljerne - samt de forskellige epoker/muligheder.



Rangist Haltemann må lige kigge nærmere på den fremmede gæst, en spansk alkoholtankvogn - hvad mon den har med hertil?



Banegården ligger lidt atypisk ud for udtrækssporet, hvilket kan volde problemer i det daglige.



- Det er godt gjort, at jeg alene skal slæbe alle gødningssækkene over på ladet, tænker medhjælper Peter, mens chaufføren hører radio i sin nye Magirus-lastvogn.



Biltrafikken voksede voldsomt i Wirtschaftwunder-årene i 1950'erne, men ikke alle havde råd til 'rigtige' biler, så de trehjulede var populære.



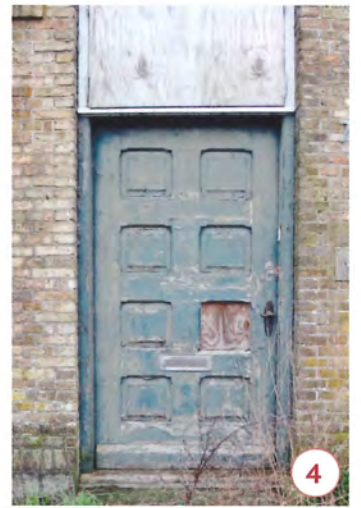
Den gamle vognkasse bliver nok snart fjernet, og verden bliver et stykke idyl fattigere.

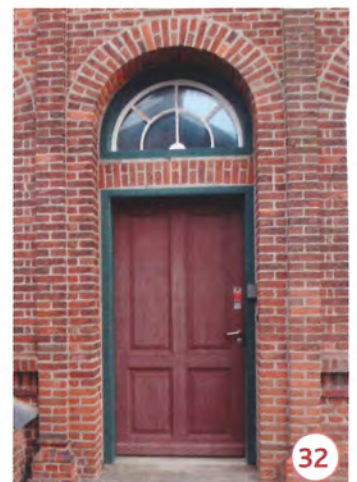
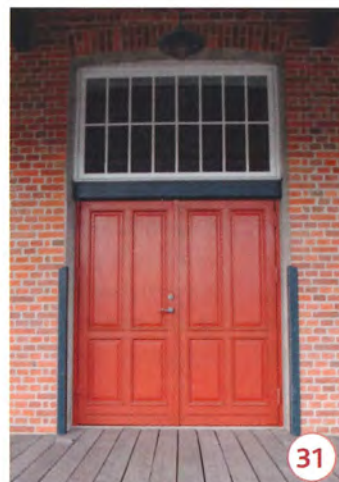
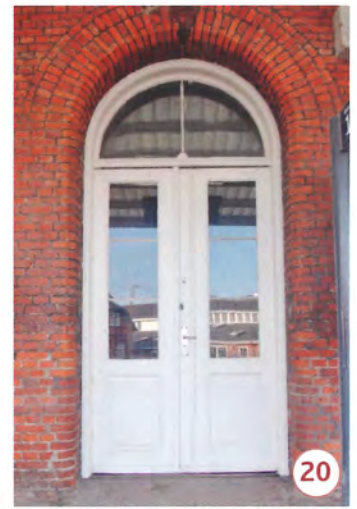


Puh - det var nu ikke, hvad jeg havde forestillet mig med at være Hausfrau - rengøring dagen lang, tænker Frau Schicklgruber under fortovsfejningen.



Brandstationen, de to haver og villaen kan nemt skiftes ud efter behov og epoke, men danner i epoke III et sluttet hele.





Døre hos DSB



Kværndrup 1. april 2014

Text og fotos Flemming Søeborg

Ud over, at døre har en praktisk funktion, kan de også tjene rent dekorative formål, for døren er generelt det første, en besøgende støder på ved et besøg i et hus. Men en dør, et indgangsparti, kan have utallige udseender og udformninger, lige fra det mest ydmyge og anonyme til det prangende, storslåede og måske endda direkte frastødende - et udtryk for magt og væld.

Jeg har gennem mange år fotograferet stationsbygninger over hele landet, og på et tidspunkt begyndte jeg at blive mere interesseret i enkelte detaljer frem for

hele bygningsværket. Således er dørene fascinerende, for hvad er det, at ejeren - i dette tilfælde DSB - vil fortælle os gennem dørens udseende? Er det: "Kom bare ind, du er velkommen", eller er det "Bliv helst ude og kom ikke her?" Nogle steder er det endda helt tydeligt, idet dørhåndtagene er fjernet - underforstået: "Her er lukket, her kommer ingen ind", eller også er der "Adgang forbudt"-skilte på dørene.

Ellers er det vel lidt af hvert - dørene har mangfoldige udseender, og jo større banegård, jo mere repræsentativ er døren/dørene udformet - i flere tilfælde som skåret over den samme læst, men med individuelle forskelle (f.eks. i bemaling). Således er det typiske købstadsstationsdøre på ældre bygninger ofte tofløjet med fint indrammede ruder og et halvbuevindue oven over, mens den mere ydmyge landstation blot har enkeltdør - meget ofte sjælløst udskiftet med en moderne type, der skriger til himlen med stærkt afvigende udformning - måske billigste løsning fra byggemarkedet?

Disse klassiske døre står i stor kontrast til vore dages anonyme glas-indgangspartier med automatiske døre, man støder på overalt - på banegårde, indkøbscentre, kontorbygninger m.v. Så længe leve mangfoldigheden, som Gnags synger.

Billedoversigt side 30-31

- 1 Fruens Bøge 3. september 2020
- 2 Bramming 28. februar 2014
- 3 Lille Skensved 13. maj 2019
- 4 Varde 16. marts 2019
- 5 Brøns 18. august 2012
- 6 Svendborg-Nyborg Banens station i Svendborg 30. september 2020
- 7 Ringkøbing 20. juli 2019
- 8 Tønder 9. marts 2012
- 9 Ringkøbing 20. juli 2019
- 10 Gelsted april 2012
- 11 Holsted 28. februar 2014
- 12 Gelsted 29. september 2008
- 13 Bramming 28. februar 2014
- 14 Fruens Bøge 3. september 2020
- 15 Bramming 28. februar 2014
- 16 Gelsted 29. september 2008
- 17 Varde 16. marts 2019
- 18 Lejre 6. oktober 2014
- 19 Gadstrup 13. maj 2019
- 20 Svendborg 30. september 2020
- 21 Tarm 20. juli 2019
- 22 Ringkøbing 20. juli 2019
- 23 Brørup 28. februar 2014
- 24 Fruens Bøge 3. september 2020
- 25 Lunderskov 30. august 2008
- 26 Gelsted 29. september 2008
- 27 Ringkøbing 20. juli 2019
- 28 Holsted 28. februar 2014
- 29 Gelsted 29. september 2008
- 30 Svendborg 30. september 2020
- 31 Ringkøbing 20. juli 2019

Stor bog om Nordbanen

Af Flemming Søeborg

John Poulsen har, under medvirken af Jeppe Tønsberg, skrevet et nyt, stort værk om Nordbanen. For mange klinger navnet Nordbanen vel bekendt, nærmest som en fanfare, for Nordbanen har gennem mere end 150 år præget den danske jernbane.

Fra en ganske beskeden begyndelse i 1864, hvor toggangen blot bestod af tre daglige forbindelser, voksede trafikken konstant, efterhånden som flere og flere bosatte sig i Nordsjælland, ligesom udflugts trafikken nåede store højder, især efter at Gribskovbanen (GDS) og Frederiksværkbanen (HFHJ) kom til. I Hillerød blev GDS-togene de første år vendt på trekantspor "Snurren", velnok et enestående tilfælde i Danmark. De daværende dampvogne var for lange til drejeskiverne.

Nordbanen, som blev anlagt og drevet af Sjællandske Jernbane-Selskab (SJS), tegnede sig for en meget stor andel af trafikken til og fra København, blandt andet fordi den internationale trafik til og fra Norden gik denne vej (Hillerød-Helsingør). Kystbanen blev først åbnet i 1897. Men faktisk var sidebanen til Klampenborg (åbnet 21. juli 1863) i begyndelsen næsten vigtigere end selve Nordbanen, da der på denne sidebane var en stor trafik med udflugtsrejsende. I øvrigt var en stor del af befolkningen endnu ikke vant til damplokomotiver - således blev nogle skolebørn i Lyngby meget skræmte under indvielsen, da de så "et sort Dyr med et rygende Rør paa Ryggen".

Banegårdsforholdene i København blev radikalt ændrede ved banens åbning, idet en ny banegård (den anden

i rækken) blev åbnet lidt nord for den oprindelige. Det var en stor, moderne banegård med en flot perronhal og separate afgangs- og ankomstbygninger. Sporene endte i en fælles drejeskive ud for Frihedsstøtten. Efter få år viste det sig dog, at banegården slet ikke var dimensioneret til den ny tids vækst i trafikken, og flere "filialstationer" måtte anlægges på afgangssiden op mod Søerne - det var Klampenborg-, Holte- og Nord-banegårdene. Alligevel fortsatte trængslerne tillige med, at de mange niveauoverskæringer gennem specielt Nørrebro gav anledning til kritik. Disse forhold blev først for alvor løst mange år senere, da den nye Hovedbanegård (den nuværende), Godsbanegården, Boulevardbanen og Højbanen gennem Ydre Nørrebro blev anlagt og åbnet i begyndelsen af 1900-tallet.

ANMELDELSE



Bogen fremdrager mange andre, pud-sige enkeltheder uden at glemme det store og omfattende overblik. For eksempel betød Nordbanens anlæg, at de gode borgere i Hillerød nu kunne få leveret friskbagte franskbrød hver morgen fra København, tillige med det fineste, franske og hollandske bagværk. Omvendt bidrog egnen omkring Hillerød med flere teglværker med millioner af mursten til den fysiske opbygning af København, ligesom især træ, tømmer og mælk blev fragtet fra oplandet til den voksende by. Fra København afsendtes som "tak" store mængder latrin til særlige tappestationer på bl.a. Lillerød og Kvistgård stationer. Lillerød måtte tilmed lide den tort at få skiftet navn til Allerød i 1952 for at undgå forveksling med storebror Hillerød!

Blandt de mange ændringer, som nyanlæggene medførte, var, at stationsbygningerne fik skifer- i stedet for tegltag. Der var visse fordele ved skifer, for det var lettere end tegl, og taghældningen kunne derfor blive mindre stejl. Desuden blev de nye bygninger opført i blank mur modsat tidligere tiders kalkede mure, hvilket gav flere dekorationsmuligheder.

De mange landleggere i specielt Lyngby ønskede tidlige morgentog mod København, men SJS var modvilligt. I 1868 indførte man dog, at det første morgentog på Nordbanen bestod af en enkelt kupévogn, der efter at være blevet trukket af heste fra Lyngby station fik et puf af jernbanefolk, hvorefter den rullede af sig selv ned til Hellerup station. Her blev den bremset af den medfølgende brems, hvorefter vognen blev koblet på et ordinært tog fra Klampenborg. Først ved en lovændring i 1881 blev det bestemt, at et tog skulle fremføres af et lokomotiv!

Nordbanen var også kendt for specielt materiel, især i midten af 1900-tallet. Alle kender vel til det store damplokomotiv litra S, der navnligt prægede Nord- og Kystbanen. Her kørtes med faste stammer, bestående af de meget rummelige CL-vogne, oftest med en separat 1. klasses vogn - i de senere år ofte med AL-typen kaldet "Akvariet" (fordi "Guldfiskene" sad heri). Da Nordbanen blev elektrificeret i 1968, fik den, som den eneste S-bane, særlige 1. klasses vogne med mere plads og behageligere sæder, men dette varede kun få år, så bortfaldt 1. klasse. I øvrigt modsatte lo-

kale politikere sig, at Nordbanen officielt blev kaldt S-bane, det var nok for proletarisk dengang - og der kom i første omgang heller ikke de typiske S-banesymboler op ved stationerne, kun DSB's vingehjul. Kuriøst nok var det de langsomme damptog, der fastsatte S-togenes frekvens på 20 minutters interval. Liniebogstaverne på S-banen blev indført i 1950, og mange år var linie B ensbetydende med tog ad Nordbanen til Holte.

Den nordlige del af Nordbanen, strækningen Hillerød-Helsingør, blev mere eller mindre udskilt fra den sydlige, stærkt trafikerede del, og gik i folkekunde under navnet "Lille Nord". Her kørte indtil 1980'erne de sidste MO-vogne med styrevogne på Sjælland, indtil DSB omsider anskaffede Lynette-tog - det eneste sted hos DSB, hvor disse var i drift som DSB-tog. I 1996 sluttede metoden med manuelt afgangssignal ("spejlægget") på Fredensborg station - det sidste sted på Sjælland, hvor det foregik således. Mange vil nok også minde de særlige, gennemgående tog med GDS- og HFHJ-materiel, der kørte ad S-togssporene ind til Hovedbanegården i weekenderne med udflugts- og feriegæster indtil 1968. Også store transporter med skrot og stål til og fra Stålvalseværket i Frederiksværk hørte til Nordbanens specialer.

Historien om Nordbanen er glimrende fortalt med mange, uddybende kapitler om særlige emner (f.eks. om det nutidige CBTC-signalsystem med flydende blok på S-banen, om bådfarten på søerne ved Lyngby m.v.), og den er illustreret med utroligt mange billeder - alene nærstudiet af dem tager lang tid, da der er så meget information i dem. Det er således en meget grundig og fængende bog, som John Poulsen har udgivet, og det er et værk, jeg vil vende tilbage til igen og igen, så inspirerende er alene de mange illustrationer fra strækningen. Køb bogen, og læs den i juledagene - den er det værd!



John Poulsen (og Jeppe Tønsberg): Nordbanen. 318 sider, stift bind, utallige billeder. bane bøger 2020. ISBN 978-87-91454-56-3. Pris kr. 398,-



Nordbanen medførte gradvis siden 1880'erne en markant befolkningstilvækst i Nordsjælland. Tilflytningen førte til at der kom S-tog til Holte i 1936, mens togene til Hillerød fortsat var damptog, om end diesellokomotiverne fra begyndelsen af 1960'erne gradvis tog over. De langsomt accelererende lokomotivtrukne tog på S-banens spor blev efterhånden lidt som "en hund i et spil kegler" i S-banens stadig tættere toggang. Her ses et Mx-lokomotiv med et tog fra Hillerød nærme sig Sorgenfri Station i 1964. Kun fire år senere forlængedes S-banen til Hillerød, og det satte for alvor skub i befolkningstilvæksten længere nordpå. (Danmarks Jernbane-Museum)

Rocos 60-års jubilæum



Rocos jubilæumsløkomotiv i spidsen for et godstog undervejs i Østrig. Foto Roco.

Af Flemming Søeborg

Roco kan i år fejre 60-års jubilæum; firmaet begyndte i relativt beskedne kår med fremstilling af legeredskaber (sandkasseting!) og militærmodeller, men ret hurtigt (1967) kom modeltog ind i programmet. Dengang var modeljernbaner enhver drengs drøm, og Rocos produkter viste sig at ramme plet. En meget stor ordre til USA betød gennembrud for Roco. For det første var der tale om attraktive modeller af aktuelle og klassiske forbilleder, og for det andet kunne de køre - hvilket ellers ikke altid var tilfældet for mange af den tids toleder-modeller. I 1973 kom det første europæiske lokomotiv, det tyske BR 216, i 1977 det første damplokomotiv (BR 58), og siden gik det slag i slag.

Roco begyndte at lave N-modeller i 1975, og så tidligt som i 1976 udviklede Roco kortkoblingerne (harpun-typen); i 1983 kom de første, korrekt lange passagervogne i skala 1:87, i 1990 det vellykkede skinnesystem Roco-Line, og fra 1995 kunne Roco også bryste sig af digitale modeller med den lille 'mus', der ti år senere var udvokset til multimusen. I 2012 kom Smartrail til sammen med Z21-systemet, og to år senere kamera-lokomotiver i H0. Siden er kommet

flere nyudviklinger, blandt andet dampudvikling fra cylindrene og masser af digitale funktioner, senest i kørekranen EDK.

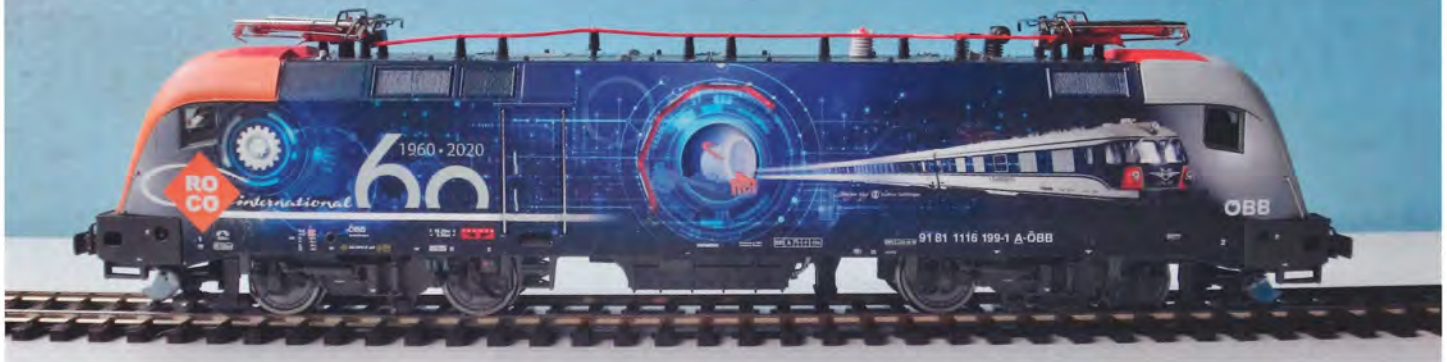
Roco blev stiftet af ingeniør Heinz Rössler, og efter hans tidlige død overtog hans enke ledelsen af firmaet - en kvinde, der stod stor repekt om. Jeg har deltaget i mange møder på fabrikken, der dengang lå i Salzburg, og når Frau Rössler kom ind i lokalet efter nogle dokumenter, rejste alle sig og blev stående, indtil hun gik ud igen. Naturligvis havde alle jakke og slips på på arbejdet. I øvrigt var det et krav, at alle besøgende iførte sig Rocos kamelulds-hjemmesko, når man færdedes i bygningen - så sled det ikke så meget på gulvene! På det tidspunkt foregik stort set hele produktionen - fra tegnestue til værktøjsfremstilling, produktion, bemaling og tampontryk samt prøvekørsel af modellerne - i huset. Tilfældige modeller blev udtaget og kørte dag og nat på prøvebanerne, til de måske til sidst brød sammen, således at kvaliteten virkelig kunne vurderes. Blot motorer og enkelte andre ting blev leveret fra eksterne producenter.

Roco produktudviklede modeltogene og var blandt de første firmaer, der greb konstruktionen anderledes an: I stedet for en stor, klodset motor med tand-

hjulsudveksling og træk på én bogie videreudviklede firmaet det i dag klassiske drev med centermotor, svinghjul, kardanutveksling, som kendetegner stort set alle lokomotiver med bogier. Andre nyskabelser, som konkurrenterne først senere fik øjnene op for, var kortkoblinger og tilhørende kinematik - Rocos "harpun-type" er godt nok temmeligt påfaldende, men i faste togstammer nød de stor bevågenhed. Nyt var også de mange løsdele, som kunderne selv kunne montere, og en velfungerende reservedelsservice. Også sporsystemet har vundet stor anerkendelse blandt modelbyggere, og et spring fremad var det, da Roco overtog en del af Röwas kvalitetsmodeller - nogle af dem (f.eks. de præjisiske passagervogne) findes stadig i programmet, mange årtier efter.

Roco har, som så mange andre firmaer i branchen, haft sine op- og nedture med skiftende ejerforhold, dårlig ledelse og interne skandaler. Efter nogle års krise i begyndelsen af dette årtusinde synes Roco at være blevet konsolideret, blandt andet ved overtagelsen af Fleischmann og Klein Modellbahn. Her bliver de bedste af disse mærkers modeller efterhånden genudgivet under Rocos auspicer, mens Fleischmann-navnet så lever videre i spor N-segmentet; Roco koncentrerer sig om H0- og H0e-modeller,

Den ene side af jubilæumsmodellen -.



- og den anden side.



mens TT synes at være væk. I en kort periode lavede Roco også 0e-modeller (schweizisk smalspor). I øvrigt har Roco fra tid til anden bistået Tillig med deres TT-modeller, så man kan godt samarbejde i branchen.

60-års modellen

I anledning af jubilæet har Roco udset sig en særlig jubilæumsmodel: Et flot dekoreret Taurus-lokomotiv fra ÖBB. Det er deres "hus-kunstner", Gudrun Geiblinger, som atter en gang har stået for designet, der tager udgangspunkt i Rocos oprindelige produkter og derfor viser en sandkassespand midt på modellens ene side. Herfra farer det flotte Transalpin-togsæt ud, mens det originale Roco-logo vises på venstre side. På den anden langside ses det nuværende skrifttræk tilsammen med nogle "intergalaktiske" printkort og futuristiske, lettere abstrakte illustrationer - eller hvad det nu er - nok lidt svært at tyde/tolke for en traditionalist som undertegnede. Men flot er det, og perfekt påtryk.

Taurus er jo et af vor tids mest succesfulde lokomotiver, der kører over store dele af Europa, så forbilledet er velvalgt - og så findes det jo i virkeligheden, da Roco har bekostet en foliering af det.



Rocos noget nedslidte fabrik i Salzburg, sommeren 2000. Foto Flemming Søeborg.

Modellen er beskrevet før, men den skal alligevel kort gennemgås her:

Modellen er opbygget med centermotor, to svinghjul, træk på fire aksler, har kortkobling og fuldt indrettet førerrum - dog mangler lokomotivføren. Der er tillige puffer-kondensator og PluX22-kontaktflade. Overdelen har som nævnt utallige påtryk, og jo mere, jeg kigger på den, des flere detaljer får jeg øje på. Det er flot, det er fantastisk, og som sammenligning med forbilledet viser, så er modellen perfekt gengivet. Taget er mere bart med blot få detaljer, men sådan ser Taurussen ud - der er ryddet pænt op.

Undervognen har ligeledes et hav af detaljer, vinduerne er i plan med fronten, og der er vedlagt diverse smådele - sneplove, vinduesviskere, bremseslanger, håndbøjler etc. Der er mange lys- og lydfunktioner - det mest bemærkelsesværdige er selve maskinens lyde ved igangsætning, hvor det nærmest lyder som en stilfærdig melodi, meget fascinerende. Så Rocos jubilæumsmodel er absolut værd at se nærmere på, men vent ikke for længe - den er allerede udsolgt fra fabrikken.

Roco art. nr. 70486 ÖBB 912 81 1116 199-1 Taurus, epoke VI. H0-model med lyd. Pris ca. kr. 3.000,-. Findes også analog.

Rystevogne fra DWA Hobby



F 424 + CxM-togførervogn under rangering i Odense. Foto Arne Kirkeby, arkiv OMJK



Cv 4560 må fungere som repræsentant for hele den nye serie af rystevogne fra DWA Hobby.



En af specialvognene med blændede vinduer og fine påtryk. Foto DWA Hobby.

Af Flemming Søeborg

Hvor rystevognene førhen havde vognkasser af plast, er de nye vogne lavet af ædle materialer: træ-vognene med lodrette teaklister er beklædt med tyndt, rillepræget træ, mens vognene med stålkarosser er fremstillet af ætset, lakeret messing. Vægten siger måske alt: Træ-vognen vejer præcis 100 gram, stålvognen 118 gram. Til sammenligning vejede en ældre plasticvogn af Cv-typen 67 gram. Diverse detaljer samt vognbunden er fremstillet i metal, tagene er af kunststof med den karakteristiske nedsvejfning i enderne, og de store ruder med helt klart gennemsyn giver indblik i passagerrummene, mens endeperronerne enten har gitterlåger eller massive låger.

Der er noget for enhver smag – Cx-typen enten med trælister eller som stålvogn med markante vinduesrammer, og varianterne – f.eks. togførervognen litra CXM med strækbånd, forstærkningsliste og togførervognsskilt (i rødbrun bemaling) samt et par grå specialvogne.

Vognene nåede lige på et hængende hår at komme med i dette blad, derfor har der ikke været tid til at gå i dybden med dem, men et godt råd vil derfor være: Anskaf dem, mens de er på markedet, for de er virkelig attraktive! I øvrigt kommer der også et dansk pakhus fra DWA Hobby inden længe.

DWA Hobby art. nr. HT53001-53009.
Pris ca. kr. 600,-/stk.

NYHEDER



Endeperronen på CxM 4520, udgaven med strækbånd m.v. Foto SoB.



Påskrifter og strækbånd på CxM 4520. Foto SoB.



Stålvognsudgaven af Cx med de markante trærammer om ruderne. Foto SoB.



Der kommer også snart et dansk pakhus i stil med dem i Ribe og Ringkøbing fra DWA Hobby - dette er ikke den endelige udgave. Foto SoB.

Dalsögas-tankvogne fra ESU

NYHEDER



Litra N med SJ-tankvogn med flydende gas fra Hamburg, "Kommanditgesellschaft Dalsø Flaskegas GmbH. & Co." på vej over Fyn. Foto Kaj Pedersen.



Dalsö-sættet fra ESU. Tegning ESU.

Af Flemming Søeborg

Der er enestående nyheder på vej fra ESU: Et tovgognssæt med gas-tankvogne fra Dalsögas, det danske firma, der havde en kraftig ekspansion gennem 1950- og 60-erne med opbygning af et stort flaskegas-imperium. Selskabet blev grundlagt som maskinfabrik i Brabrand i 1944 af de to brødre, Henry og Ove Dalgaard Sørensen (deraf akronymet Dalsø), og ved skæbnens luner, heldige omstændigheder og gunstige konjunkturer voksede deres firma hurtigt. En af deres kunder, Nordisk Flaskegas, måtte annullere en stor ordre på gasflasker, men brødrene reddede situationen ved at beholde flaskerne og selv fylde dem med gas. Flaskegassen var tidens nye energikilde og afløste koks- og brændefyr og gamle komfurer overalt i landet.

Installationerne var enkle, og efterhånden som firmaet voksede, fik brødrene anlagt tappestationer flere steder (f.eks. Løgstør, Brabrand, Vejen, Næstved og Hjallesø). Dalsögas fik også egne biler og - nok mindre kendt - egne jernbanetankvogne, nogle nævner omkring hundrede.

De var ikke danske, det var tyske og svenske vogne, så derfor har de hidtil ikke været ret påagtede herhjemme - omend de kørte til tappestationerne og i transit gennem Danmark. Gassen blev hentet i Tyskland, Polen og Tjekkoslovakiet. Billeder af vognene er meget sjældne, men i foråret opdagede jeg blandt Kaj Pedersens negativer flere billeder af Dalsø-tankvogne i godstog på vej over Fyn - endda trukket af damplokomotiver.

Så begyndte detektivarbejdet med at finde mere materiale om firmaet - og helst også flere billeder. Sporet førte ikke kun rundt i Danmark, men også til Sverige og Tyskland. Mange kolleger bidrog med data og andre oplysninger om firmaet.

Kun få andre billeder dukkede op, men det viste sig, at vognfirmaet Kaminsky havde bygget nogle af vognene, og her fandtes en tegning bevaret. Ligeledes spurgte jeg Kaj Pedersen om enkeltheder i forbindelse med vognene, og efterhånden kunne vi danne os et billede af dem, ikke mindst da vi også fik nyere arkivbilleder fra Dansk

Jernbane-Arkiv ved Per Topp-Nielsen samt et par nærfotos fra Hans Gerner Christiansen.

Alvor bag

ESU blev informeret, da de har nogle lignende gastankvogne i programmet, og interessen var der øjeblikkeligt - ESU ville gerne lave vognene. Og således opstod så muligheden for nye modeller af det danske firma Dalsögas' tyske tankvognene - med tysk 'ö' i navnet. ESU vil derfor udsende et tovgognssæt med Dalsögas på DB-vogne, lakeret i de standardfarver, der var gældende for gastankvogne hos DB i de år (RAL 9001 cremehvid og RAL 9002 renhvid) med dansk og tysk tekst. Enestående!

Tegningen er endnu kun et udkast; ESU er godt klar over, at der er forskelle på tankvognene - det ses tydeligt på billedet foroven og på tegningen - men modelbygning er ofte "det muliges kunst" og præget af kompromis'er. Vi vil naturligvis gennemgå vognene kritisk, når de udsendes - formodentlig i 2021.



Det dyre modeltog

3203 Godstog (uden transformator) · Med lokomotiv 3003, 3 godsvogne, 12 buede skinner 5100 og 2 lige skinner 5106, incl. strømtilslutningsskinne · Togets længde 53 cm

3264 Godstog (uden transformator) · Med lokomotiv 3064, 1 vogn 4501, 1 vogn 4503 og 1 vogn 4508, 12 buede skinner 5100 og 2 lige skinner 5106, incl. strømtilslutningsskinne · Togets længde 45 cm



Forsiden på mit godt slidte Märklin-katalog 1968-69 viser en af årets top-nyheder, BR 74. Slg. Flemming Søeborg.



Indholdet i vor tids startpakning - dertil kommer diverse brochurer med anlægsbygning, tips og vejledning m.m.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I ndimellem kan man læse eller høre, at "modeltog er jo meget dyrt", men er det nu en påstand, der passer? Jeg vil hævde det modsatte, for nok kan man altid købe håndbyggede, kostbare modeller eller eksklusive modeller, fremstillet i lille antal, men modeltog generelt? Nej, det er ikke, som jeg vil vise nedenfor med nedenstående eksempler, der er nogenlunde sammenlignelige.

I 1968/69 kunne Märklin blandt mange andre ting tilbyde et togsæt (nr. 2967) med et mindre damplokomotiv (BR 89) og to simple vogne lavet af blik med termoplast-overdele uden detaljer, nærmest rene fantasivogne (en fladvogn samt en rød tipvogn uden litereringer). Dertil en oval med litograferede blikskinner samt en transformator (der var tung som et ondt år). Prisen var 138 kroner, hvilket i vore dages priser ville svare til 1.152 kroner (i 2019 iflg. Danmarks Statistik). Man kunne også vælge et togsæt med

BR 24 og tre godsvogne samt en skinne-oval (nr. 3203), men uden transformator – her var 1968-pris 148 kroner, hvilket ville svare til 1.236 nutidskroner. Hertil kom så en transformator, der dengang kostede mellem 68/111 kroner; samlet pris i 1968 216/269 kroner. Det ville være mellem 1.804/2.163 kroner i vore dage, hvilket viser, at startsæt er blevet markant billigere i løbet af de godt 50 år, som det ses nedenfor. Tallene er for overskuelighedens skyld rundt op/ned mht. ørerne. Lignende eller lidt lavere priser gjaldt for to-leder/jævnstrøms tog (især Fleischmann).

Startsæt - ikke nogen dum idé

I dag kan man få et fuldt ud moderne Märklin/Trix-startsæt med et veldetaljeret, mindre damplokomotiv (BR 74), tre udmærkede godsvogne, en skinne-oval med bedre C-skinner og en enkel styreenhed for cirka 750 kroner. Det ville svare til, at dette sæt i 1968 skulle have kostet knapt 90 kroner – men det

billigste togsæt, som var betydeligt mere primitivt, kostede dengang 109 kroner (nr. 2947). Det svarer til 910 nutidskroner, altså forholdsvis dyrere end i dag. Den generelle købekraft er tilmed større i dag end i 1968.

Der, hvor moderne modeljernbane for alvor bliver dyr, er, hvis man vil drage fordel af alle digitale funktioner, for hvor man ved gamle, analoge anlæg kunne nøjes med pulte med skiftekontakter, når man skulle skifte spor eller signaler (via elektriske spoler), kræver disse ved digitaldrift yderligere en funktionsdeko-der – og de koster! Det gør dekodere til lokomotiver også, men ofte er prisforskellen ved nye, analoge modeller og tilsvarende digitale ikke så stor som prisen ved enkeltkøb af dekodere er, og digitale startsæt er generelt billige i forhold til enkeltkøb af produkterne. Og så sparer man pulte, skiftekontakter etc. ved den digitale drift - tillige med, at man slipper for meget af besværet med at trække ledninger og få overblik over installationerne.



Märklin-sættet 3203 med BR 24 og tre vogne samt skinneoval - men uden transformator - var ikke helt billigt i 1968 - det kostede 148 kroner. Slg. FS.

3203
dkr 148.-



Fuldt køreklare begynder sæt med skinneoval og transformator (220 Volt) til bane- og lystilslutning

2947 - 128 vlt - dkr 108.-

Gavæsker

2967 - 128 vlt - dkr 135.-

Transformatorerne må kun tilsluttes vekselstrøm

Til den videre udfyldning af sporskættet anbefaler vi elbuskæpningerne 3000 og 3001 på side 37.

De to billigste Märklin-startsæt 2947 og 2967 i 1968 - meget simple, men samtidig meget populære. Slg. FS.

Og hvis det drejer sig om at være prisbevidst, er der masser af muligheder for at købe brugt modeltog - på markeder, hos private eller hos forhandlere. Hvor det gennem mange år var en klippefast tro, at modeltog holdt prisen, er det en skrøne uden indhold i dag. Det gælder for ekstremt få, sjældne og eksklusive modeller, men der er så meget brugt tog på markedet, at man kan vælge og vrage og gøre mange gode og billige køb, selv blandt relativt nye modeller. Det er købers marked - og det vil især kunne ses, når det atter bliver muligt at afholde legetøjsmarkeder igen.

I gang - og hvad så?

Tilbage til det nye startsæt: Det indeholder som nævnt et damplokomotiv BR 74, tre godsvogne samt en skinneoval med strømforsyning. Lokomotivet er simpelt, f.eks. er der ikke monteret vinduesglas i førerhuset, men der er dog lysskift for/bag og tilmed strømoftag på alle tre drivaksler samt på forløberen - noget,

som ofte mangler på dyrere lokomotiver som BR 64. Lokomotivet er desuden forberedt til dekoder. De fleste detaljer er faststøbt, og der er ikke monteret håndbøjler eller andre detaljer - men alligevel ser modellen repræsentativ ud. Om BR 74 så er en skønhedsåbenbaring i sig selv, kan diskuteres - personligt finder jeg, at BR 74 - eller T 12, som det hed ved præsentationen i 1902 - er et af de grimme lokomotiver, som Königliche Eisenbahn-Direktion, Berlin, udviklede. Husker jeg ikke meget galt, blev Robert Garbes konstruktion kaldt *Preußens häßliches Entlein* (Prøjsens grimme ælling). På det punkt lever modellen i hvert fald op til sit forbillede...

De tre vogne - en lukket G 20, en åben Om 12 samt en Rlmms 56 - er i orden, for eksempel har G 20-modellen skydedøre til at åbne, mens der er vedlagt kæpskiner til Rlmms-vognen (svarer til dansk litra Kbs). Om 12-modellen kan næsten bruges til en dansk litra PT-vogn. Som en gestus er der endda

„BR 74“-en efterspurgt MÄRKLIN-model

3095
dkr 94.-

MÄRKLIN

stadigvek - til højeste tekniske fuldkommenhed og til glæde for jernbane-interesserede.

Det nye BR 74 får også fyldig omtale inde i kataloget. Prisen var 94 kroner, og lygterne havde gult lys (glødepærer). Slg. FS.

vedlagt en pose med kortkoblinger til udskiftning.

Skinnerne er Trix's standardtype, der på den ene side svarer til Märklins C-skinner, men alligevel er lidt bedre - dels undgår man de skæmmende punktkontakter, dels er ballasten farvet i en mere realistisk, brungrå nuance - men der er stadig et legetøjsagtigt præg over skinesystemet med de smalle "skuldre", primitivt udformede sveller og lidt for pæne ballaststen.

P.S. Jeg er godt klar over, at Märklin var tre-ledersystem med vekselstrøm, mens Trix, Fleischmann m.fl. var to-ledersystem med jævnstrøm; i dag benytter de alle digital styring, uanset om det er to- eller tre-lederskinner. Dengang - i 1968 - var to-ledersystemet generelt billigere end Märklin, men Trix var altid dyrere end andre mærker; i dag er forskellen "ens", idet Trix er opslugt af Märklin, og priserne er identiske for de to mærker, så derfor er eksemplerne sammenlignelige.



Det dyre modeltog



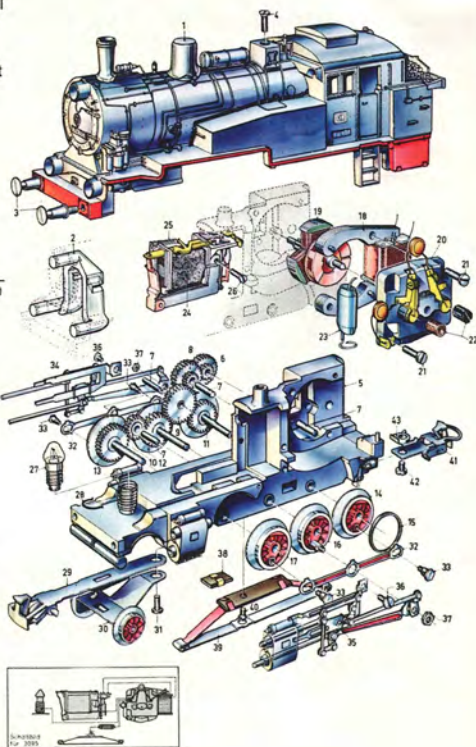
Og her er, hvad man får for pengene i dag - udmærkede standardmodeller, bedre skinner og styreenhed (analog). Lokomotivet kan senere gøres digitalt

märklin HO

Märklin-modeller – præcisionsarbejde af høj kvalitet

Märklin-lokomotiverne er tekniske mesterværker og følger forbillederne nøje. Mange præcisionsdele betyder en sikkert virkende helhed. Fine og alligevel robuste. Små og alligevel med stor ydeevne. Mere end 100 års legetøjsteknik er grundlaget for Märklins succes.

Persontogslokomotiv 3095



- Nr. Beskrivelse
- 1 Lokomotiv-opbygning (komplet)
 - 2 Lys
 - 3 Buffer
 - 4 Skruer
 - 5 Drivudstyr (komplet) med de vigtigste dele:
 - 6 Ekstrahjul
 - 7 Lejebol
 - 8 Ekstrahjul
 - 9 Mellemhjul
 - 10 Tandhjul
 - 11 Drivakseldel med haltering
 - 12 Drivakseldel
 - 13 Drivakseldel
 - 14 Drivhjul med
 - 15 Haltering
 - 16 Drivhjul
 - 17 Drivhjul
 - 18 Feltnagnet
 - 19 Anker
 - 20 Motorskilt
 - 21 Cylinderskruer
 - 22 Børstespær
 - 23 UKW-drosselsøle
 - 24 Karskærmingsomskifter med
 - 25 Giderkontaktleder og
 - 26 Cylinderskruer
 - 27 Lempe
 - 28 Spændering
 - 29 Kobling
 - 30 Chassis
 - 31 Cylinderskruer
 - 32 Koblingsstang
 - 33 Sekkantskruer
 - 34 Slædetang (højre)
 - 35 Slædetang (venstre)
 - 36 Cylinderskruer
 - 37 Sekkantskruer
 - 38 Kontaktplade
 - 39 Slæbesko
 - 40 Skruer
 - 41 Kobling
 - 42 Cylinderskruer
 - 43 Koblingsleder



BR 74, "Den grimme Ælling", men faktisk en udmærket begyndermodel fra Märklin/Trix med gode køreegenskaber og bedre detaljering end i 1968 (se f.eks. bremseudstyret)



Om 12 - med ommaling og ny litrering kan den vel bruges som DSB PT-vogn.



Eksplodionstegning af den første model af BR 74 fra begyndelsen af 1970'erne, hvor katalogerne fik A4-format. Slg. FS.

G 20 - forløberen for HD-klanen kan evt. ommales til DSB IA-vogn (med forbehold for korrektheden).

En lind med lyd



Den samlede fuglebestand.



Størrelsesforholdet for nogle af de mindre fugle i sættet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Man kan nu også få "talende træer" til sin modelbane: Det er NOCH, der har præsenteret en original nyhed, nemlig et stort lindetræ med "indlagt" fuglesang! Træet, som er realistisk såvel i højde (18,5 cm) som i udførelse, er vedlagt et lydmodul samt et udvalg på 12 fugle og tre reder.

Meningen er så, at man 'planter' træet på et velegnet sted og monterer lydmodulet nedenunder eller evt. i et hus ved siden af. Herefter kan man anbringe en eller flere af fuglene (med f.eks. firmaets "Hind-und-Weg"-klæber) og tilslutte strømmen og få fuglesang ud over anlægget.

Fuglene er af forskellige arter, blandt andet et par storke, flere rovfugle, en ugle samt nogle mindre fugle, som er lidt svære at artsbestemme; den medfølgende fuglesang gør det en smule broget, idet der er tale om et stærkt blandet kor-ja, hver fugl synger jo som bekendt med sit næb!

Desværre er det ikke muligt at afspille separate fuglelyde, der er tale om en slags potpourri, og det er derfor ikke realistisk i alle sammenhænge - for eksempel blander gøgens kuk-kuk sig med de andre fugles lyde, og netop gøgens



NOCHs træer er efterhånden vokset til en betragtelig højde. Her ses linden med lydmodulet.

kukken hører man yderst sjældent i byområder. Styrken kan heller ikke reguleres, men bortset fra det er det en fin idé, som skaber lidt ekstra lyd på anlægget - og får man får meget pip på hjernen, kan lydmodulet jo slukkes for en stund, inden man får en lille fjer på...

NOCH art. nr. 21782
Lindetræ med fugle
og lydmodul.
Pris ca. kr. 300,-



Sættet indeholder også en klog ugle.

NYHEDER



Nyt er også brudstensmuren af naturmaterialer.



Et lille eksempel på, hvorledes pladen kan anvendes.

Natursten af naturmateriale

I NOCHs fortrinlige serie med brosten, lavt af stensmel og kvartssand, er der udsendt et ark med naturstensmur, særdeles velegnet til støttemure og lignende. Arket, som måler 10 x 28 cm, er fantastisk realistisk med flot farvespil i stenene og meget stor variation i stenformer og strukturer - mere realistisk kan det ikke blive.

Arket er ligesom brostenene fleksibelt og er nemt at bearbejde, da stenene uden videre kan klippes over med en god saks; arkene kan limes med almindelig hobbylim, og som følge af den fleksible måtte kan arkene tilpasses også lettere ujævne underlag. NOCH har også udsendt disse ark eller måtter i andre 'stenformer', så nu behøver man hverken at anvende trykte papplader eller flade plastplader ved opbygningen af landskaber, murværk og støttemure længere.

NOCH art. nr. 60371 Mur af brudsten.
Pris ca. kr. 125,-

Den lille sygekasse



Bagsiden og den ene gavl, som udelukkende er gætteri.



Måske har der været vinduer i denne gavl, men det ved jeg ikke.



Her er bygningen set fra bagsiden - der har muligvis været flere vinduer her, f.eks. et toiletvindue samt ventilationsrør.



Nå, Peter, så skal du have nye sygekassebriller - er du ikke glad for det?

Af Flemming Søeborg

Dette nummers byggeprojekt er en hurtig klaret, lille sag til stationsbyen: Sygekassen fra Sandvig-Allinge Kommune på Bornholm. Udgangspunktet var et lille foto, som blev benyttet i bogen *"Danskernes egen hverdag"* af Jacob Ludvigsen. Jeg lavede historisk research til bogen, og undervejs faldt jeg over dette desværre uskarpe foto af sygekassen anno 1973 - formodentlig bygget omkring 1960 efter stilen at dømme (inden alting blev element-byggeri og beton).

Nogle år senere byggede jeg en model på basis af billedet - andet havde jeg ikke til at bygge efter. Derfor er den ene gavl og bagsiden gætteri, og målene har jeg skønnet ud fra billedet, højden på Preiser-figurer og ved at tælle mursten. Det er altså ikke et byggeri for nitte- eller fu-

getællere... Desværre er udgangsbilledet efter flere kopieringer blevet meget dårligt, og jeg har ikke kunnet finde andet materiale om bygningen. Forinden byggeriet gik i gang, lavede jeg vedhæftede tegning, og så gik jeg ellers i gang med at skære mure til.

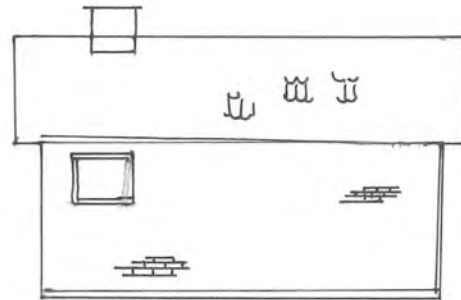
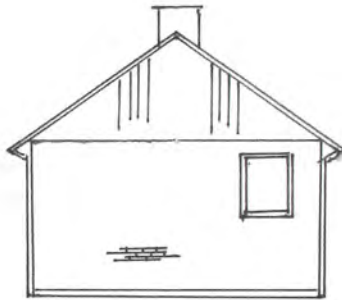
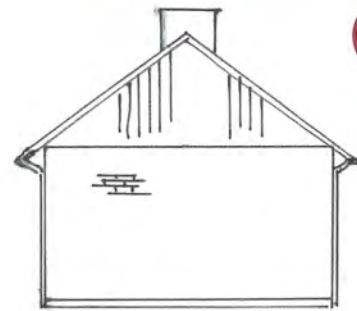
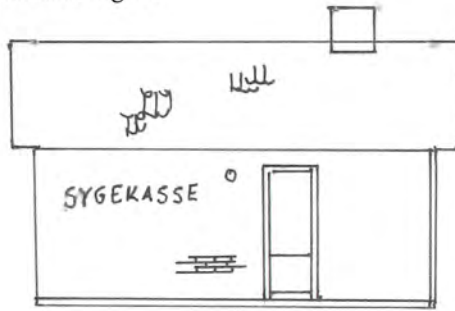
Delene fandt jeg i restekassen - en dør, et par vinduer, murstenspræget plastic, tagplade, 1 mm rillet plasticard, tagrender, bogstaver samt en skorsten; skorstenen stammer fra Heljans apotek og er ikke korrekt nok, men det var, hvad restekassen bød på. På skorstenen kan man også se, hvor vigtigt det er at anvende murstensplader med ret små mursten (ikke tyske, de er større end danske!). Det gik ret nemt for sig, og alt i alt tog byggeriet vel en aftens tid.

Det sjoveste moment var, da jeg skulle anbringe bogstaverne, for først her lig-

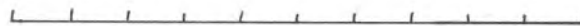
nede bygningen forbilledet - den lille sygekasse fra 1973. Bogstaver findes f.eks. i Fallers sortiment, men der findes også andre producenter, men i dag mindes jeg ikke, hvorfra de stammede. Britiske Scalelink laver ark med alfabetet i ætset messing, men disse bogstaver er for flade til dette formål. Desværre har jeg endnu ikke fundet en metode til at fremstille navnet Allinge-Sandvig i smuk skønskrift - det kunne nok lade sig gøre i 3D-tryk, men den teknologi behersker jeg ikke.

Da bygningen er ret lille, vil den nok egne sig til at stå lidt i baggrunden - eller sammen med Heljans bygninger, især villaerne og forretningscentret, som den stilistisk passer godt sammen med. I øvrigt blev de små, sognekommunale sygekasser nedlagt netop i 1973 og lagt ind under den offentlige sygesikring, som den kendes i dag.

Tegning af sygekassen. Slg. FS



ALUNGE - SANDVIG SYGEKASSE 1973 . 1:87 ca.



NÅR DENNE LINJE ER 10 CM/100 MM, ER
MÅLESTORIKEN 1:87.



Billedet af sygekassen - desværre i meget dårlig gengivelse, hvor det er umuligt at tælle mursten i højden. Slg. SoB.



Detalje fra murværket



Hvis De bliver syg -

når De er på ferie, har De ret til almindelig sygehjælp.
De skal blot rette henvendelse til den stedlige sygekasse,
der vil yde Dem fornøden vejledning.
For De brug for øjeblikkelig hjælp, bør De straks fremlægge
Deres sygekassebog for lægen eller hospitalet - og så
rette henvendelse til den stedlige sygekasse.

Tag altid sygekassebogen med, når De rejser
Tidstypisk annonce for sygekasser. Slg. SoB.

Den nye bærevogn fra A.C.M.E.



Fine påtryk på både bærevogn og container.



Overfladisk set er de ens, containerne, men påtrykkene afslører deres individualitet.



Veldetaljeret, gennembrudt, men solid undervogn.



Et moderne godstog på vej hen over Østfyn august 2020 med lignende bærevogne - i farten er litreringerne dog umulige at fastslå. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

I sommerens løb dukkede ret uventet en stor nyhed fra A.C.M.E. op - en todelt containervogn, litra Sggrs fra AAE Cargo med to 20' containere fra Mærsk - eller Maersk, som det hedder i dag. Vognnummeret er 37 80 49 60 107-3.

Den todelte vogn er metalstøbt og dermed ret tung. Det sikrer et godt løb i sporet, og vognen er smukt lakeret i ly-

segrå farve med fine påskrifter. Desværre er flere håndtag og andre detaljer på vangerne blot påtrykt, men det skyldes formodentlig hensynet til varianter af vogntypen.

Til gengæld er de to containere, der umiddelbart ser helt ens ud, forskellige mht. numre, påskrifter, diverse symboler og andre påtryk. Der er vedlagt en masse smådele, da der umiddelbart ikke er fastholdetappe til de to containere.

Kort sagt, en moderne godsvogn til vore dages modeljernbaner. Der bliver senere udsendt flere varianter, bl.a. Ambrogio, LKW Walter, P.O. Ferry-masters - nogle af dem dog på bærevogne litra Sggmrss.

A.C.M.E. art. nr. 40362 AAE Sggrs-bærevogn med to Maersk-containere. Epoke VI, H0. Pris ca. kr. 700,-

MY 1108 "Great Northern"



Den vinrøde My 1108 med flere CIWL-vogne i Nord-Express, øst for Odense. Foto Arne Kirkeby, arkiv OMJK.



My 1108 med krone på fronten samt endnu en My, september 1991 i Svendborg, spor 2. 1108 var på det tidspunkt meget afbleget. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

My 1108 har spillet flere roller i dets karriere. Lokomotivet blev bygget i 1956 i Trollhättan, hvor alle DSB's NoHAB'er blev bygget, og de næste mange år var det indsat som DSB My 1108. Det blev malet rødt/sort i 1978, og med tiden fik det endda påsat krone på fronten. Efter den aktive tjeneste som driftslokomotiv overgik 1108 i 1994 til DSB Målevognstjeneste, og i 1995 blev lokomotivet malet gult på fronterne og fik nyt litranummer 90 86 00-21 108-4. Det fik kælenavnet "Den flyvende Hollænder", opkaldt efter den daværende leder af Målevognstjenesten, Poul de Kruiff.

I 1999 købte det svenske operatør Tågab My 1108, og det blev herefter omlitret til TMY 92 74 2047 106-6. Samme år skete endnu et "hamskifte", idet lokomotivet blev malet om til designet hos et fiktivt, nordamerikansk jernbaneselskab "Great Northern" i forbindelse med indspilningen af Lars Von Triers film "Dancer in the Dark". Historien fortæller, at ommalningen skyldtes filminstruktørens angst for flyvning, og det var således nemmere at ommale et lokomotiv med amerikanske rødder og udseende og indspille filmen i Sverige.

Det nye design var i hvert fald interessant og markant - grønt med orange felter og hvide striber. Så vidt vides har det stadig denne bemaling.



My 1108 i tåge i Vojens den 13. juni 1997. Der er tilkoblet to Gs-WRm-målevogn-WRm-T2-WRm-T2-Bcm. Foto Flemming Søeborg.



Tågab My 106 'Great Northern' et sted i Sverige. Foto Pimvantend wikipedia commons.



"Great Northern" i miniatureformat

'Great Northern' i passende omgivelser.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

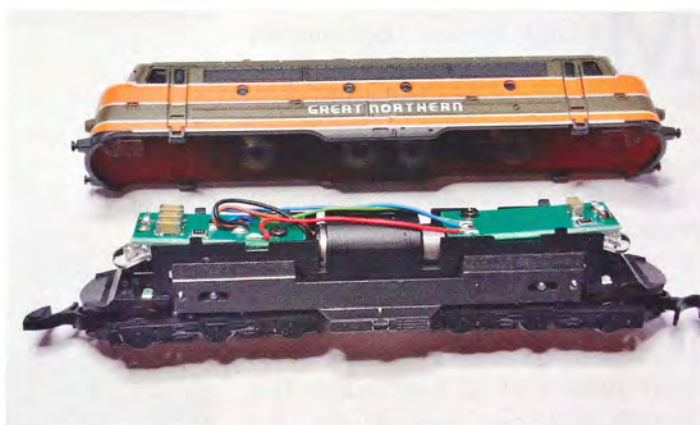
I efteråret udsendte Märklin en variant af deres MY i spor Z, nemlig udgaven fra "Great Northern". Modellen er til lige den mindste, seriefremstillede MY og derfor attraktiv for spor Z-kørere - og vel også for samlere. Længden er blot 88 mm.

Modellen vejer 45 gram, og Märklin har til overdelen brugt den nye teknik med kunststofoverdel, delvist fyldt med metal. Overdelen føles og lyder som metal, men er alligevel fleksibel som kunststof. Der er træk på fire aksler, altså præcis som i virkeligheden, trelys-lanterner for og bag, der veksler med kørselsretningen, og i betragtning af, hvor lille en spor Z-model er, finder jeg modellen udmærket detaljeret. Dog synes pufferne at være lidt af en karikatur og kunne være bedre modelleret.

Ruderne er dækket af sorte blænder, hvilket er OK, da der således kan være lys i de tre frontlanterner, uden at der kommer falsk lys i førerrummene - tolerancerne er meget små. I spor Z ville man alligevel ikke kunne se ret meget af førerrummen. I så lille skala (1:220) må der nødvendigvis indgå adskillige kompromiser.

Maskinen kører godt på ret bane, men på NOCHs kuffertanlæg (omtalt i nr. 53) har lokomotivet besvær med at trække blot tre korte godsvogne op ad stigningerne - det er ret skuffende, og på et spor Z-anlæg bør man nok helt undgå stigninger. Dog har spor Z-togene en ubestridelig fordel fremfor H0-modeller: Materiellet kan nemlig uden problemer kobles sammen også i kurver på grund af de meget 'levende' koblinger.

Märklin mini-club art. nr. 88636 TMY 108. Spor Z, epoke V-VI. Pris ca. kr. 1.800,-.



Undervognen er helt fyldt op med teknik og elektronik, inkl. ret store lysdioder.



Det er egentlig utroligt, at dette blot er i skala 1-220

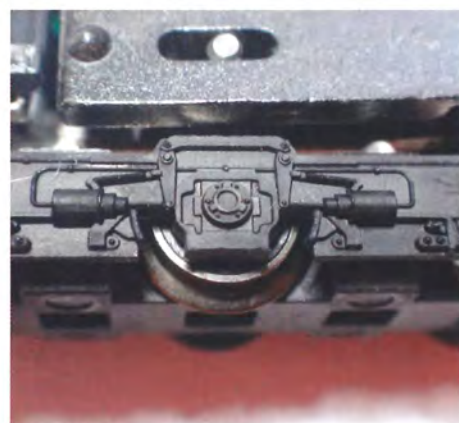
*To generationer krydser på banegården.
Imponerende med belysning i køretøjerne.*



Skinnebussen gør sig også godt i spor Z.



27 gram - ikke underligt, at trækraften er så beskednen.



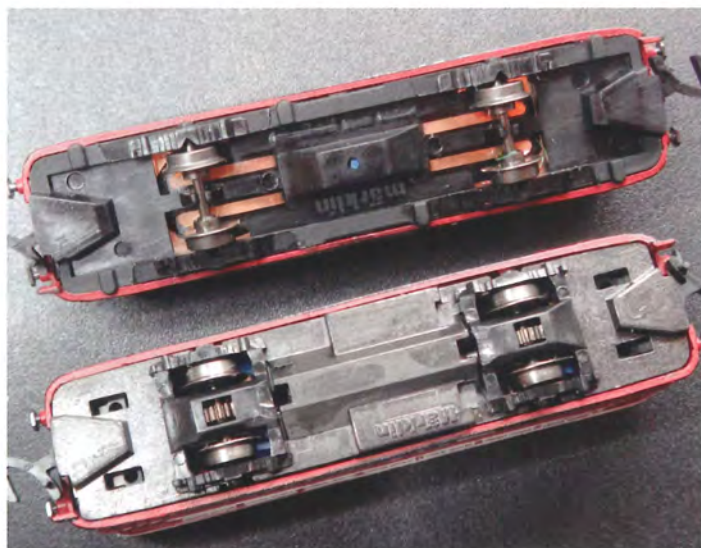
Bogiesiderne på My-lokomotivet er pænt detaljerede trods de små forhold.

'Grisen' i spor Z

Samtidig med My-lokomotivet udkom også den tyske skinnebus BR 798/998 som spor Z-model. Også her er der tale om ny overdel med metalfyldt kunststof, og samtidig er drevet nyt - og der er utroligt nok frit gennemsyn gennem såvel motor- og styrevogn. Imponerende. Hjulene er brunerede, og der er uhyre fine påtryk på den mørkerøde overdel. Dertil kommer belysning i begge vogne, så Märklin har lavet et lille mirakel, kan man næsten sige.

Men også kun næsten, for skinnebussen har også et problem med trækraften, trods træk på begge aksler: Den kan ikke engang trække styrevognen op ad NOCH-banens stigninger - og så er bivognen faktisk overflødig. Ærgerligt, så endnu en gang: Undgå selv den mindste stigning i spor Z!

**Märklin mini club art. nr. 88167 Skinnebus BR 798/998.
Spor Z, epoke IV. Pris ca. kr. 1.500,-.**



Märklin har ofret to forskellige undervogne til skinnebussættet, hvor overdelene ellers er identiske.

Europæiske godsvogne fra Exact-train



Tre af de nye godsvogne fra Exact-train.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Samtidig med, at Dekas udsendte de nye PF/PFR-typer, kom en sending europæiske godsvogne fra samarbejdspartneren Exact-trains. Det er dels en ældre standardgodsvogn fra bl.a. DB, CSD og NS, dels den svenske original-udgave af Hbis - den, som herhjemme blev 'fordansket' til Hbikks.

Tager vi de kontinentaleuropæiske vogne først, er det modeller, baseret på den tyske Gms39 Bremen. Disse modeller har fjedrende puffere, fine riller mellem brædderne, skydedøre, der kan åbnes, individuelle aksellejer, metalhåndbøjler m.v. og undervogn af metal for bedre køreegenskaber. Alle disse modeller er fra epoke III og kunne ofte ses herhjemme, også CSD-udgaven, som billedet viser.

Den svenske Hbis er til gengæld nyere, fra epoke IV-V. Det er som nævnt en vogntype, vi i høj grad kom til at lære at kende, idet DSB anskaffede mange af dem omkring 1990. Modellen er her i den originale, brunrøde, svenske farve og særdeles flot detaljeret. Den har givetvis været et almindeligt syn på de danske skinner også dengang.

Exact-train art. nr. EX 20751 DB GM39/EX20752 NS X-CHG/EX 20754 CSD Ztr. H0-modeler, epoke III. Pris ca. kr. 340,-/stk.

Exact-train art. nr. 872208 SJ Hbis. Epoke IV-V. Pris ca. kr. 350,-.



Den svenske udgave af Hbis-vognen.



Gavlene på et par af vognene - nydeligt arbejde. Pufferne er fjedrende.



Klare og tydelige påskrifter på SJ-vognen.



På en af dørene er der faktisk en tegneserie om, hvordan man åbner og lukker skydedøre.



Den tjekkoslovakiske CSD-vogn er 'standardbrun', men ellers vidtgående identisk med NS-vognen.



En vogn mægt til modellen fra CSD, Ztr 1.42521, fotograferet den 15. juni 1962, muligvis i Hedehusene. Foto Holger B.D Sørensen



NS-vognen har klare og tydelige påtryk og fine detaljer.



Også den tjekkoslovakiske vogn har nøjagtige påtryk.



DB-vognen er identisk med de to andre vogne, så vi med foto af litreringerne her.

Rettelser og tilføjelser



Hjallese trinbræt den sidste dag med den gamle sideperron 30. oktober 2020 kl. 13.09. MQ 4925/4125 kører netop til perron på vej mod Ringe.

Svendborgbanen bliver atter privatiseret

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Svendborgbanen blev anlagt af Sydfyenske Jernbane-Selskab i 1876. Med tiden udviklede SFJ sig til et stort privatbane-imperium med baner på kryds og tværs på Syd- og Østfyn - såvel Nyborg, Svendborg som Faaborg havde tre banetilslutninger hver, i Ringe var der spor i fire retninger, mens Odense havde yderligere tre privatbaner foruden DSB. Alt det er historie og kan med fordel læses i Lars Viinholt-Nielsens glimrende bøger om specielt de sydfynske baner, og dette er også kun nævnt som en "indramning" af nyhederne om Svendborgbanens privatisering. Fra midten af december 2020 er det Arriva, der skal køre på strækningen.

Derfor har jeg benyttet lejligheden til at tage en mængde billeder af denne sidste tid med DSB-tog på strækningen, hvor navnlig Ringe gennem den sidste snes år har oplevet en af-



Full-house i Ringe med MG 5649, MQ 4126 og MQ 4128-4130 den 30. september 2020 kl. 16.34 - det er næsten historie nu.

glans af fordums storhed: Flere gange i timen krydser nemlig Svendborg-togene her, og samtidig er Ringe endestation for nogle tog fra Odense. Faktisk er toggangen på banen meget intensiv - står man f.eks. på det ydmyge trinbræt i Pederstrup, kan man først opleve et standsende tog mod Ringe, få minutter efter kommer det gennemgående tog, og efter fem minutter kommer det modkørende så - en toggang, man ellers kun oplever på vigtigere strækninger. Spændende at se, om Arriva kan leve op til det - eller om der fortsat bliver udstrakt drift med togbusser på Svendborgbanen i årene fremover? Renovering af signalerne er udskudt indtil videre, så driften vil nok også fremover være ustabil.

Det andet billede viser et MQ-togsæt ved Hjallese trinbræt, hvor den gamle perron (til venstre) dagen efter, at billedet blev taget, blev brudt op. Passagerer til togene skal fremover benytte fodgængerbroen/elevatorene, og når Letbanen kommer i drift, vil der være direkte forbindelse mellem tog/sporvogne ved den nye, fælles perron.

I sidste nummer gennemgik jeg bl.a. "Klemmelusen", den østtyske skinnebus fra Piko. Her manglede dette billede af en hverdagssituation med sådan et tog, taget af en desværre ubekendt fotograf for mange år siden på Velgast station ved Stralsund. Det er også en interessant perronbrolægning, som man vist aldrig har benyttet herhjemme. Tak til Tommy Jørgensen, der har stillet billedet til rådighed fra sin samling.

Anders Riis har disse kommentarer til nævnte artikel:

Jeg kan i øvrigt tilføje til artiklen om "Die Ferkeltaxen", som jeg med stor fornøjelse lod mig befordre af i 1990'erne, at det i første omgang - og helt generelt - IKKE var private operatører, der i større tal brugte de små DDR-skinnebusser efter Murens fald. Den flittigste bruger af disse køretøjer efter Murens fald var og forblev i høj grad Deutsche Bahn, der i årene 1993-2000 (ca.) faktisk intensiverede benyttelsen af de "små røde" til at erstatte lokomotivtrukne sidebanetog trukket af diesellok af typerne 201/202 og 219, så forældede tunge DR-bogievogne af typerne Bghw og de gamle Doppelstockwagen-enheder med alt for mange siddepladser til de hensygnende, endnu ikke ned-

lagte sidebaner, kunne udfases og erstattes af de meget mere handy og billigt drevne skinnebusser. Et antal blev endog renoveret og opmalet i de nye DB-farver! Man kan godt sige, at jernbanernes svanesang i ex-DDR gav de "røde (og altså efterhånden blå-hvide) brummere" en (kort) renæssance!



Kleinbahns
ÖBB-syrekruck-
kevogn. Slg. SoB



Intet blad uden fejl og mangler.
Her er rettelser og tilføjelser
til nr. 53 fra læserne.



Sachsenmodelles version af syrekruck-
vognen. Slg. Flemming Søborg.



Litreringspladen med flot gengivelse af
seddelholderen - med papir i. Slg. Flem-
ming Søborg.



Tilligs syrekruckkevogn, nok identisk med
Sachsenmodelles model. Foto Erik Clausen

I sidste nummer omtalte jeg syrekruck-
vognen fra Sachsenmodelle, men uden
illustration. Siden er det lykkedes mig at
opsøre en model (hos Togcenter i Em-
drup), så her er et par billeder af vognen
til sammenligning med billedet side 25
i nr. 53 (Zs 508 053 - art. nr. 16215.1).
Erik Clausen har sendt billedet af Til-
ligns vogn, og de to er identiske. Også det
østrigske Kleinbahn havde deres udgave
af en syrekruckkevogn, men dog kun i
ÖBB-udgave.



Tog 330 med udflugtsvogn Buh, trukket af My 1106 + Mz 1418 i Brabrand den 31.
december 1973. Foto Ole Linå Jørgensen.

Ole Linå Jørgensen var på pletten i 1973,
da My 1106 og Mz 1418 passerede Bra-
brand med bl.a. en af Buh-udflugtsvogn-
ene. Toget kan næsten sammensættes
i model, dog er Mz 1418 vist kun lavet
i rød/sort udgave, mens My 1106 kom
allerede i 1966 som flot Märklin-model.
Bemærk frontlyset - kun øverste lanter-
ne tændt. Anden vogn i stammen kunne
ligne en CL-vogn, men jeg er ikke sikker.

Anders Riis er faldet over en række fejl i artiklen om R-ma-
skinen:

"Små prikker eller eksponenter, der mangler, kan godt gøre op-
lysninger meget misvisende. Det er jo ikke ligegyldigt, om Spor
og Baner koster 640,00 kr for et år - eller 64000 kr for et år! :)

Det er versioneringerne af de tyske typebetegnelser, hvor det kon-
sekvent går galt på s. 10 i afsnittet "Videre udvikling i Prøjsen".

Tyskerne bruger som regel høje eller lave eksponenter til versions-
betegnelser for lokomotivtyperne. Kan oversætteren fra Word til
Indesign ikke kapere det, kan man uden problemer bruge komma
- eller, som det fint er valgt ved versionsbetegnelsen for R-maski-
nerne - mellemrum og et romertal, selv om DSB også brugte eks-
ponent-notationen. Uanset hvad, så forstår vi det fint som læsere.
Mellemrummet mellem bogstav og tal er til gengæld ligegyldigt
for forståelsen - der er tyskerne heller ikke konsekvente. Men det
går galt, når en- og tocifrede typebetegnelser med versions-eks-
ponenter bliver det to- og trecifrede tal. Og det går galt ved kortnote-
rede opremsninger i afsnittets sidste punktum:

"...af en serie firecylindrede lokomotiver, S 101 (skal være S 10.1)
...tre højtrykscylindre, S 102 (skal være S 10.2)
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."

Det eneste rigtige er at bruge pladsen på at nævne type- (Reichs-
bahns standard Baureihe-) nummeret hver gang, der nævnes
en lokomotivversion i en opremsning, gerne med præfikset BR
(Baureihe), i kontrast til de gamle bogstaver G, S og P).

Således kom G 12.1 (BR 58.0 og 58.1) i 1915, som udvikledes til G
12 (senere BR 58.2, 58.3, 58.4, 58.5, og serierne 58.10-58.21) fra
1917 og G 8.3, senere BR 56.1 fra 1918."

Svar: Jeg skal beklage de mange fejl og mangler i artiklen. Ar-
bejdet med at planlægge, finde materiale, skrive og holde rede
på alt materialet til hvert nummer er ret omfattende, hvorfor
der kan ske fejl. Hver eneste fejl er én for mange, men jeg håber,
at der er rådet bod for det med ovenstående indlæg. F.S.

Klein Modellbahn – Oscar Klein

Tekst og fotos Olaf Skov

I oktober måned døde Oscar Klein, grundlæggeren af det østrigske modelbanefirma Klein Modellbahn. Firmaet blev kendt i Danmark fra slutningen af 1980'erne for dets omfattende produktion af korrekte, danske godsvogne.

I 1947 grundlagde Erich Klein firmaet Kleinbahn som fremstillede østrigske modeller til modelbane i størrelse H0. De firmaer, som fremstillede modelbane, lavede kun tyske modeller, og tysk var ikke længere så populært i Østrig, man ville helst glemme, at man havde været indlemmet i Tyskland i en årække. Kleinbahn gik sine egne veje på markedet, modellerne skulle have forbrugervenlige priser, og derfor valgte man fra 1955 kun at sælge i egne forretninger samt på postordre. Så sparede man grossist og forhandlerfortjeneste.

I 1984 blev fabrikken i Wien delt i to og forretningerne rundt i landet delt. De to brødre, der i 1979 havde delt firmaet, kunne ikke længere enes om den fremtidige strategi. Den ene bror – Erich Klein – videreførte navnet Kleinbahn og fortsatte produktionen af de billige, ofte ikke helt korrekte modeller. Den anden bror, der var kommet med i firmaet i 1955, Oscar Klein, grundlagde Klein Modellbahn og satsede på modeller i korrekt målestok i 1:87. I begyndelsen kunne de gammelkendte Kleinbahn-modeller fortsat købes i Klein Modellbahn-butikkerne, men nu var Kleinbahn-navnet i bunden fjernet med en loddekolbe. Der var udbrudt krig mellem de to firmaer. På Wien Westbahnhof havde Klein Modellbahn et udstillingsanlæg, og det var i 1980'erne forsynet med en stor advarsel mod at købe modeltog hos konkurrenten Kleinbahn! Oscar Klein døde i 1989 og sønnen – der også hed Oscar Klein – overtog.

Da modelbanefirmaet Liliput gik konkurs, fik Oscar Klein fat i en af deres dygtige konstruktører og formbyggere, og der kom fart på produktionen af nyheder. De var fantastiske til at se mulighederne i, hvad en undervogn kunne bruges til af nye modeller. F. eks kunne en åben godsvogn af standardtypen E udover at være en E-vogn forsynes med skydetag eller overbygning som biltransportvogn – ganske som hos de rigtige ba-



Et af de ældre Kleinbahn-kataloger. Slg. Olaf Hermansen.



Klein katalog nr 143 og SoSe 31-98. Samme lokomotivtype ÖBB 77, men i forskellig epoke og udformning. Foto Olaf Skov.



Klein MAV Eaos-vogn efter rekonstruktion. Foto Olaf Skov.



Klein katalog nr 341. Foto Olaf Skov.

ner. Undervognen passede også til den danske skydevægsvogn Hs/His/Hims-vogn, og vupti var den på markedet uden den store investering. Modulopbygning med løse aksellejer så dagens lys.

De første godsvogne litra E kom på markedet i 1987/88 og blev efterfulgt af et hav af varianter. Enten med sider som nye vogne eller med bulede sider som godt brugte vogne. Det havde ingen firmaer tidligere prøvet! Med og uden bremse og bremseplatform og i udgaver fra næsten alle baneforvaltninger. Det var en UIC-standardgodsvogn kun med få forskelle, som modellerne selvfølgelig også havde. Ikke mindre end 191 forskellige udgaver blev det til i årenes løb. Det oversteg langt, hvad andre modelbanefirmaer lavede. Sortimentet blev stadig udvidet med nye lokomotiver og vogne. Godsvogne forblev hjørnesteinen i produktionen, som blev udvidet med alle mulige typer, helst nogle som andre ikke lavede. Der kom et nyhedsbrev hver måned med nyheder og særserier og ikke blot en gang om året som hos de øvrige firmaer.

Klein Modellbahn fortsatte med at have egne butikker, men leverede nu også til andre. Det var hovedsagelig det tyske firma M&D, og de danske vogne leveredes også til forretninger i Danmark, hvor de solgtes til en noget anden pris end den østrigske, men dog stadig til en rimelig pris. Men de fleste modeller kunne fortsat kun købes i Østrig.

I slutningen af 1990'erne fik Klein Modellbahn leveret en uheldig zinkal-legering, hvilket betød, at materialet udvidede sig i løbet af nogle år. Det betød såkaldte bananvogne, hvor hjulene ikke kunne røre skinnerne, da vognkassen krummede så meget. Vognkasserne flækkede osv. Det betød store tab for Klein, og da man også leverede dele til Roco, betød dette firmas konkurs i 2005 store tab. Klein blev rekonstrueret i 2006, hvor man solgte sin halve fabrik i Wien (den anden halvdel ejede Kleinbahn) og flyttede til billigere lokaler. Men det var ikke nok, i 2008 blev produktionen indstillet, og i 2010 var det slut. Klein Modellbahn var konkurs. En del af formene blev solgt til konkurrenten Roco, som har genudsendt en del af de tidligere modeller i årenes løb.

I 2010 grundlagde Oscar Klein et nyt firma KkMB-Magazin. Udover at producere et par enkelte gamle epoke 1-godsvogne, så var vareudvalget reservedele til Klein Modellbahn og nye messinggrammer til lokomotiver og vogne. Det er imponerende at kunne leve i ti år af at sælge nye dele til erstatning for det, man tidligere har produceret.



DBB 82.2271 D-n2vt Nebenbahnpinkomollvo mit Frümannschloß

106 mm lang, 220 Granum, 1 Motor, schwarz, 4 Angetrissene Achsen, Linienstellung

Et af Kleinbahns nydelige, små lokomotiver, i øvrigt ret billigt dengang. Slg. Flemming Søeborg.



En ægte 'bananvogn'. Klein katalog nr 3644. Foto Peter Kjær.

Kleinbahn lever stadig, men lukkede i 2018 sin sidste forretning og sælger nu kun på postordre. Modellerne er blevet digitale og nye modeller mere korrekte og flotte. Firmaet blev overtaget af datteren og senere af hendes søn.

Omkring 1970 kørte jeg med S-banen i Wien og opdagede fra toget en butik med modeltog i flere udstillingsvinduer. Jeg stod af toget for at se nærmere på butikken. Det var Kleinbahns butik ved Matzleinsdorfer stationen. Firmaet kendte jeg ikke, men det gjorde jeg så nu. Og på mine mange senere Østrigs-ture blev butikken en fast bestanddel. Og i alle årene var det den samme rare dame, som bestyrede butikken. Som fast kunde lagde hun særserier (som udkom i meget begrænset oplag) til side, til jeg kom forbi. Det måtte hun ikke for chefen, penge skulle i kassen jo før jo bedre. Og alle mulige løsdele til selvbyg kunne man få, dog heller ikke med Oscar Kleins bil-



En af Kleinbahns små butikker i Salzburg - en hyggelig, lille butik, fyldt med modeltog. Foto Olaf Hermansen.

KLEINBAHN



452/2 Bahnhofsgebäude
300 mm lang, 120 mm bredt, 95 mm højt



461 Güterbahnhof mit Schleudüren
300 mm lang, 95 mm bredt, 85 mm højt



450 Bahnsteig, viele Details
300 mm lang, 60 mm bredt, 70 mm højt



452/1 Bahnhofsgebäude
300 mm lang, 120 mm bredt, 135 mm højt



454 Bahnhofsstele
300 mm lang, 120 mm bredt, 80 mm højt

Bahnhöfe und Häuser können beleuchtet werden - mit unserer Art. Nr. 497 (Lampe mit Fassung)

453 Modernes Stellwerk mit Innenausstattung
114 mm lang, 89 mm bredt, 95 mm højt



En side fra et af katalogerne med husbyggesæt i tidens stil. Slg. Flemming Søeborg.



Kleinbahns varemærke og adresse fra en kuvert. Slg. Flemming Søeborg.



Kleins sidste fabrik og forretning i Wien 2009. Skiltene kom aldrig op på facaden. Foto Olaf Skov.

ligelse. Grunden til, at man havde alle reservedele i butikken, var, at alle Klein-butikkerne samlede lokomotiver og vogne i ledige stunder, så sparede man jo ansatte på fabrikken. Også danske vogne kunne skaffes til den østrigske pris. Og inden Østrig blev EU-medlem, blev momsens fratrækket, så var vognene allerede her 20% billigere. Normalt 50% billigere end i Danmark. Jeg har et par gange hilst på Oscar Klein. Han kørte selv rundt med varer til butikkerne i Wien og så, hvordan det stod til. Se det var synlig ledelse!

Da Klein fik e-mail, vovede jeg at sende en bestilling på mail, da jeg med det langsomme postvæsen ikke kunne nå at sende et brev, som jeg plejede. Og så var alt normalt pakket og klar når jeg kom. Jeg havde regnet med, at Klein havde printet min mail ud, men nej, ikke hos det sparsommelige firma. På bagsiden af et 5 centimeter bredt stykke papir (genbrug!) var katalognumre og antal skrevet af, arbejdsløn var åbenbart ikke no-

get, man regnede med her. Mens et par rejsefæller og jeg var ved at handle, kom Oscar Klein ind i butikken. Den rare dame fortalte, at det var hendes gode kunder fra Danmark, og så brød et uvejr løs. Jeg havde ødelagt hele hans EDB-system ved at sende en bestilling på mail. Og det var altså før virus blev "opfundet". Jeg har aldrig som kunde fået en sådan gang skæld ud. Og så solgte han for øvrigt ikke løsdele til selvbyg, det var kun til reparation af firmaets modeller! Jamen, jeg havde desværre et stort behov for dele til reparation af firmaets modeller.

Damen undskyldte chefens opførsel, han havde en dårlig dag, og dem havde han desværre mange af, fortalte hun. Det var nok økonomien der pressede. En anden gang lånte ekspedienten mig en tang, da en ring var gået op på min skuldertaske. Men ak, chefen opdagede det. Og man kunne jo ikke lave præcisionsarbejde med værktøj, som blev brugt til alt muligt andet. Tangen var så

gammel og slidt, at den formentlig har deltaget i Første Verdenskrig.

Og har jeg så haft fornøjelse af mine Klein- og Kleinbahn-indkøb? Kleinbahn-lokomotiverne er omvendt polet, så det giver en ekstra oplevelse på banen, når man glemmer, at de kører i modsat retning. Er de digitale, klarer dekoderen dette i dag. Og en lang række Klein-lokomotiver står på skrotsporet, vognkasser og undervogne er sprængt. Containervognene er ubrugelige, måske det er derfor, at jeg har vedtaget ikke at køre med materiel bygget efter 1990. Eaos-vognene er reddet efter at vognbunden er taget ud. Og trælasthandelen har et træprofil, som nøjagtigt passer til vognen. Siderne skal limes fast til træklodsen, ellers overskrider vognene profilet i bredden, da de er bulet ud. Og så skal der lidt kul i som godslast. En overkommelig opgave. Klein udgør stadig en stor del af det rullende materiel på min bane med modeller, som ingen andre har lavet.

Den trebenede rangergris

NYHEDER

Tekst og fotos Flemming Søeborg

M eget jernbanemateriel har haft øge- eller kælenavne, og det treakslede, tyske rangerlokomotiv, V 60, undgik da heller ikke at få et tilnavn, nemlig "das Dreibein" (egentlig trebenet malkeskammel). V 60 blev bygget sidst i 1950'erne i op mod tusind eksemplarer, og den dag i dag kører en del stadigvæk på rangerbanegårde, værksteder eller for private virksomheder.

I V 60'erens glansperiode blev lokomotivet ikke kun brugt til rangering, det kørte også lettere strækningsskørsel med lokale vogne - og det blev sågar også indsat på sidebaner med svindende trafik. Her kunne man se dem med en enkelt "Donnerbüchsen" (rystevogn) og måske én eller to godsvogne - altså ligesom man enkelte steder herhjemme kunne se MH med passagervogne.

I de senere år er der udsendt flere nye modeller af dette populære lokomotiv, og de har hver især deres fortrin. Det gælder modellerne fra Roco, ESU og Piko, og den seneste udgave er den helt digitale udgave fra netop Piko. Den er udstyret med PluX22-dekoder.

Modellen er fra epoke IV og har derfor computerlitrering (BR 260); ellers er modellen stort set som den tidligere omtalte udgave af V 60, nemlig i den velkendte, mørkerøde bemaling med gule striber. Men teknikken er anderledes.

Denne model har den nyudviklede, digitale afkobling, der virker nærmest som den, der sidder på ESUs model. Ved tryk på F3 rykker maskinen en smule frem, mens koblingen aktiveres, ved F4 afkobles igen, og det fungerer, men kun på lige skinnestykker - og helst med almindelige A-koblinger.

Lokomotivet har også lydmodul med de karakteristiske lyde, også almene driftslyde som sammenkobling osv. Der er pufferkondensator for at sikre ubrudt kørsel under rangering. Dertil kommer belysning i førerrum, under fodpladen osv., og det er en model, der fuldt ud lever op til forventningerne.

Piko art. nr. 55906 DB BR 260 rangerlokomotiv med digital kobling. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 2.400,-.



V 60 - eller som her BR 260 - er en velkendt model, som hører hjemme på masser af anlæg.



Præcise påtryk og fine detaljer.



En dejlig scene med BR 260 244-9 med blandetog GmP 8243 (Donnerbüchsen, togførervogn, lukket og åben godsvogn) på endestationen Bärnau a.d. W.N. den 3. april 1969. Foto Dr. Rolf Löttgers.



Selv hastighedsmåleren er med på modellen.



BR 260 på vej med en Umbauwagen på en lille sidebane. Foto SoB.



Som på modelbanen. BR 260 110 med en enkelt 'Donnerbüchsen' i Streitau 1972. Foto Nelkenbrecher, arkiv VG Bahn.

Damp i datiden

D 850 ankommer til Kolding med to afkoblede, kolde PR-maskiner, formodentlig på vej til ophugning. Ledningen langs siden er en bremseledning til bremsevognene. Billedet er taget inden den 6. februar 1963, hvor D 850 blev overført til Mdt Kh Gb. Tak til Poul Skov for oplysningerne. Foto OWL.



Mange har betvivlet, at litra Q kørte med personvogne, men Q 350 trækker her en stamme af sted i Fredericia - dog kun under rangering, da forreste vogn bærer slutsignaler. Foto OWL.



Det andet billede er ikke mindre usædvanligt, idet det viser litra H + R med et blandetog under udkørsel fra Kolding banegård. Foto OWL.



H 790 er parat til udkørsel i Fredericia med to rystevogne og tilsyneladende en ekstra tender. Armen på togevjssignalet er oppe, så afgangens står lige for. Foto OWL.

Af Flemming Søeborg



H-maskine med godstog ved Nr. Bjert, sommer 1961. Det påfaldende er her den store gastankvogn, koblet direkte op til damplokomotivet. Foto OWL.



R 936 ses her med en af de store hjælpevogne, mens det kører baglæns med særtogsplade på tenderen. Anledningen kendes ikke. Bemærk trækbukken til sporskiftet i forgrunden. Foto Ole Winther Laursen, arkiv Hans Gerner Christiansen

For godt et års tid siden stillede jeg i udsigt, at dette år – 50-året for ophøret med dampdrift ved DSB – skulle markeres på en særlig måde, og det er sket med mange artikler om disse prægtige maskiner, frem for alt litra E, N og R. Her er en slags potpourri over denne fascinerende tid med en række særligt udvalgte billeder, alle sammen optaget i 1950'erne af fotografen Ole Winther Laursen, der efterlod sig en umådelig skat af jernbanebilleder fra store dele af Europa.

Der er ikke mange eller udførlige billedtekster til hovedparten af billederne, så nyd dem, som de er, og se i øvrigt frem til lignende kavalkader i årene, der kommer. Der er tusinder af billeder at tage af. Billederne er stillet til rådighed af Hans Gerner Christiansen og hans hustru Bente, som jeg skylder stor tak for lånet.

Hvis nogle af læserne har uddybende kommentarer til billederne, er de meget velkomne. God fornøjelse med dem.

Interessante nyheder fra Artitec

NYHEDER

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Artitec har fortsat serien med "RIP"-modeller, altså fuldstændigt udslidte køretøjer. Her gælder det en Citroën Dyane, som er fremstillet som delvist slagtet bil – med hullet kaleche, knuste ruder, 'træt' lakering og reservemotor i bagagerummet – kort sagt et bedrøveligt syn. Sådanne udtjente bilvrag ser man ofte ved landejendomme, så det er et herligt blikfang på et diorama eller på modeljernbanen.

Citroën Dyane er i dag nok ukendt for mange, men det var en luksusudgave af Citroën 2 CV med kraftigere motor og et nogenlunde tæt karosseri – i 2 CV'en mærkede man altid vind og vejr også inde i kabinen, da det trak og blæste ind alle vegne. Dyane var dog knapt så populær som 2 CV, og den blev da heller aldrig en "kulbil" som originalen, selvom den som sagt var bedre på flere punkter. Artitec har også udgivet modellen i dagligdags tilstand.

Den anden nyhed omtalte jeg allerede i Nürnberg-reportagen – ost på reoler til last i godsvogne. Nu er de her, og det er et sæt med to fyldte reoler med runde Gouda-oste. Reolerne er udviklet til Artitecs nederlandske ostevogn, men de passer glimrende til f.eks. Heljans IAR-vogne (selvom IAR er beregnet til ægtransport). Kunsten er bare at finde en kølevognstype, hvor skydedørene kan åbnes. Det giver et godt blikfang, især hvis man kan finde en arbejder, der er i færd med at læsse/losse vognen, mens en ostebil holder ved siden af. På grund af reolernes konstruktion egner de sig ikke til løs opstilling på læssevejen eller andre, åbne steder.

Artitec art. nr. 487.601.05
Citroën Dyane. H0-model, epoke IV-VI.
Pris ca. kr. 250,-.

Artitec art. nr. 28.117 Ostereoler,
to stk. H0-model. Pris ca. kr. 80,-.



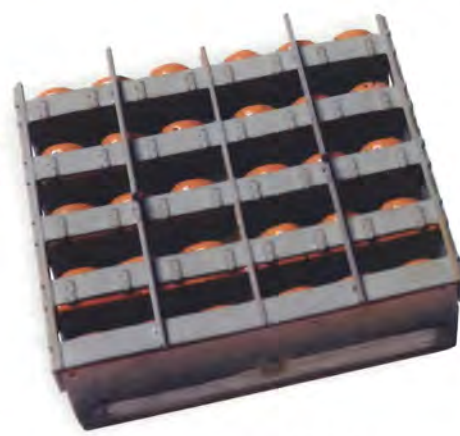
Dyane'en var faktisk en ret pæn og stilren bil, som ikke fik den popularitet, man havde kunnet håbe på.



Hertil og ikke længere - den veltjente Citroën Dyane har nået endestationen forlængst



Bagagerummet er fyldt med en reserve-motor - eller også er den også defekt.



De to reoler med Gouda-oste fra Artitec - som det ses, kan de ikke stå helt frit, men er beregnet til at stå inde i en vogn, en lagerhal eller lignende.



Rangermester Olsen kontrollerer, at alt er efter forskrifterne, inden de fine oste skal transporteres væk.



Her er de anbragt i en Heljan IAR-kølevogn med skydedøre, men andre vogne kan også bruges.

Skilte og gavlreklamer

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det kan somme tider være vanskeligt at finde egnede forbilleder, når det drejer sig om forretningsskilte eller reklamer m.v. til huse på modelbanen, for enten er man ikke i nærheden af en relevant bygning, eller også er den revet ned. Måske er skilte fra den epoke, man efterstræber, fjernet, malet over eller skiftet ud med andre.

Gennem mange år har jeg fotograferet interessante skilte m.v., når jeg tilfældigvis kom forbi et hus med skilte eller anden udsmykning, som måske kunne bruges på et tidspunkt. Jeg bringer her et udvalg fra min samling; desværre bliver bestanden af egnede motiver mindre dag for dag, efterhånden som skilte fjernes, gavle males over, og værst er det, når et hus med gamle gavlreklamer ganske enkelt forsvinder – bliver revet ned eller omdannet radikalt.

Nok om det – her er mit udvalg, godt blandet:

Det første motiv er fra Gislev Mejeri på Østfyn. Det er – ja, hvordan skal jeg sige det – det mest løjerlige rim, jeg kender til: Hvordan kan "ost" rime på "kost"? Jeg kender ikke til nogen dialekt i Danmark, hvor de to ord rimer – jeg går ud fra, at alle udtaler "ost" som "åst", mens "kost" (som ernæring) nærmest udtales som "kårst". En vittig sjæl i det østfynske, der har udtænkt mottoet? Tja, det får vi nok aldrig svar på. Desværre kunne jeg ikke komme på ordentligt skudhold af skiltet på grund af diverse beholdere, men skiltet er let at eftergøre med en printer.

Det næste billede er lige så pudsigt. "BØRGE.KØBMAND" står der, og det er så så det. Børge har virkelig villet gøre opmærksom på, at han havde en købmandsforretning, og formentlig har alle i Glamsbjerg kendt Børge og hans købmandsforretning, så det var ikke nødvendigt med et efternavn. Børge. Punktum. Købmand. Så var dét afklaret. En skam, at han ikke nåede at få den adresse som e-mail! Forretningen lukkede for mange år siden, men huset findes endnu, lige ved indkørslen fra Odense.

Nummer tre er en virkelig sjældenhed. Tagskiltet viser virksomhedens navn på kunstfærdigt metalramme, hvor navnet "SKANDINAVISK KAFFE- & KAKAO



Gislev Mejeri, cirka 1981 - hvordan udtales dette rim....



Kolonialbutik, 8. juni 2013. Vistnok Syd-sjælland.



Reklameskilte for skilteforretning, Østerbro, sommer 1994.



Kbhvns. Sennepsfabrik, baggård ved Australiensvej, Ø, med Ford Consul, forår 1994.



Ginge-manden som gavlreklame, desværre noget medtaget. Bygningen er siden revet ned. Adelgade, Nyborg december 1994.



Flot, klassisk firmaskilt på gammelt, nu nedrevet pakhus, Gittervej v. Dampfærgevej, Frihavnen ca. 1980-85.



Nørre Højrups Brugsforening 8. juli 2017.

KO." er påsat med gyldne bogstaver - en perle i modelbygning (men uhyre svært at fremstille selv). Her vil en ætsning nok være at foretrække, selvom man også kan bruge messingbogstaver og tyndt netmateriale af messing.

Før i tiden malede man ofte bare virksomhedens navn direkte på muren. Et eksempel ses her - Kbhvns. Sennepsfabrik, som lå i en baggård på Austriansvej ved Lyngbyvejen på Østerbro. En afmeldt Ford Consul holdt foran den lukkede virksomhed og bidrog yderligere til den triste stemning.

Ginge-manden kunne man se mange steder i landet. Det pudsige er, at den forholdsvis uskyldige reklame af nogle blev betragtet som at være uanstændig, dengang den blev malet - i dag ville den højst være kuriøs og altmodisch. LL-reklamen var derimod meget moderne, da den omkring 1960 blev malet på fabrikken, mens LL-symbolet lyste op i neon i mørke.

Sådan kan man blive ved - som nævnt kan det være svært at lave flere af disse reklamer i model; nemmere er det med skiltene, de malede firmanavne og forretningerne, hvor udskårne bogstaver viser butikkens navn. Er man ferm til det, kan man måske selv fremstille reklamerne - enten på computeren eller måske ligefrem med pensel og farve.

BP-skiltet i Tønder sad på bygningen mange år efter, at BP var ophørt med at have servicestationer her i landet, mens skiltebutikkens skilt om skilte vel taler for sig selv! I øvrigt er skiltets tilstand vel ikke den bedste reklame?

Rørende er den private opmaling af Esso-ovalen på den nedlagte tankstation i Fasterholt, og typisk før i tiden var facadebeskiltning med udskårne bogstaver som på "KOLONIAL"-butikken. Desværre har jeg glemt, hvor forretningen lå, men jeg mener, at det var på Sydsjælland.

Nørre Højrups Brugsforening ligger på Nordfyn nær ved landsbyen Ringe - ikke stationsbyen af samme navn syd for Odense. Hvergang, jeg passerer bygningen, tænker jeg, at den burde indrettes som museum, men - hvem skulle drive sådan et sted?

Slakteri-maleriet i Christiansfeld havde en særlig charme over sig; det er desværre malet over for mange år siden, men man kan jo altid tage en fotokopi af billedet og lime på et modelhus og montere et par relæskabe foran. Det kræver i flere tilfælde, at man er god til at male og dekorere selv, men ofte kan man finde gamle firmanavne i ugeblade og lignende, og som sagt kan man med en computer fremstille meget på egen hånd.



Børge. Punktum. Købmand. Fra tiden før e-mail-adresser. Glamsbjerg, juli 1991.



Slakterireklame i Kongensgade, Christiansfeld 1991. Reklamen er senere overmalet.



BP-skilt over port, Tønder sommer 2002.



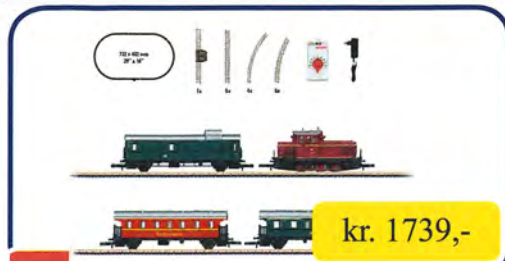
'Genoplivet', hjemmelavet Esso-skilt på nedlagt tankstation i Fasterholt i 1990'erne.



Linnets & Laursen-reklame, Vanløse - selv 50 år efter lukningen af fjernsynsfabrikken sås reklamen stadig. Foto fra den 13. september 2001.



Nye startsæt - Analog - Digitale - Alle størrelser



kr. 1739,-

Märklin 81871

Analog startsæt i spor Z 1:220. Diesellokomotiv DB V60 med Faulhaber motort, skinne cirkel og transformator.



kr. 2119,-

Fleischmann 931885

Digital startsæt i spor N 1:160. Z21 Start digital central, Multimouse håndkontrol, Elektrolok BR 185 m godstog.



kr. 679,-

Märklin 29307

MyWorld startsæt H0 1:87 Airport Express med højbane. To delt batteri drevet motorvogn, trådløs håndkontrol.



kr. 989,-

Märklin 29133

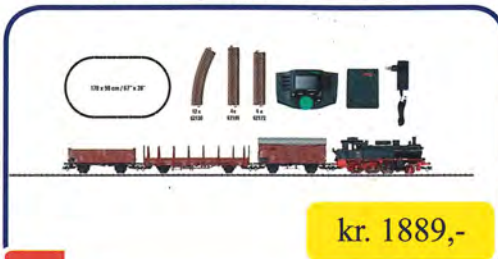
StartUp startsæt H0 1:87 med digitalt damplokomotiv med lys, 2 godsvogne og skinne cirkel. Trådløs håndkontrol.



kr. 1889,-

Piko 59020

Digital startsæt H0 1:87. SmartControlLight digitalsystem, ballastskinner, V200 Diesellok med persontog Epoke 3



kr. 1889,-

Trix 21528

Digitalt startsæt H0 1:87. Godstog med damplokomotiv BR 74 DB. MS2 digital håndkontrol og skinne oval. Med trafo.

Gamle startsæt - Retro - Nostalgi



Fra kr. 350,-

Märklin Startsæt med M-skinner

Startsæt fra 1960-70'erne er altid populære, spørg i forretningen for udvalg, det skifter tit.



Fra kr. 800,-

Märklin 3067 DSB MY 1106

Märklin's klassiske MY'er er altid efterspurgt, Fås både i Brun epoke 3 og Rød-Sort epoke 4. Pris efter stand.



Fra kr. 5,-

Märklin M-skinner

Du finder altid et kæmpe udvalg af M-skinner i forretningen. Håndsporskifter fra kr 20,-, Elektriske sporskifter fra kr 125,-

Service - Reparationer



Fra kr. 250,-

Service på eget værksted

Er dit gamle lokomotiv holdt op med at køre, så lad vores værksted servicere det. Servicedele fås i stor udstrækning.



Fra kr. 6,-

Reservede

Stort lager haves af reservedele til gammelt Märklin, Roco og Fleischmann.



Fra kr. 250,-

Indbygning af dekoder

Næsten alle lokomotiver kan få indbygget dekoder, uanset alder og størrelse. Pris 250/timen dertil lægges dekoder mm