

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 55 · Februar 2021

DKK 130,-

Sporarbejdere og nye specialvogne



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

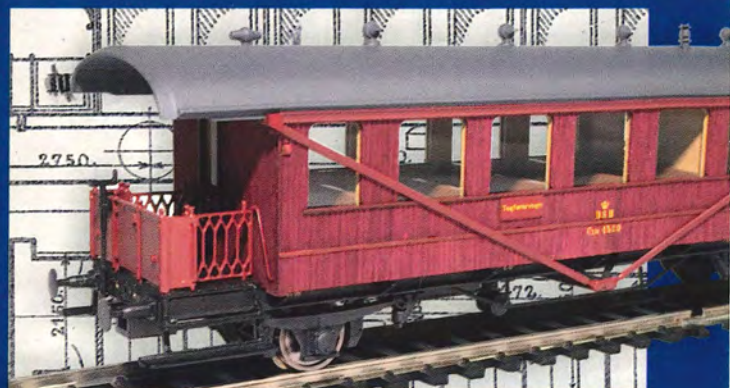
BK 11.02.2021 - 14.04.2021
DKK 130,- - Euro 17,50,-
ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00055
BK returuge 15



■ Rundtur i Hamburg



■ DWA Hobbys rystevogne

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 55, 10. årgang
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.375. Løssalgsspris 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
(Sparekassen Kronjylland)
SWIFT/BIC: KRONDK22 (betal i Euro)

Spørgsmål om betaling:

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

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

Leder

Nu har vi lagt år 2020 bag os - et år, som på mange må-
der vil gå over i historien. Vi vil i stedet skue fremad
og tage fat på tiende årgang af Spor og baner. Tiende
årgang - ja, kære læser, du læste rigtigt: Første nummer af Spor
og baner udkom i februar 2012, og det er hermed tiende år-
gang, vi tager fat på.

Det havde ikke været muligt uden den store opbakning fra jer
alle, og her tænker jeg specielt på de 300 læsere, der har været
med fra begyndelsen. Mange er faldet fra, men nye er kommet
til, og vi kan vel alle glæde os over, at oplaget - trods det seneste
års besværligheder - ikke kun er stabilt, men også udviser en lille
vækst. Jeg vil også takke de mange skribenter og fotografer, der
har medvirket til at få lavet så mange blade. Tak til jer alle!

2021 bliver noget anderledes - det mærkes allerede i dette num-
mer, hvor den sædvanlige Nürnberg-reportage bortfalder. Årsa-
gen er, at messen for første gang overhovedet er udskudt - den
finder sted i uge 29, altså midt i sommerferien. Hvordan den vil
forløbe - og ikke mindst, hvor mange udstillere, der vil delta-
ge - er endnu uvist, men under alle omstændigheder tager Spor
og baner dertil - forudsat, at rejsemulighederne er lempet, og at
smittefarens er væk pga. vaccinationerne. Derfor er der blot et
koncentreret nyhedsreferat, baseret på tilgængelige pressefotos
og meddelelser, udsendt medio januar op til trykningen af bla-
det. Omvendt betyder det, at dette nummer kommer tidligere
ud, og dermed er ventetiden ikke så lang. Dog er det allerede be-
kendt, at Piko kommer først med en industrimodel af DSB's nye
Vectron-lokomotiver. Modellen forventes i 1. kvartal. I øvrigt
er 2021 udnævnt til europæisk jernbaneår - så må vi se, om det
bliver til mere end skåltaler. Den 29. marts er skæringsdatoen.

Jeg har også skiftet distributør. Post Nord var i 2020 blevet så
elendig og upålidelig, at der ikke var anden mulighed. Den nye
distributør er Porto Partner, som lover stabil og bedre omde-
ling - og ved evt. udeblivelse af blad sender firmaet det ad andre
kanaler. Jeg krydser fingre for, at denne nye distributør holder,
hvad de lover, og da andre kolleger har anbefalet firmaet, stoler
jeg på, at kvaliteten er i orden.

På grund af møde- og forsamlingsforbuddet kan jeg stadigvæk
ikke rejse rundt og besøge klubber og private i større grad, men
forhåbentlig kan vi skue mod lysere tider og atter samles i årets
løb; i ventetiden er I alle som sædvanlig velkomne til at sende
materiale - stort eller småt - om jeres projekter, baneanlæg og
modeller hertil - og lad os så komme i gang med nr. 55. God
fornøjelse - og godt nytår!

Med venlig hilsen
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Forsidefoto:

Forsidefotos: Stort foto: Sporarbejdere og specialvogne. Foto SoB
Lille foto: Oppe og nede. Rundtur i Hamburg. Foto Flemming Søeborg
Lille foto: DWA Hobbys nye rystevogne. Foto Vagn Holstein

Indhold



20 Ædle, håndbyggede modeller



46 Nyheder 2021



58 En spøjs englænder

Leder	2	Kurvpuffere	38
Indhold	3	Specialvogn fra Dekas	40
Oppe og nede	4	Som tiden går...	41
DWA Hobby Cx/Cxm - de første "Rystevogne"	8	Sne på Skjoldenæsholm	42
Min Cxm	12	BR 92 fra Trix	43
Nekrolog	12	Rettelser og tilføjelser	44
Værnemagten i Danmark 1940-45	13	Nyheder i 2021	
I gang igen, del IV	14	- et hurtigt overblik.....	46
Ædle, håndbyggede modeller20		WinterZone - nyt fra Sverige	50
Årbog 2020	23	En sporvogn med lys og lyd	51
Corona-rejser	24	Gastankvogn fra Märklin	52
M/S 'Helge' - en postfærge	28	Renault R4190 - en fransk rutebil	53
Historiske billeder fra Roskilde	29	Pølsesnak	54
Høst 1978	32	Franske modeltog 1950-2000	55
"Kampmann" i landskabet	35	Tovognssæt med oldtimere	56
En gammel kødvogn	36	Lys og liv i bybilledet	57
Ny model af VW 1200	37	En spøjs englænder58	



SPOR OG BANER

**NÆSTE
UDGIVELSE
15. APRIL 2021**

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

Oppe og nede

En klassisk højbane - med U-banemateriel i Hamburg.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hamburg har et stort net af S-, U- og RE-baner, og umiddelbart kan det være svært at få overblik over dem – især da linjeføringen er lidt "selvmodsigende" med U-baner oppe i luften sine steder. Til gengæld er det et sikkert, stabilt og hurtigt transportsystem, der bringer én rundt i byen uden om trafikpropperne på gader og veje.

Udgangspunktet er Hovedbanegården, hvor de fleste linjer mødes og krydser hinanden. Billetteringen foregår ved "høflig selvbetjening" i automater, og priserne er ganske moderate. Tager man U-banen, støder man på det overraskende faktum, at den drives af 'Hochbahn' (Højbanen) – men når man er kommet lidt uden for centrum mod St. Pauli med linje U 3, får man en fornemmelse af hvorfor: U-banen kører nemlig her på en regulær højbane af nittede ståltragere, nøjagtigt som man ser det i flere amerikanske storbyer. Udsigten over havnen er formidabel, og ved stationen Baumwall kan

U-banen kører højt over gadens trafik langs havnen som her ved Landungsbrücken.

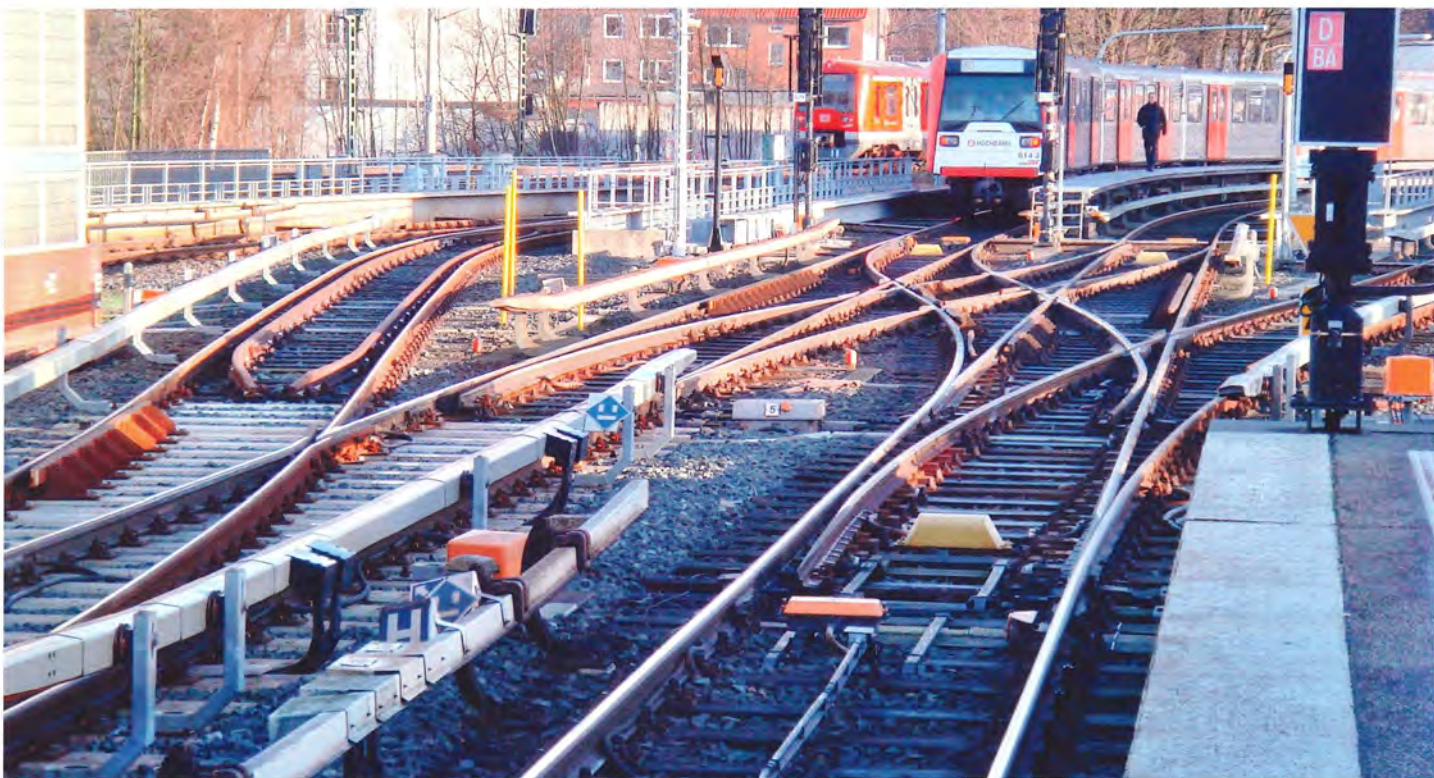




U-banestationen Baumwall har en klassisk banegårdshal, som de findes mange steder i verden, bl.a. på Nørrebro.



Stejle ramper hører til dagens orden på U-baner. Her ankommer et U-banetog til Barmbek.



Sporskifter, krydsspor og snævre kurver kendetegner banegården i Barmbek.

man nyde den klassiske banegårdshal i stil med den, der findes på Nørrebro. Og under banegården i Altona kan man træffe på S-tog i undergrunden, så det virker som den omvendte verden.

Det kan anbefales at tage U 3 (eller S 1) ud til f.eks. Barmbek, der er en stor krydsningsstation for U- og S-banen. Der er tre perroner, og togene kommer og afgår i rask rækkefølge. U-banen har et depot i Barmbek, og de mange sporskifter og krydsspor gør det til en fornøjelse for en (model)jernbaneentusiast at kigge på. I hver ende af U-baneperronen ligger der stærkt sammentrukne sporskifter (trevejssporskifter) i forbindelse med englændere (dobbeltkrydssporskifter) i et omfang, så virkeligheden overgår fan-

tasien. Læg dertil kraftige S-kurver og bratte ramper til de niveaufri krydsninger, så har man faktisk inspirationen til fortidens komprimerede modeljernbaneanlæg. Og så er U-banen jo også helt elektrisk (med sideskinne), så de gamle spor 0-anlæg med sideskinne var ikke helt "ved siden af"!

S-banen har også sine specielle forhold. Materiellet er ret ensartet med BR 472 og 474 som de enerådende typer. BR 474 findes dog i to udgaver, nemlig en "normal" type med strømoftag fra sideskinne samt en variant til to strømsystemer, sideskinne og køretråd. Det kan anbefales at tage en tur med f.eks. S 3 fra Hovedbanegården mod Altona/Pinneberg, for på et længere stykke

gennem byen kører S-banen i en lang kurve på højbane, hvorved man har en flot udsigt over de vidtstrakte banerealer og selve centrum. Og så kan de tyske bybaner noget, der synes at være svært at klare herhjemme – de kan få togene til at køre stabilt, pålideligt og konstant. Måske er det selve systemet med sideskinne (i stedet for køretråd), der gør driftssikkerheden total, for i alle de tyske byer, hvor jeg har oplevet U- og S-banedrift, har den fungeret – selv i de mest ekstreme situationer med 20 minusgrader og titusinder af rejsende i timen.

OBS: Denne artikel er skrevet efter et besøg i 2012, og derfor kan der være foretaget ændringer siden da.



To U-banetog afventer afgang i Barmbek.



I Barmbek krydser S-banen med U-banen. Her ses et af de flotte, røde S-tog ved perronen.



S-tog ved den underjordiske perron i Altona.



Snarlig ankomst til Hamburg Hbf. - over os krydser et ICE-tog den 2. februar 2013.



På forbindelsesbanen oppe over det gamle jernbaneterræn mellem Hamburg Hbf. og Altona kører såvel ICE som S-tog. Bropillen i midten ser spinkel ud. Februar 2013.

Bogier til "Rulleskøjten"

Nye støbninger af Privatbanernes 375 HK-lokomotiv "Rulleskøjten"

Præcisionsbyggesæt med messingstøbte dele, Faulhaber-motor med to svinghjul og byggevejledning.

Vejl. pris
kr. 3.400,-

To stk. Roco V 100-bogier (skal anskaffes separat).

Husk også personvogns-byggesæt, undervogne, endeperroner, rangerplatforme til Nohabs og mange andre løsdele i flere skalaer.



Foto: Copyright MM-Modeller

Freja Modeltog

Se mere og køb online: www.freja-modeltog.dk
v/ Peter Brøndum: pb@freja-modeltog.dk

DWA Hobby Cx/CxM - de første "Rystevogne"



Rystevognstog med litra P som trækraft afgår fra Kbh. H. den 3. oktober 1942. Bagest anes Post III, mens det lille tårn til venstre rummer bagageelevatorene. Foto Jan Walter.



Den nylakerede Cx 10115 fra 1923, en typisk rystevogn. Senere betegnelse var Cx 4505. Vognen blev udrangeret i 1968. Foto Scandia.



Forbilledet for DWA Hobby's CxM-togførervogn med strækbånd, CxM 4520 i Vordingborg 1965. Foto Jernbanemuseet.

CxM 4520 - her ses det, at den røde farve ikke dækker ret godt.

Tekst og modelfotos Vagn Holstein

DWA Hobby fortsætter med deres serie af toakslede personvogne beklædt med ægte træ. Denne gang har de kastet sig over den ældste type "rystevogne", bedst kendt som Cx eller CxM, oprindelig hed de Cx. De blev bygget i flere serier fra 1912 frem til 1923. Vogn-typen er stærkt inspireret, nærmest kopieret fra de svenske C4 vogne, som DSB havde lejet 20 af i 1909. Cx-vognene fik dog i modsætning til det svenske forbillede normale vinduer i trærammer. Vognene byggedes først som pladebeklædte, hvoraf nogle senere blev ændret til listebeklædte. Den sidste serie fra 1923 var teaktræsbeklædte fra starten med store spejlglasruder. Er man interesseret i flere detaljer anbefales Ulrik Tarp Jensens bog "Rystevogne" fra bane bøger ISBN 87 88632 62-8.

DWA Hobby har valgt at lave ni forskellige udgaver af disse vogne: to pladebeklædte, tre listebeklædte, tre togførervogne, hvoraf to er med strækbånd, samt en gråmalet specialvogn.





Endeperronen på CX 4560.



Cx 4560, typen med pladebeklædning og markante vinduesrammer i Arhus 1957. Foto Jernbanemuseet.



Cx 4560, en ret elegant model trods fejlene.



CXM 4520 interiør med sorteringsreol i togførerrummet - en nydelig detalje, man kan arbejde videre med.



Interiør af rystevogn CF 10 173, september 1998. Inspiration til yderligere detaljering af modellerne. Foto Flemming Søeborg.

Desværre må jeg konstatere, at resultatet overordnet set ikke er vellykket:

Den mest iøjnefaldende fejl er taget. Det er ca. 2 mm for kort i hver ende og har fået en forkert krumning. Cx-vognene var karakteristiske ved at have et jævnt rundet tag med konstant radius. Modellerne har fået kraftigere rundinger ved siderne ligesom de senere Cy-, Cu- og Cv-vogne. Derudover har taget fået en underlig affasning på enderne, som får det til at se alt for tykt ud. Der mangler regnlistre i hjørnerne.

Den næste alvorlige fejl er endeperronerne, som også er for korte: De skal rage ud over pufferbrættet. Det skyldes lågen, som er blevet for smal. Endeperronerne er meget karakteristiske på disse vogne, den har de "arvet" fra deres svenske forbillede. Bremsesvinget skal sidde indvendigt på platformen.

Der noget galt med vinduerne: Afstanden fra vinduernes overkant til tagets underkant er alt for stor. Det er især tydeligt på de pladebeklædte vogne, hvor der også mangler kanter omkring vindueshullerne. På specialvognen er det

for alvor tydeligt, at afstanden fra vinduet til tagkanten er for stor. På de resterende vogne ses det ikke så tydeligt. Det er produktionsteknisk forståeligt, at afstanden er for stor på vogne med finérbeklædning, fordi en korrekt, spinkel overligger (ca. 1 mm) ville være meget sårbar/umulig at håndtere. Se forsidebilledet på bogen "Rystevogne". Der er til gengæld ingen undskyldning på de pladebeklædte vogne, da siderne her er fremstillet af ætset messing.

Knap så iøjnefaldende er, at undervognen er præget af genbrug, nok for at holde omkostningerne nede: Aksellejer og fjedre er ikke korrekte: De første serier pladebeklædte var oprindeligt monteret med bladfyedre ophængt i sjækler som på modellen, men med "dråbelejer". Senere blev disse ombygget til det samme system som de efterfølgende serier, som fik "ungarske" fjedre, hvor hovedfyederen hænger i to evolutfjedre. Gradvis blev også det "svenske" leje indført, karakteristisk med fire bolte, sådan som modellen har. Dog ikke Cx 4560, som beholdt "dråbelejet" til udrangering. (se bogen "Rystevogne" side 73). Ungarske fjedre fås som løsdeler hos Dekas.



Cx 4515 blev i 1957 til specialvogn 687, så man skal altså ikke samtidig have de to udgaver på den epokekorrekte modeljernbane.



En af de mange varianter af specialvogne, her den tidligere CXM-vogn med nr. 687 i Brande. Foto Jens Bruun-Petersen.



Den ene side af specialvogn 687 med delvist blændede vinduer og fine påtryk.



Den modsatte side af specialvognen - dejligt med disse markante forskelle.



Det mest almindelige akselleje. Arkiv Peter Abel.



Påskrifterne på specialvogn 687. Her fornemmes træstrukturen tydeligt. Foto SoB.



Det indre af specialvognen mangler indretning med arbejdsborde, skabe, maskiner m.v., så der er noget at gå i gang med.

Øvrige bemærkninger

Der er sikkert flere fejl, men det har ikke noget formål at gå på jagt efter flere. Jeg håber ikke, at denne gennemgang ødelægger glæden hos dem, der har købt modellerne. På deres egne, skæve måde bibringer de trods alt en god del af den ånd, som prægede de første rystevogne.

Generelt set egner "ægte træ" sig ikke til vogne, som skal fremstå som maledede. Det er specielt slemt på hvid- og gråmalede vogne: Strukturen er for kraftig og efterlader et overdrevent, "frønnet" udseende. Det er dog blevet lidt bedre på denne seneste serie, men stadig ikke godt nok. Til gengæld er der ikke noget bedre til at imitere lakeret træ end træ, så bortset fra alle de andre fejl, så er de teaktræsbeklædte udgaver flottest, især togførervognene med "korset" (strækbånd), da afstivningen under taget skjuler det for store mellemrum mellem tag og vindue.

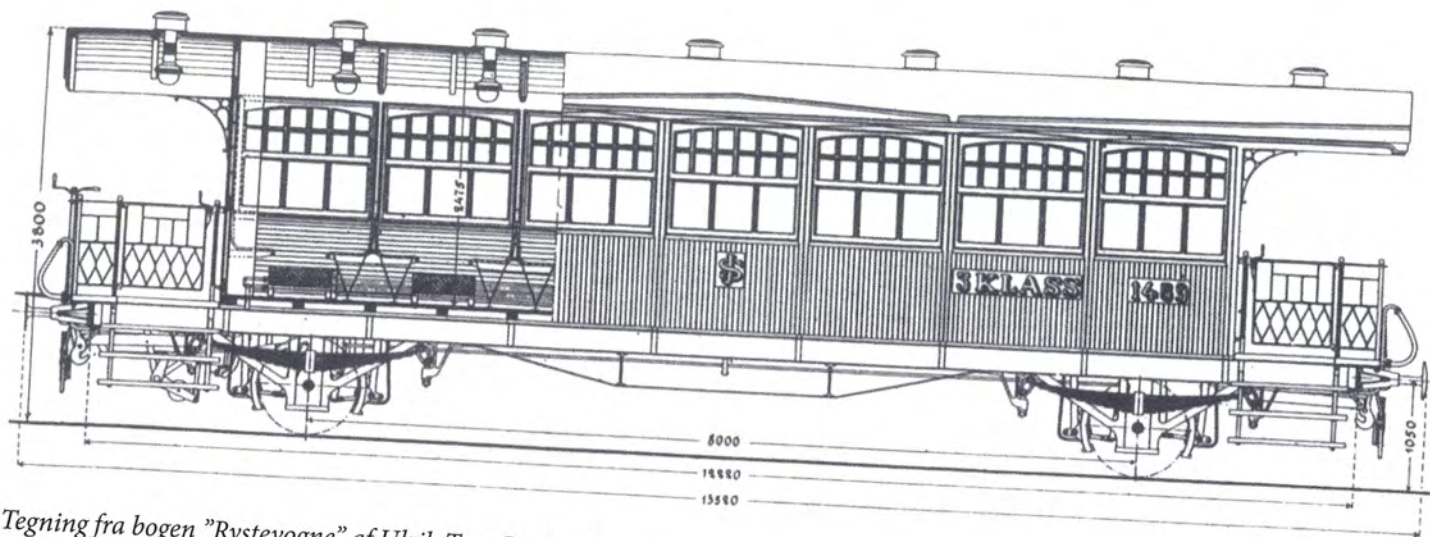
Der også er positive ting at sige om modellerne: f.eks. er deres indretning forskellig og korrekt, endda med sorteringsreol i togførervognen, en kakkellov havde dog pyntet. Tagventilernes placering er også forskellig og ser korrekt ud: Den pladebeklædte viser den mest almindelige: udelukkende torpedoventiler også over toilettet. Togførervognene er monteret med klassiske toiletventiler, hvilket billedokumentation også viser.

Farven samt litreringen på de pladebeklædte er flot, ligeledes er de lakerede teakbeklædte vogne flotte, her står litreringen skarpere end på tidligere udgivelser. Det gælder også togførervognen, som kan fremvise et flot skilt "Togførervogn", men det som skal illudere maledede sider, ligner nærmest rødbejdet træ.

Emballagen er glimrende: En ikke for stor, men kraftig æske, som er let at åbne, vognen holdes godt fast i den formstøbte plastindsats; dog bør en sådan laves symmetrisk, så det er ligegyldigt, hvordan vognen vender.

I en opsummering må jeg sige, at resultatet af DWA Hobbys seneste udspil er mildest talt skuffende, især fordi mange af fejlene nemt havde kunnet undgås, hvis man bare havde kigget lidt på billeder og tegninger. I dag, hvor mulighederne for at lave korrekte modeller aldrig har været bedre, er det underligt, at de ikke er blevet udnyttet. Jeg tror ikke, at Viggo Falkenstrøm, DWA's stifter, ville have godkendt projektets resultat. Det, der måske ærgrer mig mest, er, at en sådan udgivelse i et godt stykke tid fremover blokerer for andre og bedre udgivelser af disse vogne!

DWA Hobby art. nr. 53001-53009
Div. rystevogne. H0-modeller.
Pris ca. kr. 650,-/stk.



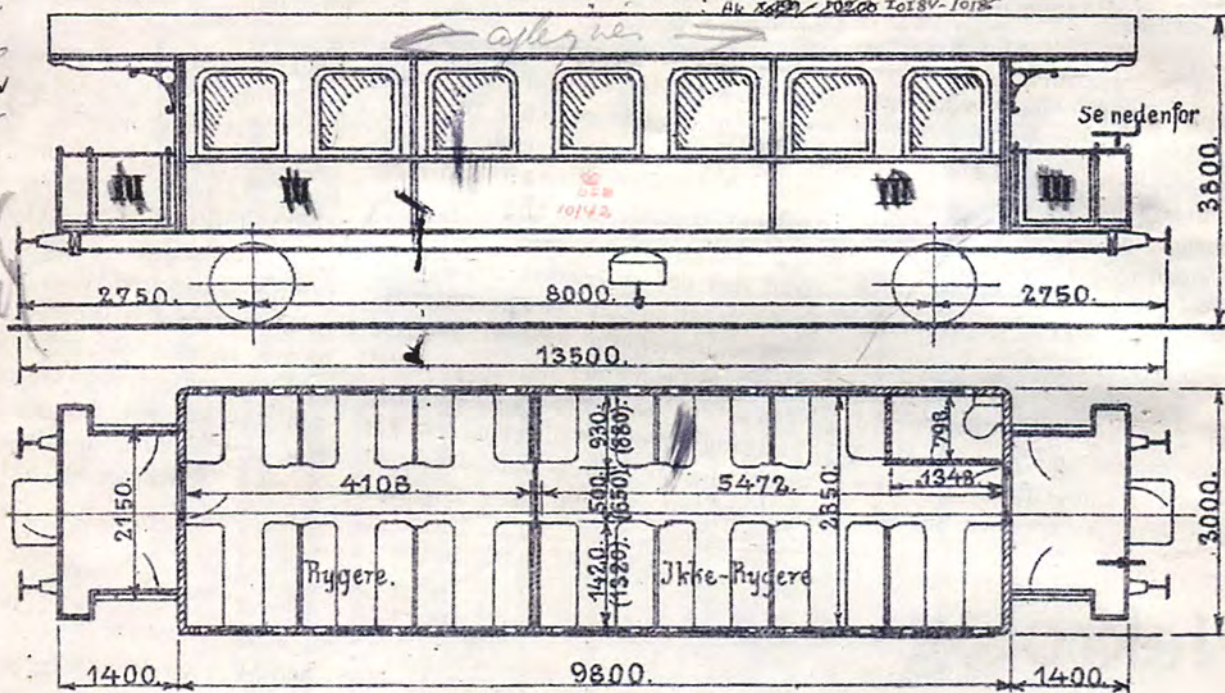
Tegning fra bogen "Rystevogne" af Ulrik Tarp Jensen, bane bøger 1996.

CF.

104

Set alle 60. Litra CF. Nr. 1014-10200.

Værkstedsomraade: Kh. 1014-10183, 10186-10200.
 Ak 10184-10185, 10187-10188



10141-10160. 1914. Scandia.

10161-10180. 1913.

10181-10190. 1912.

10191-10200. 1913.

Vakuumbremse.

10141-10150 } Skruerbremse.

10171-10185 }

Højtryksvarmeapparater.

Maalene i () gælder for 10181-10200.

10141-10142 TB. Dymmarro (Rør, Isold) 242 Vgft Egen belysning
 10184-10185 anrindes på Ar. Havnebane og har derfor Napalastrim.

66 Siddepl. III Kl.

Tara ca. 14100 kg.

Ljalland.

Tara 16800 kg

10141 set
 10142 set
 143 set
 144 set
 145 set
 146 set
 147 set
 148 set
 149 set
 150 set
 151 set
 152 set
 153 set
 154 set
 155 set
 156 set
 157 set
 158 set
 159 set
 160 set
 161 set
 162 set
 163 set
 164 set
 165 set
 166 set
 167 set
 168 set
 169 set
 170 set
 171 set
 172 set
 173 set
 174 set
 175 set
 176 set
 177 set
 178 set
 179 set
 180 set
 181 set
 182 set
 183 set
 184 set
 185 set
 186 set
 187 set
 188 set
 189 set
 190 set
 191 set
 192 set
 193 set
 194 set
 195 set
 196 set
 197 set
 198 set
 199 set
 200 set

10141
 10142 set.

Side fra Driftsmaterielfortegnelsen 1928 med diverse bemærkninger. Slg. SoB.



Af Vagn Holstein

Vi skriver sommer 1963, jeg har lige modtaget en pakke med posten! Den var fra Bent Palsdorf, som dengang udgav "Modelbane Nyt". Jeg havde købt en pakke med ældre blade. Det var som juleaften! Husker det som i går! De mange blade blev hurtigt gennemlæst og flere byggeprojekter udpeget, deriblandt en dejlig tegning af Ole Brandstrup Jensen af CxM-vognen! Den ville jeg bygge, og den var færdig i juni, står der inden i dens æske, hvoraf det også fremgår, at det var selvbygger nr. 3. Nr. 1 var ML, nr. 2 var QH, så sværhedsgraden svingede en hel del.

Der var flere nye udfordringer ved CxM, ikke mindst taget, som havde et meget stort u-understøttet udhæng. Her kom min far med en særdeles

god idé: Vi havde en stort set tom Martini-flaske fra min konfirmation det år, og det viste sig at den havde samme diameter som tagets runding, så der blev klæbet et tyndt stykke karton stramt om flasken. Derefter blev der smurt et tyndt lag Araldit ud over et passende område, derefter blev der klæbet endnu et lag tyndt karton udenpå, og til sidst blev der hældt kogende vand i flasken!

Hvad sker der så? Flasken udvider sig og sikrer, at kartonet får nøjagtig flaskens diameter, og Aralditten bliver presset ud og hærder hurtigere, voila! Når kartonet er skåret fra flasken, har vi udgangsmaterialet til et endog meget stærkt tag, nu skal det bare skæres til og limes fast på vognkassen, som blev

fremstillet i 1,5 mm aeroplan-finér, mit foretrukne materiale dengang.

Undervognen og endeperronerne blev lavet af dåseblik ligeledes efter inspiration fra et andet nummer af MB Nyt. Fjederattrapper blev fremstillet af to lag affaldsplast. Buffer og koblinger var Märklin-dele. Hjul og trin kom fra Long, først senere fik vognen torpedoventiler fra Heinzl. Vognen har tilbagelagt mange modelkilometer bl.a. som bivogn til min ML, men selvfølgelig også som togførervogn i mine efterhånden stort set hjemmebyggede godstog bl.a. trukket af Long My, ombyggede N- eller T-maskiner. Det var tider!

Nekrolog

Af Flemming Søeborg

Kort før jul sidste år kom meddelelsen om, at 'banen's stifter, Vido Hribar, var død efter længere tids svær sygdom.

Vido stammede fra Kroatien i det daværende Jugoslavien. Han rejste som ung mand i 1950'erne til Danmark for at mødes med sin daværende penneveninde, Ebba, som han siden blev gift med. Vido fortalte engang, at Danmark for ham virkede som et utroligt paradis, hvor der var frihed og muligheder for at leve frit i modsætning til hjemlandet, som han i mange år ikke ønskede at gense. Ebba og Vido boede i Nakskov, hvor han fik ar-

bejde som journalist på den lokale avis, Ny Dag (et socialdemokratisk dagblad). Med tiden blev han redaktionschef på bladet.

Vido havde stor interesse for tog og jernbaner, og i hjemmet havde han en modeljernbane, som blandt andet var dekoreret med sten fra de lande og steder, han havde besøgt. Da tidsskriftet "Lokomotivet" i 1989 besluttede at holde et års sabbat, betød det et stort afsavn for Vido, der længtes efter et blad med danske nyheder på modeljernbaneområdet. Da der ikke var andre muligheder, besluttede han sig for selv at udgive et modeljernbaneblad, og "banen" var født. I første omgang lavede han et mindre oplag på

500 stk., men det viste sig at være en god idé – bladene blev solgt og gav dermed basis for det næste – og næste – blad.

Selv, da "Lokomotivet" genopstod efter tænkepausen, viste det sig, at der var basis for begge blade, og "banen" voksede i antal og omfang – så meget, at den oprindelige cyklus på fire numre årligt med tiden voksede til fem, seks og et enkelt år syv årlige numre. Oplaget lå længe stabilt oppe på omkring 2.900 eksemplarer – helt ekseptionelt for et så specielt magasin. Det blev læst – og det blev kommenteret i brede kredse, og "banen" kom til at spille en stor rolle mht. udviklingen af dansk modeltog. Især var der et godt samarbejde mellem "banen" og Heljan,

Værnemagten i Danmark 1940-45

Af Flemming Søeborg

"Lokomotivets" tidligere redaktør og udgiver, Torben Andersen (TA), har brugt lang tid i arkiver for at finde hidtil ukendte oplysninger frem om emnet, Værnemagten i Danmark. Det er et område, der i høj grad har været forsonet - man kan måske sige, at der har været en vis form for berøringsangst over for emnet. TA indleder bogen med en kortfattet beskrivelse af den tyske hær ("Wehrmacht") efter nederlaget i Første Verdenskrig og udviklingen i store træk hen mod den nazistiske overtagelse af magten i Tyskland. Herefter tiltog oprustningen, hvorunder Tyskland blev mere og mere aggressivt, og det førte til udbruddet af en ny krig i 1939.

TA fortæller grundigt om de mange divisioner, korps og armeer hos Wehrmacht, hvorefter forholdene i Danmark beskrives. Vi blev besat den 9. april 1940, først og fremmest for at sikre tyskerne adgangen til Norge, som var livsvigtig for Tyskland. Det tyske luftvåben, Luftwaffe, behøvede flyvepladser i Danmark, da flyenes aktionsradius ikke var lang nok.

I Besættelsen medvirkede ud over motoriseret landevejsmateriel også nogle pansertog, der dog ikke kom i anvendelse; men jernbanerne spillede under hele Besættelsen en meget stor rolle med at bringe tropper og forsyninger

og bladet var i høj grad medvirkende til, at der kom danske vogne og lokomotiver på skinnerne fra Heljan.

Vido blev rystet i sin grundvold i midten af 1990'erne: En morgen, da han og kollegerne skulle møde på arbejde, kunne de ikke komme ind på avisen - låsene var blevet skiftet ud i nattens løb. Det var den socialdemokratiske ledelse i København, der med lynets hast havde lukket avisen - uden at informere medarbejderne! Arbejdsgivermentalitet af allerværste slags, som Vido vredt sagde. Han var rasende over handlingen og ville derefter intet have at gøre med partiet. Han fik dog en økonomisk godtgørelse, som han benyttede til at investere massivt i edb-udstyr til bladet, og han samt den tidligere medarbejder, typograf Palle Pedersen, fortsatte nu med at lave bladet på fuld tid. Det



Forsiden.

frem, transportere syge og sårede soldater væk og i det hele taget sikre logistikken mellem hjemlandet og fronterne. Værnemagten var ikke altid lige begejstret over DSB's formåen, hvilket gav mange vanskeligheder i samarbejdet med transporterne.

Det kræver dog en stor militærhistorisk interesse og indsigt for at få det fulde udbytte af bogen, hvilket TA også gør rede for i bagsideteksten. Og - det er vigtigt at pointere - det er ikke en bog, der handler om jernbanerne under Besættelsen, i denne bog spiller de en underordnet rolle - men for



Bagsiden.

at forstå forholdene for Værnemagten og de tyske tropper er bogen et vægtigt vidnesbyrd. En interessant og grundig bog med en kolossal mængde af data og informationer.

Torben Andersen:
Værnemagten i Danmark 1940-45,
1. del. TPT Historic 2020. 140 sider,
stift bind, talrige illustrationer.
ISBN 978-87-999 181-5-7.
Pris ca. kr. 525,-.

betød til gengæld, at Vido selv fik mindre og mindre tid til at rejse rundt - bladet tog hele hans arbejdstid, og sågar pakningen og kørslen til posthuset med utallige kasser stod han selv samt noget af familien for.

Vido blev ramt af den første blodprop for en del år siden, og det var et memento om at tage det mere med ro. Han fortsatte dog i samme tempo med bladet, men i 2011 besluttede han at lukke det fra den ene dag til den anden, og nr. 126 blev hermed det sidste, trykte blad fra hans side. Efter en længere pause genoptog han bladudgivelserne, men nu var "banen" blevet digitalt og udkom mere sporadisk. I foråret 2020 ophørte udgivelsen, da Vido var blevet ramt af et par blodpropper mere, og tirsdag den 8. december 2020 døde han, godt 82 år gammel.

Vido var en meget hjælpsom og forstående "chef", der på sin egen, tilbageholdende måde gav gode råd og tips. Det mærkede jeg, da jeg begyndte i det små at skrive artikler til "banen" i 1992. I min naivitet regnede jeg med, at der ville være stof til fem-seks udgivelser mere - men der tog jeg grueligt fejl! Vido var en god vejleder og lyttede gerne - og tålmodigt - til alle, i såvel ind- som udland. I flere år talte vi op til en time sammen i telefonen næsten hver aften om stort og småt, om planer og nye initiativer for bladet, men også om mere private forhold. Jeg er ham stor tak skyldig for at have hjulpet mig i gang med skriveriet og står i dyb gæld til ham for denne indsats. Vido efterlader sig hustru samt to voksne børn og børnebørn. Æret være hans minde!

I gang igen, del IV



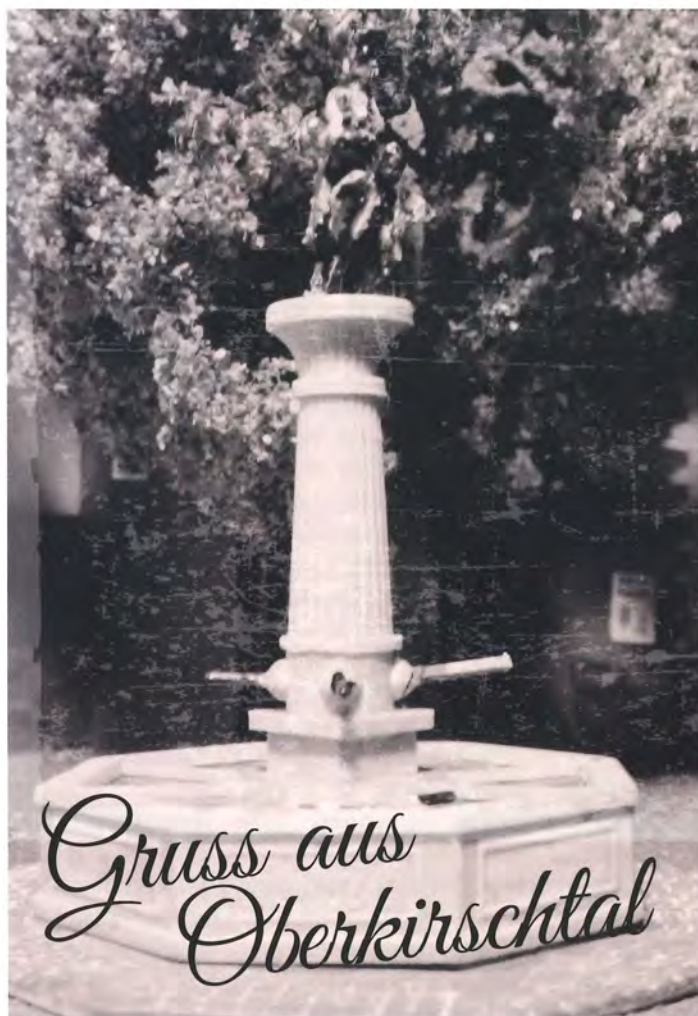
Rentier Max Bauchmann diskuterer togenes præcision med stationsforstander von Strammkurschen - de er ikke enige.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

S porene er lagt, byen og vejene er klare, togene kører, og det lille anlæg er færdigt - eller er det? Nej, i mine øjne bliver det forhåbentlig aldrig færdigt, selvom alting nu er på plads. Noget af det, der afgør om banen er færdig eller ej, er, om det hele virker, såvel teknisk, elektrisk som visuelt. Da alle huse var færdige, træer og anden vegetation på plads, manglede der alligevel noget - personer, småting, detaljer, finurligheder - ikke alt for mange, men nok til at give det hele et realistisk præg.

Det er selvfølgelig meget individuelt, hvad man føler, at der ubetinget skal være på et anlæg, men går man epokemæssigt frem, er sagen ligetil: Ingen moderne biler, tog eller andet forkert i epoke I-II og III, men derimod damptog, hestevogne, folk i ældre munderinger på gaden, gadehandlere og gamle emaljeskilte; i epoke IV og frem ser man til gengæld kun damptog som veterantog, der er ingen hestevogne, kun biler, og de er overalt, mens folk er klædt i farverigt tøj.

Men tværs gennem epokerne er nogle ting "statiske" - og det gælder i høj grad inden for jernbanerne: Skilte, signaler, bygninger, hele jernbanemiljøet kan være næsten intakt gennem 80-90 år, dog med udskiftning af togene og personalets uniformer, også byens huse behøver ikke at udskiftes (men kan det godt). I det følgende ser vi nogle af de detaljer, der for norges vedkommende fandtes i 1930, men sikkert også kunne ses i 2010.



Byens stolthed, den nye brønd fra 1903 på stationstorvet til minde om Mutti Merkelchen, symbolet på Oberkirschtal og egnen.



Tålmodige passagerer på perronen. Toget er planmæssigt forsinket - også i dag. Piko-plakaten hører en senere tid til.



Her er sporskiftet i 'normalstilling' - kørsel ad krumt spor - og hullet i ballasten er nogenlunde camoufleret.



Ved omstilling af tungerne må omskifteren bevæges sidelæns, og hullet i ballasten bliver tydeligt. Ved underjordisk drev fyldes hullet med et stykke ballast.



Rocos sporskifter har en lille tap (nederst til højre), som omstilleren limes fast på, hvorefter den kan genplaceres.



Her er sporskiftet omstillet (digitalt), og lanternen ligeledes drejet (med håndkraft). 'Osten' kan desværre ikke bevæges.



Auhagens sporskiftelanterner er også bevægelige, men uden egentlig funktion..



Et par steder måtte attrapperne understøttes med et lille fundament, lavet på kort tid med et stykke koldskum og stenfolie fra NOCH.



Den færdige del klar til indbygning - derefter limes lidt sand- eller grusballast rundt om attrappen samt evt. lidt ukrudt.

Dengang og nu

På stationen har tiden stået nærmest stille, og den originale væglampe fra åbningen i 1908 sidder der stadig. Stationsuret stammer dog fra 1950 og er i øvrigt en schweizisk opfindelse fra 1941. I forbindelse med etablering af det lille, elektromekaniske centralapparat i 1928 blev der tilbygget en post i bindingsværk ved den ene gavl.

Det var dog kun de vigtigste sporskifter (nr. 1, 2, 4, 6 og 7), der betjentes fra posten, de tre andre (nr. 3, 5 og 8) var håndbetjente (mest i forbindelse med rangering). I forbindelse med opstillingen af centralapparatet blev spor II hovedsporet, mens spor I herefter blev ankomst- og afgangsspor for godstog. Sporskifte 8 blev noget senere centralbetjent - heldigvis tog den lokale avis-fotograf Herr Klickmeier billeder af arbejdet.

I øvrigt har endestationen lige fra anlægget været belastet af for lidt sporplads, hvilket begrænser togenes længde til max. fire vogne + lokomotiv. Hvis

der er to passagervogne samt rejsegodsvogn med i toget, skal toget for at komme til perron helst benytte spor I og køre gennem sporskifterne 5 og 7, ellers kan passagererne ikke stige ned på perronen, men må gå gennem ballasten.

Materiellet på ZOB var omkring 1930 stort set det samme som ved åbningen, nemlig et lille toakslet damplokomotiv "Berg", en Kittel-dampvogn (ubrugelig), to ældre passagervogne, en ny og en gammel lukket godsvogn, to affældige åbne vogne, to ældre rejsegods/togførervogne; ved spidsbelastninger som under efterårets store vinhøst-fest kørtes før 1920 ekstratog fra nabobanerne K.W.St.E. (Württemberg), Bad. StB. (Baden), K.Bay.Sts.B (Bayern), PE (Pfalz) og K.Sächs.Sts.E.B. (Sachsen); ind imellem måtte også indlejes materiel fra KPEV (Preussen). Efter 1920 så man ofte DRG-materiel på banen.

På den gamle postgård hænger stadig det gamle smedjernsskilt "Zur alten Post", selvom postvæsenet allerede i 1922 flyttede til nyt posthus i nærheden af stationen (ikke med på anlægget).



Inde i signalhuset kan man lige skimte centralapparatet og portør Lauscher.



Banegården var det første hus med elektrisk belysning i Oberkirschtal - her ses væglampen sammen med meldeklokken på perronen.



Ejeren af vinstuen ville ikke høre tale om elektricitet, men fik i stedet installeret en gaslanterne på hjørnet af bygningen. Brandhanen måtte han dog acceptere.



Herr Prof. Dr. von Eigenwill forlader vinstuen efter at have holdt foredrag om betydningen af håndmedede proptrækere, som han er ekspert i.



Her i 1930'erne var trafikken hovedsagelig stadig med hestevogne - mere travlt havde man heller ikke. Kræmmer Tuttelhuhn er på vej med sine varer.



Tilsyneladende kendte hestene vejen udenad, for Bauer Pferdeapfel brugte hverken pisk eller tømmer, når han skulle på marked.



I trængselstider lånte ZOB af og til materiel fra andre baner som her, hvor en prøjsisk IV-classes vogn kører under vinfesten 1913.



Borgmesteren har fået fint besøg af en partifælle fra Dinkelsbühl, der kører en Mercedes-Benz 630 K fra 1927.



Ups - mon ikke selskabet forrest skulde passe lidt på - ellers vælter bænken om lidt. Det er et privatfoto og en smule skævt - taget med et Agfa Bælgkamera.



Har De hørt, at... Den grå avis, Frau Schnackenvoll, beretter om de seneste sladder-historier for den halvdøve Herr Frommbach.



En flok daglejere i gang med at ombygge et manuelt sporskifte til centralbetjening - alt foregår med håndkraft, men det giver da en dagløn. Foto: X. Klickmeier, Oberkirschtal



Extrablatt - Extrablatt - Avisdrengen bringer sidste nyt fra USA.

Foran gården står stadig vandpumpen til hestenes forsyning med vand. Hver ons- og lørdag er der frugt- og grøntsagsmarked lige overfor stationen. Her står også byens stolthed, brønden til minde om Mutti Merkelchen mit Kind und Lamm, selve symbolet på fredsommelighed og fordragelighed i Oberkirschtal, rejst af byens borgere i 1902.

Gade- og vejtrafikken bestod mestendels af hestevogne, som det har været i århundreder, men den moderne bilisme begyndte også at vise sig i byen - og der blev tilmed opsat et par vejtafles i slutningen af 1920'erne. Det gamle gartneri i byens

udkant vis-à-vis remisen blev omkring 1950 revet ned; på grunden blev den nye brandstation (med én sprøjte) opført.

Og hvert år ankom storkene og bosatte sig i rederne på banegården og vinstuen - i byen vidste man at hæge om storkene, som man mente beskyttede byen mod rabundus og anden malheur. Derfor var og er der forbud mod dræning af våde enge og vandhuller, således at enhver stork kan finde føde nok til sig og ungerne.

Så livet blev levet uden bekymringer i nævneværdig grad i Oberkirschtal til omkring 1930. Man var ikke upåvir-

ket af situationen rundt om, men man passede sit og så frem til hvert for- og efterår, når glade rejsende valfartede til byen for at opleve vinfesterne og nyde de lokale delikatesser, kølig hvidvin (Sonnenglanz) med friskbagte tvebakker (fra Zwiebach nede i lavlandet) og den lokale ost, Kirschtaler Kräutertopp. I næste nummer følger vi udviklingen i Wirtschaftswunder-årene, hvor det nydannede Deutsche Bundesbahn overtog driften fra den nedslidte bane.

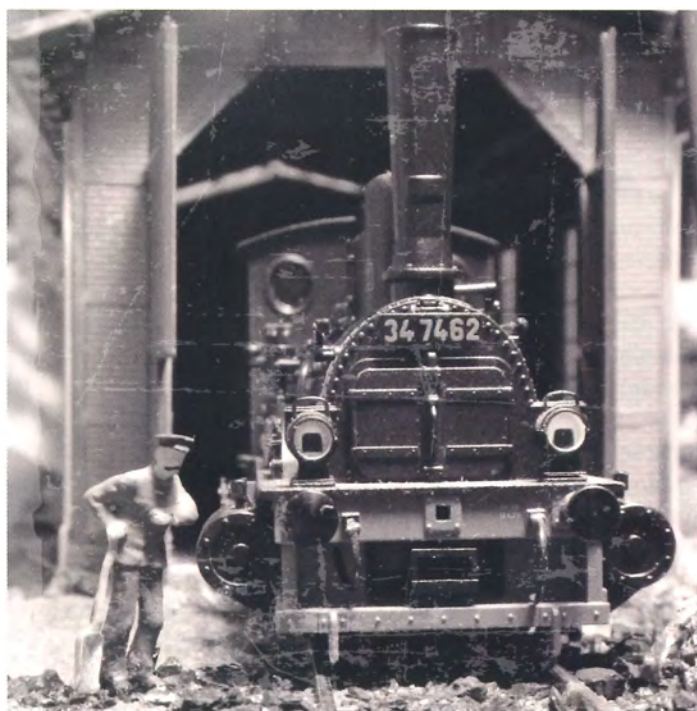
Billederne er lettere ridsede, men forholdsvis velbevarede trods deres alder.



Hør nu, Meyer, nu må De sige til chefen, at vi ikke længere vil køre i det gamle ragelse her på banen. De tre Beamter er ophidsede over materiellets tilstand.



Fruen på borgmestergården ser noget stram ud i masken - hvor er tjenestepigen nu henne?



Oldtimer-lokomotivet BR 34 7462 kørte indtil skrotningen også på ZOB. Her hviler det sig i remisen med den trofaste fyrbøder Armin Kohlbeizer ved siden af.



Banens oprindelige Kittel-dampvogn led konstant af nedbrud og afventer endnu en gang en grundig overhaling. Ukendt Beamter står og ser ud til at heile.



C 13, den ene af de oprindelige to passagervogne. Kupévognen stammer fra 1893 og blev købt brugt. Den var i brug til omkring 1950.



Det flotte, gamle udhængsskilt for 'Zur alten Post' har hængt der i generationer.



Storken sidder på banens tag, han ser over toget og byen...



Fuglen er fløjet, men der kommer nok en ny. Det er et gammelt fuglehus fra Heljan.

Tema / Epoke		I	II	III	IV	V	VI
1	Länderbahn	x					
2	Deutsche Reichsbahn		x				
3	Deutsche Bundesbahn			x	x	x	
4	Deutsche Bahn AG					x	x
5	Privatbane	x	x	x	x	x	x
6	Privatbane, kun passagertrafik					x	x
7	Privatbane, kun godstrafik				x	x	x
8	Veteranbane				x	x	x
9	Nedlagt, bustransport			x	x	x	x

Bemærkninger

Rubrik 2: Deutsche Reichsbahn/Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRB/DRG) ca. 1920-45; kan evt. underopdeles i flere underepokener.

Rubrik 3: Deutsche Bundesbahn (DB) 1949-90 – her ses bort fra epokemæssige variationer.

Rubrik 4: Det kan tænkes, at DB AG kun kører passagertog, mens godskørslen er udliciteret til en privat operatør.

Rubrik 5: Privatbane: Banen kan have været privatbane gennem hele perioden.

Angivelserne er blot vejledende, og andre snitflader kan også tænkes. Driften kan f.eks. have været indstillet en årrække for så atter at være genoptaget af klima-hensyn eller som veteranbane. Den ultimative tilstand er, hvor sporene er pillet op, og alle kører i egen bil.

Ædle, håndbyggede modeller

*Scrapmotorvogn med bogiebivogn - det var et af Preben Høybyes barndomsmin-
der, der her er realiseret i model.*



*Parat til kørsel
på Märklin-spor.*



Tekst og fotos Olaf Hermansen

Til trafikweekend på Sporvejsmuseet i juli mødte jeg Preben Høybye. Udover at være kørende i sin 65 år gamle MG, der var en af de biler, der fulgte med sporvognene, viste Preben mig sin nybyggede modelsporvogn. Corona-sporvognen kan man kalde den, da det var under krisen, at Preben fik bygget den.

Mit første spørgsmål var, hvorfor det var en scrap-motorvogn med en Lunding-bogiebivogn? Svaret var, at det var sådan et blandet vogntog på linie 3, som Preben bedst husker fra sin barndom, hvor de boede ved Mozarts Plads og tit kørte med treeren til Enghave Plads for at handle. Det er jo ofte barndomsmin-
der, der bliver det, som man senere i livet samler på eller bygger i model. Prebens sporvogn er, som alt andet Preben har bygget, tre-skinne analog, dog med elektronisk omskifter. - Kom forbi og se mine hjemmebyggede lokomotiver, indbød Preben mig.

Den invitation skulle ikke siges to gange, så kort tid efter besøgte jeg Preben, og det var ikke skuffende. Sikke en mester ud i modelbygning, men lad mig begynde med Prebens barndom



Scrapmotorvognen solo.



Post - eller rejsegodsvognen, som Long aldrig fik lavet, har Preben Høybye også bygget i model.



Mx-lokomotiver er en eftertragtet model, som kun findes i få, håndbyggede eksemplarer.



Frichs 'Firkanter' - et populært forbillede, som mangler i storseriemodel

i 1950'erne. Det var med en Märklin-bane med et par lokomotiver, der endte i en kasse oppe på loftet, hvor det lå i mange år, indtil Preben en dag fandt dem frem, og det kørte naturligvis stadig perfekt.

I mellemtiden havde Preben uddannet sig til urmager, hvilket var et håndværk, der var lidt på retur, så der blev skiftet til en elektronikteknikerstilling hos SAS. Håndværket kunne Preben, så han gik i gang med at bygge et par af de firkantede Frichs-privatbanelokomotiver. De blev beundret af venner, så det gav mod på flere af de skønne, farverige og forskellige lokomotiver. En dag spurgte en bekendt, om Preben kunne bygge en model af det svenske trevogns-lyntog, Scandia-pilen Xoa5, med sikker langs siden. Naturligvis blev den bygget, og de fotos, jeg fik forevist, viste en nydelig model. Så blev det de gamle Ms- og Mb-lyntog i tre- og firevognsudgaven, der står og ser flotte ud i vitrinen ved siden af en Mo, der blev bygget, før kunststof-Mo'en kom fra Hampli og Heljan.

Dengang fandtes kun Longs model, og netop Long-indehaveren Poul Schneider byggede Preben en vogn til. Schneider, der på det tidspunkt havde standset fabrikationen af Long, fortalte, at han havde fortrudt, at han ikke fik fremstillet en postvogn til sine personvogne. Det fik Preben til at gå i gang med en sådan, hvor kravet var, at den skulle køre på Long-bogier. Det blev til to stk.: én til Schneider og én til vitrineskabet derhjemme. Så blev det den store Mx fra 1932, der blev bygget, TKVJ M 3-motorvognen, Triangel-motorvogne samt et par vogne, men damplokomotiver holdt Preben sig fra.

Alle modeller fremstilles naturligvis i metal, dog med træbeklædning, hvis forbilledet har det. Motorerne er Märklins. Mest fra de små damplokomotiver 3000, 3029, samt V 200 diesellokomotivet 3021 og elektromotorvognen 3076. Grunden er, at det er robuste og velkørende motorer, og det er det, Preben lægger vægt på, og så skal modellerne være robust og



Også den leddelte motorvogn af MQ-typen har Preben Høybye bygget en model af.



Her er nogle af DSB's første Triangelvogne.



ØSJS-Triangelvogne - ædelt håndværk fra Preben Høybyes side.



KS-vogntoget er kommet 'godt op at køre'.



De brune S-tog er også meget eftertragtede.

solidt udført, så der ikke knækker noget af. Godt forpustet af de mange indtryk spørger jeg: - Har du så en modeljernbane? Svaret er nej. - Der har min interesse ikke været, svarer Preben, men jeg vil have, at mine modeller er velkørende. Til ære for mit besøg var der stillet en prøvebane op på spisebordet, så jeg kunne nyde modellerne i fart.

Modellerne bygger Preben i sit imponerende værksted i den ene ende af huset. Jeg blev misundelig på den orden, der var. Alt har sin plads og er til at finde, og der er materialer til mange nye modeller. Det næste projekt, som er delvist færdigt, er et brunt firevogns S-tog. Derefter bliver det en Lunding-bogiesporvogn som linie 2, hvilket også er et barndomsminde.

Det er ikke kun modeltog, at tiden bliver brugt på. I garagen holder en MG TF, der blev købt i USA for 15 år siden, og som Preben for nylig er blevet færdig med at restaurere. Behøver jeg nævne, at den kører perfekt og er driftsikker. Før den blev anskaffet, var det Nimbus-motorcykler, der blev passet og plejet.

Mættet af indtryk takker jeg af for en god dag, hvor jeg har fået stor beundring for Prebens evner til at bygge og sætte i stand, selv under en corona-krise.



Preben Høybye i sin flotte MG TF 1500 på vej til Sporvejsmuseet.



Detalje fra gavlenden på en af vognene.

Årbog 2020

Af Flemming Søeborg

Kort før jul udkom årets traditionelle årbog om livet og udviklingen på de danske skinner. 2020 blev på mange måder et usædvanligt år, ikke mindst på grund af corona-krisen, der rent faktisk medførte, at al kørsel med offentlig transport blev frarådet af myndighederne - alligevel kørte tog og busser stort set, som de plejede, men med markant færre passagerer. DSB meldte om et fald på 65 %, og det er uhyggeligt meget. I en periode sidst på året var den kollektive trafik i Vendsyssel helt indstillet, men den kom dog i gang igen.

Ellers viser bogen, at der også i 2020 skete meget på det jernbanemæssige område. For eksempel blev den københavnske minimetro udvidet med en strækning til Nordhavn, og der kom flere togsæt til resten af metroen. DSB modtog omsider de første af de nye EB-lokomotiver af Vectron-klassen, og Odense Letbane fik leveret de første 16 nye sporvogne. I Københavns omegn blev letbanebyggeriet videreført, og baneforlængelsen til Aalborg Lufthavn ved Lindholm kom i gang. Selv den forkætrede nye bane København-Køge Nord-Ringsted fik flere togafgange, så på anlægsområdet var der tale om positive hændelser.

For dog at bøde lidt på situationen med Corona-begrænsninger satte DSB midt under sommeren 50.000 billige rejsepas til salg - men undlod samtidigt at gøre opmærksom på, at talrige jernbanestrækninger var spærret som følge af de uendelige sporarbejder. En tur fra København til Frederikshavn indebar således hele fire gange skift undervejs til togbusser, og det var vel ikke, hvad de rejsende havde drømt om?

Et positivt træk fra DSB var, at der atter kom et beskedent udvalg af varer fra pendulerende sælgere i enkelte tog - noget, der har været praktiseret i årevis i f.eks. Tyskland. På Haslev station blev der endda indrettet en "stationsstue" med café og billet salg - et eksempel til efterfølgelse? Det ændrede dog ikke ved, at DSB i en markedsundersøgelse i Berlingske Tidende havnede på en næstsidsteplads, selvfølgelig med Post Nord allernederst. For godstrafikken var der en betydelig stigning i kombitrafikken, altså med transport af trailere.

For lokalbanerne - de tidligere privatbaner - ser det også broget ud: Østbanen mangler penge til en sporfornyelse, hvilket har medført sænket hastighed. På flere baner undersøger man mulighederne for at anskaffe batteri- eller brinttog for at mindske forureningen. Det nye ERTMS-signalsystem er begyndt at brede sig ud over nettet, og anlægget af den nye Storstrømsbro er nu i fuld gang, mens passagererne på den sjællandske Sydbane har haft det pragtfuldt med togbusser.

En par begivenheder, der vakte stor opsigt, var overførslen af E 987 og MY 1104 fra Tønder til Gedser Remise - E 987 fremførte det sidste plangodstog fra Herning til Fredericia den 15. maj 1970, men trænger stærkt til istandsættelse. Men gå selv på opdagelse i denne årbog, der som sædvanlig er fyldt med hundredevis af flotte billeder, taget af dygtige fotografer rundt om i landet.

På sporet af 2020 Årbog om danske jernbaner; red. Niklas Havresøe. Dansk Jernbane-Klub 2020. Stift bind, 102 sider. ISBN 978-87-87050-89-0. Pris kr. 249,-.

På sporet af 2020
årbog om danske jernbaner

På sporet af 2020

årbog om danske jernbaner



Dansk Jernbane-Klub

NYHED



PRIS KR.
250,-
(+ porto)

Olsen Bandens
Chevrolet Bel Air
er atter på lager.
**PRIS KR.
375,-**

BEDFORD S

MED FIRE BEHOLDERE TIL LEVENDE FISK

H0-model, typisk for 1950'ernes eksporteventyr
med fisk fra dambrug til udlandet.

Dekorert med transfers fra www.skilteskoven.dk
(Modellen har intet reelt forbillede)

**BESTIL HER: modelbiler@outlook.com
eller tlf. 26 15 25 50**

FRISPORET

Corona-rejser



Atlantic Coast Line, North Carolina Transportation Museum i Salisbury. Google Maps street-view.



Køreklare BNSF-lokomotiver i Duluth, Minnesota. Google Maps street-view.



Union Pacific klar til afgang fra Miller Yard, Dallas. Bemærk det karakteristiske vandtårn, pure US. Google Maps street-view.



Conway Yard, Pittsburgh, Pennsylvania. Skiltet gælder forhåbentlig ikke for Norfolk Southern. Google Maps street-view.



Rangermaskine i St. Louis med den 192 m høje Gateway Arch i baggrunden. Google Maps street-view.

Af Rasmus Wiuff / Fotos Google Maps

Disse Corona-tider er vi nok mange – især blandt dette blads læsere – som savner at kunne rejse ud i den store verden og spotte tog. Eller blot tage på små dagsrejser til vores nabolande. Men det er slut nu, og ingen ved, hvornår vi igen kan tage toget, bilen, færgen, flyet eller cyklen til fremmede himmelstrøg. Så må vi jo finde på noget andet, og her kan en virtuel rejse på internettet anbefales. Det er gratis, og man kan på ingen tid flyve fra Rom til Rio!

Mine rejser sker via Google Maps i satellit-indstillingen, hvor man let kan finde spændende jernbanemiljøer, som kan udforskes nærmere med street-view. Turene kan afvikles på pc eller telefon. Hvis man for eksempel vil udforske Detroit, så er det ret nemt at finde interessante jernbanemiljøer der. Man starter blot med at skrive Detroit i søgefeltet. Men hvis man vil rejse ud i det blå, for eksempel over den amerikanske prærie, så er der så meget irrelevant information på Google

Maps, at man hurtigt mister overblikket – hvor pokker blev den jernbane af?

Derfor anvender jeg ofte en anden søge-platform, hvor alle jernbaner i hele verden står relativt klart. Jeg ved ikke, hvem der er den bagvedliggende udbyder af denne platform, men jeg benytter en gratis version på min telefon via www.shipfinder.com. Det gode ved shipfinder er, at de mange skibe til søs ikke generer udsynet til jernbanerne på land. Og alle jernbanelinjer ses ganske tydeligt uden uvedkommende information – kun de største veje er vist og naturligvis vand (floder, søer, havet). Når man zoomer ned fra stor højde, vil man ofte opleve, at nyligt nedlagte jernbanelinjer stadig er synlige. Når man kommer tæt på, er kun de linjer, som er i drift, synlige. Men på denne måde kan man altså også finde nedlagte sidespor og sidebaner. Disse kan senere efterforskes i Google Maps.

De fleste jernbaner ligger så langt fra veje med street-view, at man må nøjes



Easy rider! Desværre uden tog på den flotte bro. Google Maps street-view.



Storhed og forfald. Sidste gang der kørte tog fra Michigan Central Train Depot (Detroits hovedbanegård) var i 1988. Nu har Ford købt den ikoniske bygning og vil der indrette udviklingscenter for fremtidens køretøjer.



Kuldepot et sted i det østlige Tyskland. Lige til at kopiere til modelbanen. Bemærk sporene efter køretøjerne. Selv i Google Maps fugleperspektiv kan man se spændende detaljer.



Udrangeret eller reserve materiel et sted i Tyskland. Google Maps.

med at følge dem fra Google Maps. Her kan man da også få fantastiske overblik over store rangerbanegårde, fra Malmø over Maschen til Bailey Yard i Nebraska. Men det sjoveste er via street-view at komme helt tæt på lokomotiver og vogne eller spændende infrastruktur. Det er ikke altid let, for jernbaneanlæg ligger ofte gemt bag mure og levende hegn, eller også er niveauet mellem vej og bane så forskelligt, at man intet kan se. Men fra broer og på veje inde på rangerterrænet kan man nogle gange få fine kig. Pludselig står der en gammel rangermaskine eller man ser en række flotte nye tankvogne. Især omkring de større banegårde er der nogle steder i street-view 360 graders enkeltbilleder, både udendørs og indendørs.

De tog, man ser på Google Maps, er naturligvis ikke de samme, som dem man spotter fra street-view. Begge er øjebliksbilleder, som ikke er optaget samtidigt. Men ofte holder der vogne og lokomotiver de samme steder, hvorfor Google Maps er en udmærket indgang til at se materiellet i "1:1" med street-view.

Verden er så stor – også set med jernbanebriller – at der ligger uendelig mange oplevelser og venter. Jeg har som illu-

stration til denne artikel blot medtages et ganske lille udvalg. Hvis jeg skal pege på mine yndlingslande, så er det Sverige, Tyskland og Schweiz. Tyskland er dog ikke dækket så godt med street-view som de fleste andre europæiske lande. I Schweiz kan man køre med på Rhätische Bahns strækning over Bernina Passet med Google Maps street-view, som her burde hedde rail-view. En fantastisk tur med skønne tog, broer, huse, blomster, sne og bjerge.

Disse nærtliggende lande må vi forhåbentlig snart besøge igen – og så er det jo godt at være forberedt. Men også USA er meget spændende at gå på opdagelse i, især godstogsentusiaster. Der er masser af store rangerterræner samt et utal af "sidings" ud til fjerntliggende industrier, og i det vilde vesten kan man opspore superlange godstog. Også Rusland er interessant – her betyder jernbanen stadig meget.

Prøv selv at tage på tur rundt i verden og find det unikke. Måske kunne redaktøren overtales til at have en fast rubrik med de mest spændende fund fra den store verden? I det mindste her under Coronakrisen.



Bernina-passet, på vej med Google Maps rail-view.



Med Bernina Express og Google Maps rail-view gennem spiralviadukten ved Brusio



Dobbeltraktion Re 10/10 med grøn Re 4/4 forrest. Flüelen, Schweiz. Google Maps street-view.



Flüelen Bahnhof. Mange af bladets læsere kender sikkert Fallers flotte model fra 50'erne af denne modernistiske bygning. Google Maps street-view.



Fra Shipfinder. Mystiske jernbaneanlæg et sted i Sibirien. Dem havde jeg aldrig fundet i Google Maps. Supplerende analyser med Google Maps peger på, at det drejer sig om sidespor til underjordiske tanklagre.



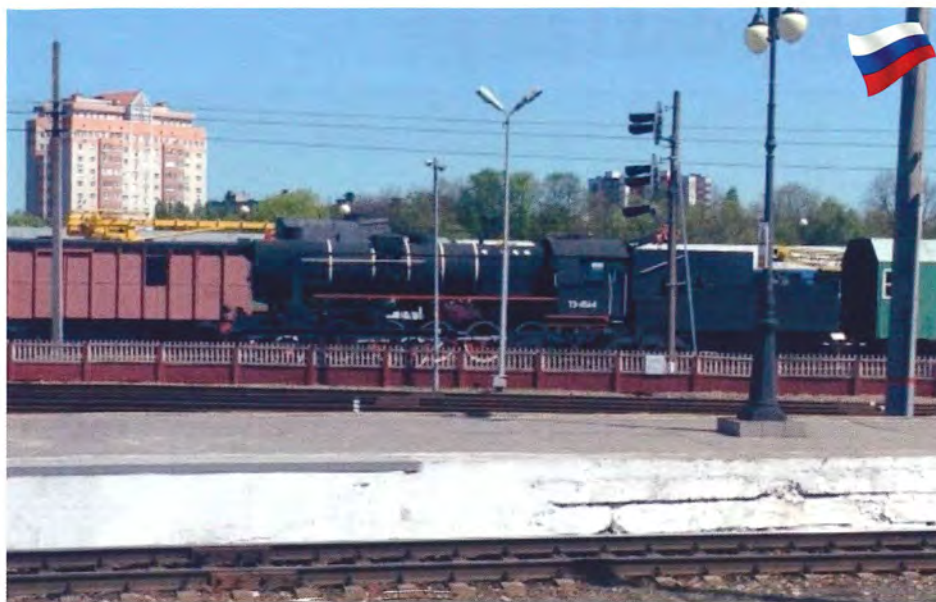
Leningrad Banegården, Moskva. Google Maps street-view.



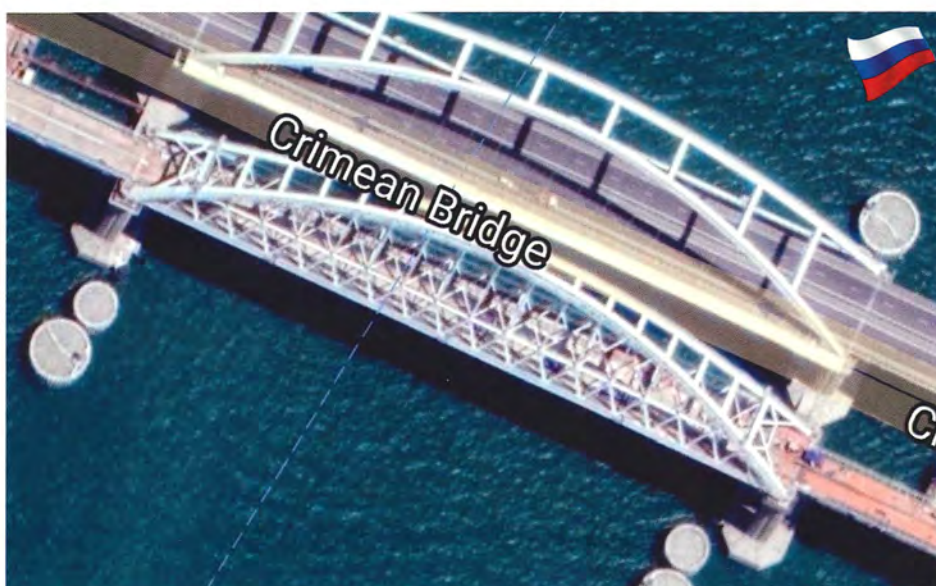
Leningrad, afgang mod Moskva. Google Maps street-view.



Godstog i Sankt Petersburg, Google Maps street-view.



Tidligere tysk BR 52 i Kaliningrad, Google Maps street-view.



Den udskældte Krim Bro mellem Rusland og Krim. Putin åbnede jernbaneforbindelsen den 23. december 2019. Broen ser ud til at være sikret godt mod skibsstød. Google Maps.



Brasilien. Bemærk det alternative læsegrej. Tre entreprenørmaskiner stillet på spinkle stilladser. En simpel og billig løsning, også på modelbanen. Google Maps street-view.



Kaliningrad hed indtil 1945 Königsberg. Hovedbanegården er fra 1929. Google Maps street-view.



SPOR OG BANER

**BESTIL BLADET
HJEM ONLINE**
WWW.BLADPORTAL.DK

Få bladet leveret et par dage
efter uden ekstra omkostninger.



www.bladportal.dk

M/S 'Helge' - en postfærge



MS 'Helge' for indadgående.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

M/S 'Helge' er et lille træskib, bygget i 1924 af Ring-Andersens Træskibsværft i Svendborg. Oprindeligt sejlede hun på ruten Svendborg-Thurø-Tåsinge med post og passagerer, men efterhånden blev først Thurø, siden Tåsinge forbundet med Fyn ved hjælp af dæmning og/eller bro, og dermed forsvandt postfærgens eksistensgrundlag - næsten da. For i stedet fik 'Helge' ny identitet som udflugtsbåd i sommermånederne, hvor 'Helge' gennem mange år har været uløseligt forbundet med Svendborg og Svendborgsund.

Sejladsen er skøn en sommerdag, hvor man aldrig er langt fra land og kan nyde det sydfynske øhav fra dets allerbedste side; M/S 'Helge' har anløbspladser flere steder, således at man f.eks. kan stige fra borde i Troense og spise frokost på kroen for så at sejle videre med en senere afgang - eller sådan var det, indtil covid-19 satte en stopper midlertidigt for dette.

Hele vinterhalvåret ligger M/S 'Helge' ved dokken på det værft, hvor hun blev bygget. Den oprindelige glødemotor er forlængst udskiftet med en Scania marine-dieselmotor, men båden har i det

ydre ellers ikke undergået mange ændringer, hvilket også ville være synd.

'Helge' i model

Der har gennem årene været mange ønsker om en færgemodel fra et større firma, men det er aldrig blevet til noget. Derfor er det heldigt, at enkeltpersoner har taget sagen i egen hånd og bygger færger og skibe - og det er mit indtryk, at der virkelig bliver bygget mange skibe og færger, specielt til modelbanerne. Således spurgte jeg da også en af de dygtigste modelbyggere, Ove Pedersen fra Jelling Modelskibsværft, om han ville bygge M/S 'Helge' til mig (og, i parentes bemærket, jeg havde blot enkelte fotos af 'Helge' til rådighed).

Intet problem, sagde Ove, hvorefter han gik i gang, og snart efter var kølen lagt, derpå kom siderne og alt det øvrige, og en dag i den tidlige vinter kom Ove forbi med 'Helge', som nu hygger sig i selskab med en stribe andre skibe og færger fra Oves hånd - 'Morsø', 'Korshage', 'Samka', 'Odin' (bugserbåd fra FB), nogle fiskekuttere fra andre modelbyggere samt 'Skælskør'. Dermed er desværre også min ledige kajplads opbrugt, så skal jeg have flere både, må det vist blive u-både!



Moderne redningsflåder ligger parat på øverste dæk.



Detaljer med skorsten, redningsbåd m.v.

Historiske billeder fra Roskilde



Udsigt mod vest fra banegården med toldpakhuset til højre. Her står i dag bl.a. FC-tårnet. Desværre er billedet meget beskadiget. Slg. Allan Testrup.

Af Flemming Søeborg

Allan Testrup, der har bidraget med mange, fremragende artikler her i bladet, fandt for mange år siden under oprydning på Roskilde banegård en stak ældre billeder, som han nu viser for offentligheden.

De stammer fra 1930'erne, men ikke fra samme dag eller tidspunkt.

Det ovenstående foto er taget fra luftbroen, der førte over sporene, førend perontunnellerne blev anlagt. Her kigger vi vestpå med toldpakhuset og det tilhørende sporareal til højre. På dette område står i dag FC-tårnet, og i de senere år er der opført flere bygninger med restauranter, kiosker og et føtex-marked samt anlagt holdepladser for busser.

På de følgende to billeder ses banegården også fra vestenden - på billedet med de mange banearbejdere ses remisen i bag-

grunden. Det er nok i dag utænkeligt, at et sjak af banearbejdere med håndkraft flytter et komplet sporskifte på plads. Det gjorde man dengang, og med pintze- eller jernstænger fik man så lirket det helt på plads. På gavlen til højre kan det blandt andet tydes, at Roskilde Andelsslagteri reklamerer med "... af fineste dansk B... [bacon?]. Nedenunder står "Nylagte, stemplede Ande... [æg?]. Desværre er teksterne svære at tyde, da der er tale om en eller flere overmalinger og afskalninger.

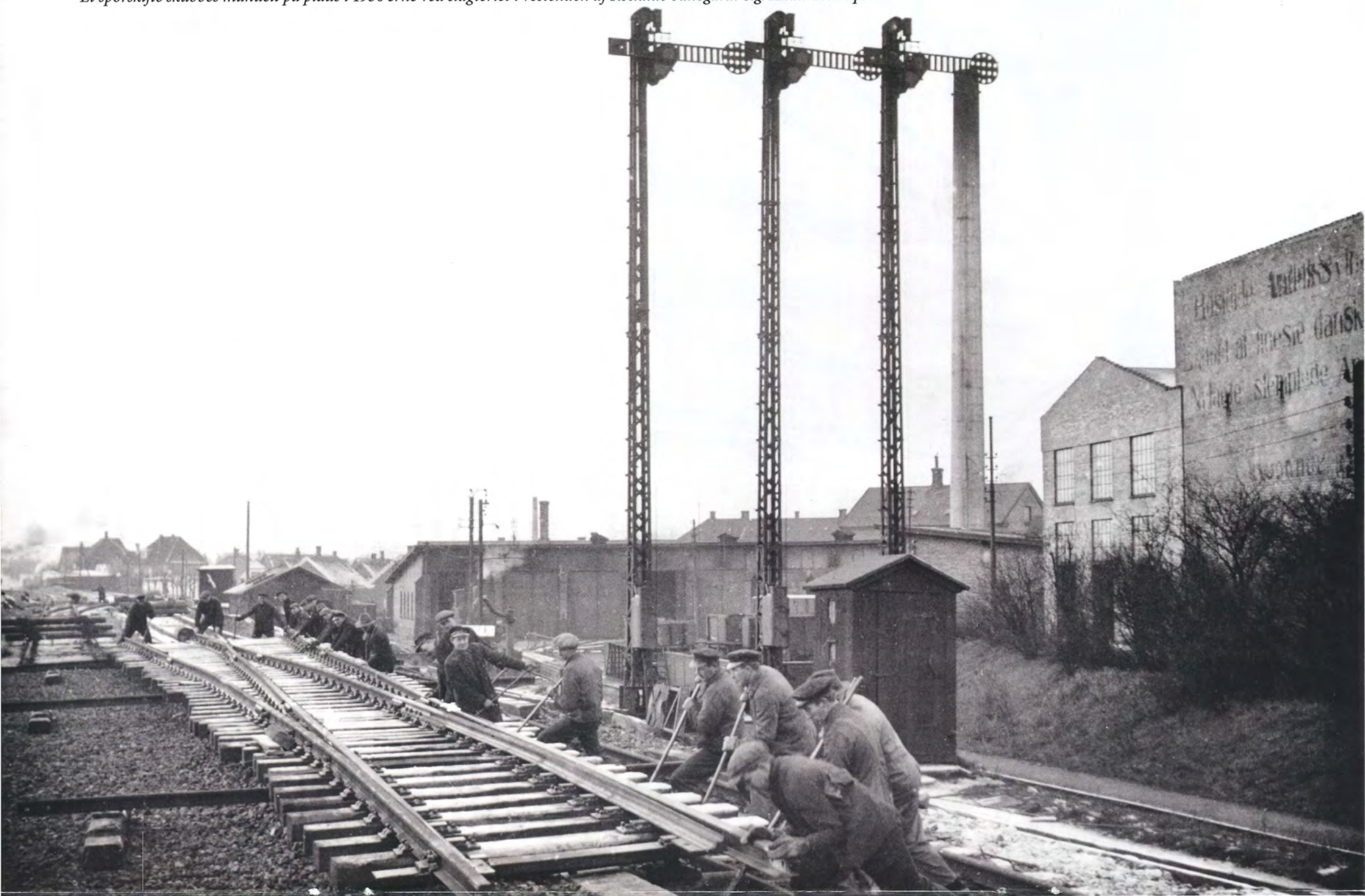
På dets sidste billedekiggervi fra Luftbroen ind mod banegården og perronerne med de flotte, buede tagkonstruktioner, som blev omtalt i nr. 49. Her er vi i 1930'erne, hvor den nye perron 4 til højre er nyanlagt - men endnu uden perontag. Der er også arbejder i gang på perron 3, hvor en åben godsvogn med bremsetårn holder på sporet sammen med andre vogne. I baggrunden troner det fotte vandtårn - det blev nedrevet i 1980'erne i forbindelse med en sporændring, men

det burde have været fredet, egenartet og sjældent, som det var. I baggrunden ses "Øen" - et større opråde til opstilling af vogne, og helt i baggrunden anes udkørslen mod København. Helt til venstre ses selve banegårdsbygningen og det daværende posthus - i dag ligger der en modernistisk bygning, der ikke harmonerer med noget som helst.

Nogle af billederne - muligvis dem alle - er optaget af den lokale fotograf A.M. Lynged & Co., Skomagergade 10, Tlf. 1123, Roskilde. Desværre har flere af billederne ret mange ridser og skrammer, men det er forståeligt nok, deres alder taget i betragtning.

I næste nummer bliver de sidste tre præsenteret, hvorefter billederne bliver overdraget til Jernbanemuseet til evig arv og eje; så hvis læserne har kommentarer eller yderligere oplysninger til billederne, er de meget velkomne.

Et sporskifte skubbes manuelt på plads i 1930'erne ved slagteriet i vestenden af Roskilde banegård. Slg. Allan Testrup.



Sporarbejder ved spor 5 i 1930'erne inden perron 4 fik nyt tag. Sammenlign med billeder side 26-29 i nr. 49. Slg. Allan Testrup.



Høst 1978

Tekst og modelfotos Niels Nørby

Ingen modelbane uden et passende landskab og intet landskab uden bondegårde! Næsten uanset hvilket tema man har valgt for sit modelbane-anlæg, er "strækning" et nøgleord, hvilket i de fleste tilfælde er ensbetydende med opdyrkede marker, græssende køer og mere eller mindre idyllisk beliggende landbrugsejendomme. Udvalget af sidstnævnte med dansk udseende er heldigvis med tiden blevet en del større, end dengang der stort set kun var selvbyg eller Heljans klassiske, tre-længede bondegård at vælge imellem.

Taler vi landbrugsmaskiner og vel at mærke udgaver, der i tidens løb kan tænkes at have fundet vej til danske marker, er udvalget i model ganske begrænset. De store tyske producenter af kørende materiel i skala H0 såsom Wiking, Herpa, Busch m.fl. har stort set alle forskellige slags landbrugsmaskiner i deres sortiment, men ofte er det ret "eksotisk" udseende maskiner, der næppe nogensinde eller yderst sjældent har været benyttet i Danmark. Heldigvis er danske modelbanefolk også her blevet forkælet inden for de sidste par år.

Hollandske Artitec, der nok er mest kendt for deres resinstøbte byggesæt af huse og skibe, lancerede for et års tid siden en Massey Ferguson MF 830 mejetærsker i deres H0 Countryside-serie. En særdeles flot model, der kan erhverves enten som saml-selv eller som færdigproduceret model. En sådan maskine passer perfekt ind i mit danske 1978 sensommer-modelbanelandskab, så den måtte jeg bare have. Serien omfatter efterhånden rigtigt mange spæn-



Så er der noget at gå i lag med - udsigt til dejlige hobbyaftener.



Delene efterprøves for fejl og mangler inden sammenbygning.

dende redskaber såsom traktorer, plove, halmballepressere m.m. og udvides til stadighed med nye modeller.

Sideløbende er de 3D-printede modeller trængt ind på markedet. Materialet er ligeledes her i reglen en slags resin og den relativt billige fremstillingsproces, der tillader og muliggør produktion af mindre serier af modeller, er helt klart kategoriens største fordel. I reglen er detaljeringsgraden dog ofte en smule lavere end ved de støbte modeller, hvilket er betinget af fremstillingsprocessen, men vurderet ud fra pris/kvalitet-forholdet får man ganske meget for pengene.

I indeværende artikel skal vi se nærmere på byggeriet af ovennævnte mejetærsker og en relativt simpel hø-vender fra Artitec, samt en Taarup-grønthøster og

en Volvo-traktor fra svenske Frykmodell.

Byggeriet

For modelbyggeren er resin et noget anderledes materiale at arbejde med end de klassiske byggesæt af polypropylen/-styren. Forfatteren må blankt indrømme, at erfaringerne med dette materiale er begrænsede, hvilket ligeledes er tilfældet med håndteringen af de tilhørende ark med nysølv-ætsede detaljer. Men hvo intet vover, intet vinder, så det er bare at kaste sig ud i opgaven.

Først og fremmest skal man være opmærksom på at delene er meget mere sprøde end de velkendte modelbyggesæt, så håndteringen og navnlig adskillelse fra støbe- og printe-rammerne må foretages yderst forsigtigt. En konstant skarp hobbykniv og en skalpel til de mindste dele er ufravigelige værktøjer. En spids pincet af god kvalitet er ligeledes nødvendig.

Ligeledes kan samlingen af de enkelte dele kun foretages med den giftige



Gode nerver og roligt håndlag er en betingelse for et godt resultat.



Delene til Taarup-grønthøsteren med decals inden samling.
Foto SoB.



En vigtig del af processen er grundmaling af delene.



Et tyndt lag maling i farve kan bedst påføres med air-brush.



Volvo-traktoren nærmer sig færdiggørelsen og bliver lige prøvekørt.

cyanocrylatlim, hvilket fordrer en gennemtænkt arbejdsplads med tilstrækkelig udluftning. Alene limen udelukker, at børn overhovedet bør arbejde med disse byggesæt.

Endnu en vigtig detalje ved byggeprocessen med de meget små dele er en effektiv belysning. Undertegnede har således haft meget stor glæde af en kraftig luplampe med indbygget LED-belysning, da øjnene jo desværre ikke længe er som hos en 17-årig.

Men nu til selve byggeprocessen, hvor der lægges ud med den største af modellerne, dvs. mejetærskeren. Generelt er resin-delene udført særdeles filigrane og fordrer kun en begrænset efterbehandling, hvilket lettest foretages med en fin kosmetikfil eller til nød med bagsiden af et knivblad. Visse steder er den medfølgende byggevejledning dog en smule vanskelig at afkode, hvilket bringer modelbyggeren i tvivl om en lille udragende "knop" skal fjernes eller faktisk er en reel del af mejetærskeren. Desuden er ikke alle billeder i vejledningen desværre udført korrekt i for-

hold til plastdelenes faktiske udseende. Her må man så gætte sig frem. En række fotos og gerne i farve af den færdige Artitec-model (kan findes på nettet) er derfor til uvurderlig hjælp.

I det store hele følges byggevejledningen slavisk, dog undlod jeg at montere mejetærskerens utroligt tynde, ætsede baglygteholdere (vejl. pkt. 5) før til allersidst i processen, da disse er meget skrøbelige og let kan beskadiges under håndteringen af modellen. Det anbefales at lade modellen hvile behørigt imellem de enkelte limninger, da især de ætsede dele af naturlige årsager har bitte små limflader og dermed kun er fastholdt med en begrænset styrke. Eventuelt kan man bygge på to modeller sideløbende, hvis tålmodigheden er udfordret.

Det kan være vanskeligt at dosere de nødvendige små limmængder, men et tip er at påføre lim med spidsen af en tandstikker og desuden at have en ud-tjent lille pensel ved hånden, hvorved eventuel for meget påført lim hurtigt kan bortviskes. Penslen overlever nok

næppe dette, men hellere det end en lim-tilgrisset model. Inden der nås til malearbejderne, springer vi til samlingen af den næste model – grønthøsteren fra Frykmodell.

"Kampmann" i model

Modellen er en særdeles flot imitation af den for få år tilbage overalt på danske græsmarker forekommende grønthøster fra maskinfabrikken Taarup ved Kerteminde. Den rigtige slåmaskine produceres ej længere, men kært barn handles stadig til gode brugtpriser og kendes endnu under mange kælenavne, lige fra "Giraf" og "Uffelhorn" til "en Kampmann" efter den tidligere danske finansminister Viggo Kampmann, der blev kendt for at anvende "den store skattemæssige grønthøster" gennem sit politiske virke.

Byggesættet består af hele tre dele, så "festen" er overstået på omkring fem minutter. Det skal dog bemærkes, at de nyeste udgaver af byggesættet indeholder en løs top/udkaster, så modellen kan bygges i en version, der er



Volvo BM - en velkendt traktor også her i landet. Her ses sporene fra 3D-printningen også.



Hvad er der galt - hvorfor høster I ikke?

klar til den i forgangne tider hyppigt sete transport på jernbanevogne. Der medfølger desuden forskellige løsele, så grønthøsteren kan bygges enten som en traktortruekø eller en henstillet udgave. Vådtransfers er ligeledes vedlagt.

Hø-venderen fra Artitec består alene af ætsede dele i særdeles høj kvalitet. Mere præcist: Tre bærende stænger og seks "tandhjul", hvoraf blot de fire skal anvendes. Vejledningen er passende udførlig og modellen er let at samle. For en pris på 49 kroner får man således i omegnen af ti minutters fornøjelse med at bygge.

Sidst, men ikke mindst, er det Volvo BM T650-traktorens tur til at komme på operationsbordet. Traktoren var i sin tid ret populær og blev mellem 1970 og 1982 fremstillet i over 26.000 eksemplarer, men med en motor på ca. 75 HK må den nu om dage betragtes som en mindre traktor. Modellen er printet i klar resin i en kvalitet, der ifølge producenten matcher prisen bedst muligt. Igen er der mulighed for at bygge for-

skellige varianter, dvs. med eller uden traktorfører og med eller uden krog for påsætning af en anhænger. Desuden er der vedlagt ekstra udstødningsrør, da disse ifølge Frykmodell har det med at forsvinde.

Frykmodell anbefaler, at man maler alle delene før samling - et råd jeg fulgte. Først blev alt grundmalet med en Vallejo-primer 70.627, hvorefter alle fire byggesæt på en gang kom en tur i airbrush-malekabinen og blev tryllet røde med Vallejo Model Air 71.003. Efterfølgende blev diverse enkeltdele, såsom traktorfører, -motor, hø-venderhjul og diverse detaljer på Massey-Ferguson'en forsigtigt fremhævet i forskellige nuancer med en 00-pensel.

De medfølgende våd-transfers (dekaler) bør altid påføres efter en behandling af emnet med blank, vandbaseret lak. Især håndteringen af de tynde hvide tekster til mejetærskeren er lidt af en prøvelse og kræver en rolig hånd og en større mængde stærk kaffe. En afsluttende matlakering forsegler slutteligt det hele,



Taarup-grønthøsteren kræver ikke meget arbejde, men bliver lige justeret af en mekaniker.



Hø-venderne er en spinkel, men flot sag.

mens en patinering af maskinerne får vente i denne omgang.

Alt i alt tog det mig henad tre uger at færdiggøre de fire små landbrugsredskaber, men retfærdigvis skal det nævnes, at der går megen tid med, at de enkelte limninger hærdner. Der er dog ingen tvivl om, at der er mange penge at spare ved selv at samle og male modellerne, og er man i besiddelse af en rimeligt rolig hånd, er det bare at gå i gang.

1978 var generelt et solfattigt år i vort lille land. Gennemsnitstemperaturen i august måned var blot sølle 15,4° Celsius, og det regnede stort set hele september, så høsten blev kostbar at få i hus, da alle afgrøder efterfølgende måtte tørres maskinelt for at kunne oplagres. Dette ser dog ikke ud til at bekymre gårdejer Høehtüv synderligt - han er vist mere interesseret i mejetærskerens mange spændende mekaniske dele.

God fornøjelse!

"Kampmann" i landskabet



OKMJ Pb 1008, læsset med to Taarup-grønthøstere ved remisen i Høng efter 1959. Toppen er ikke monteret på de to maskiner. Foto Just Andersen.



En 'Kampmann' på en mark i det østjyske med rødt IC-tog i baggrunden - et rigtig godt stemningsbillede, som kunne være fra en modeljernbane. Foto Leif Ørndorf.



Taarup-maskinen ligner en dinosaur, der skuer mod bedre tider - der er intet grønt at 'æde' her midt i den kolde vinter den 12. december 2012 ved Søndersø Skov.



En overlevende Taarup-grønthøster på en mark ved Øster Lindet i Store Bededagsferien 2008. Foto Flemming Søeborg.



Levering af fabriksnye Taarup-grønthøstere på den åbne godsvogn Pc 27009 til sidesporet i en lille landsby - vognen er et bedaget byggesæt fra UK-Modeller.



En forladt 'Kampmann' har fået selskab af et par natlys og andet ukrudt på en græsmark langs banen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Som Niels Nørby skriver i artiklen om landbrugsredskaberne, kunne man for en del år tilbage se grønthøsteren fra Taarup overalt på græsmarkerne - disse røde maskiner var omnipræsente, dvs. de fandtes overalt. I dag ser man dem sjældent, men her og der står der stadig en enkelt overlevende maskine og venter - muligvis blot på, at en skrothandler en dag kommer forbi og henter den.

Grønthøsterne var et "barn" af efterkrigsårenes store omvæltning indenfor landbruget, mekaniseringen, som nok var mest iøjnefaldende med indførelsen generelt af traktorer (den lille, grå Ferguson!). Taarup-grønthøsteren blev særdeles populær, men et af dens tilnavne, Kampmann, skyldes ikke just, at de daværende finansminister Viggo Kampmann var synderligt populær, som det

fremgik af forrige artikel.

Taarup-maskinen optrådte på en del jernbanefotos, da transport af maskiner og andet grej dengang stadigvæk foregik på jernbane, og selv helt ud i de små, lokale samfund kunne grønthøsteren køres med tog som billedet fra Høng på HTJ viser. Her er der tale om levering af to Taarup-grønthøstere på en OKMJ-godsvogn (OKMJ = Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane).

Som det ses af de øvrige billeder, kan en "Kampmann" placeres næsten hvor som helst i landskabet; den pynter gevaldigt på en grøn græsmark, gerne med et flot tog i baggrunden som på Leif Ørndorfs desværre udaterede billede; for en del år siden kørte jeg gennem landsbyen Øster Lindet i Sønderjylland og måtte straks standse, da jeg så en grønthøster stå inde på marken. Men mest opsigtsvækkende

var en hjemtur fra Heljan på Nordfyn en vinterdag i 2012 i strålende solskin: Landskabet var dækket af sne (det skete faktisk nu og da i fortiden!), og halvvejs oppe på en bakketop stod denne flotte, røde "dinosaur" og ventede på bedre tider. Heldigvis havde jeg kameraet lige ved hånden, således at dette syn kunne gemmes for eftertiden - og billederne var også hjælpsomme for mig, da jeg selv ville samle et par modeller af Taarup-grønthøsteren.

Billedet fra Høng inspirerede mig til at lave en lignende scene; jeg ville have benyttet den nye NFJ-model fra Dekas, men den virkede for stor til formålet, så løsningen blev en DSB Pc-vogn fra UK-Modeller. Toppene fra grønthøsterne samt de øvrige løsdele ligger løst på vognbunden.

TAARUP-grønthøsteren fås nu også fra FRISPORET.

En gammel kødvogn



Den gamle kødvogn, der fik sit manglende bremsehus i løbet af kort tid. Foto Lars P.



Lars' fine model af en PFR med tårn - endnu ikke bemalet. Foto Lars P.



Jeernbanemuseets Iv 20306 er kommet en tur udenfor i solen den 27. september 2009. Foto Flemming Søeborg.



Kødvogn IVK 20 089 på et sjældent farvebillede fra 1930'erne. Arkiv Poul Skov.

Lars P., der tidligere har vist sine modeller her i bladet, fortsætter sine byggerier. Senest er det "gået ud over" de nye godsvogne fra Dekas, dels den lille kødvogn, dels Pf-typen.

Lars glemte desværre at fotografere under byggeriet, så vi må nøjes med billederne af de færdige vogne samt en smule tekst. Ved hjælp af tegninger og gode billeder kan de fleste nok alligevel bygge bremsehusene på vognene. I første omgang kan man jo bygge bremsehusene og vente med at lime dem fast, til man er sikker på, om de er korrekte.

Vi overlader scenen til Lars P.:

Da Dekas' nye kødvogn blev præsenteret i bladet i juni sammen med en ditto gammel hjemmebygget, skulle det selvfølgelig gå galt i mit hobbyrum.

Afto indkøbte vogne blev den ene monteret med bremsetårn lavet af plastplader

og malet med Vallejo light sea grey og ivory, mens diverse håndbøjler blev bukket af 0,4 mm pianotråd og malet sort.

Selvfølgelig blev hele vognen patineret, men denne gang blev vognkassen bestrøget med et tyndt lag askefarvet patineringspulver fra Noch.

Litreringen passer selvfølgelig ingen steder, men til gengæld passer vognen alle steder på min gamle bane.

Kort tid efter indløb endnu en mail fra Lars:

Modtog nr. 54 fredag middag, og kastede mig straks over de mange oplysende sider om godsvognen PF og PFR, hvor sidstnævnte fra Dekas jo desværre ikke har bremsetårn og dermed ikke passer aldersmæssigt til min bane.

På en af siderne blev det dog antydnet, at vogne måske engang også kom på pro-

grammet, men der var jo en fin tegning i bladet, så hvorfor vente på noget, der måske aldrig blev en realitet.

Frem med de sædvanlige materialer og værktøjer og så søndag middag var vognen klar til maling, når det lykkes mig at finde eller blande den rette farve.

Lars' noget kortfattede beretning viser, at man ikke altid behøver at vente på flere nye modeller - man kan sagtens forbedre de eksisterende, og det er da også mit indtryk, at der atter er interesse for at bygge modeller igen - enten fra grunden af, eller også - som her - ved at forbedre og forfine de i forvejen flotte modeller.

Så hvis du selv har ombygget eller måske helt selv bygget nogle modeller, er du meget velkommen til at præsentere dem her i bladet - meget gerne illustreret med skitser, tegninger og billeder undervejs fra processen.



Den nye VW 1200 med den berømte, ovale bagrude årgang 1955 fra Busch.



VW 1200 i diverse udgaver med en spor N-model forrest.



En VW 1200 fra Ribe Amt ved Ny Nyborg Station, august 1999. Der er monteret ret diskrete blinklys på kofangeren, et lovkrav i dag.

Tekst og fotos Flemming Søeboorg

Busch har udsendt en ny udgave af klassikeren VW 1200 - på tide, må man sige, idet den gamle model efterhånden havde 30-40 år på bagen og stammede fra det hedengangne mærke Praliné.

Busch's nye model er til gengæld korrekt mht. mål, udseende og detaljering - ja, man kan næsten sige, at den er for "pæn", men den kan jo altid patineres let.

Det er 1955-udgaven, dvs. at det er en model med oval bagrude - det var et stort spring frem for VW 1200, der indtil da havde haft de små, todelte bagruder af 'kringle-typen' (*Brezel-Fenster*). I de følgende år blev bagruden gradvist større og større, således at der hvert år var nye salgsargumenter for "asfaltboblen", som VW 1200 også kaldtes (der var også værre øgenavne).

Bilen blev en umådelig verdenssucces med over 21 mio. solgte eksemplarer, selvom den var både upraktisk (meget lille bagagerum, kun to døre), halvfærdig (sidevindsfølsom, overstyrende) og svær at varme op (hækmotor). VW 1200 blev trods alt en kultbil, og velholdte eksemplarer er efterspurgt i dag.

Og nu kan modelbanevejene altså også fyldes med "Boblen". Det eneste, der mangler, er lyden af den luftkølede "pandekage-motor" og de bittesmå afviservinger, som sad på midterstolpen bag døren. Blinklys blev først indført omkring 1960. Afviservinger kan bl.a. fås fra Weinert.

**Busch art. nr. 52951 VW 1200.
H0-model.
Pris ca. kr. 100,-.**



Ah - her ligger man trygt på forsædet af 'storebroder' VW 1200 fra Burago....

Kurvpuffere

Tre typer af kurvpuffere



Fra Sikulové-sættet.

Fra Dekas

Fra Auhagen.

Af Flemming Søeborg

Hvis man kommer i bekneb for fine detaljer til ældre modeller, er der heldigvis hjælp at hente. For eksempel laver Dekas fine, messingstøbte kurvpuffere. De leveres i poser á fire stk., passende til en enkelt vogn. Efter grunding og bemaling er de nemme at anbringe i et forboret hul på pufferplanken. Husk at sikre pufferskiven med en klat sekundlim.

Hvis man kan nøjes med plaststøbninger, er der dukket nye modeller op fra uventet hold. Det er Auhagen, der i sættet med to sporstopper af den tyske type med stærkt krummede skinneastrenger har fire kurvpuffere i byggesættet. Typen kunne bl.a. ses i Tønder indtil for få år siden, dengang uden puffer.

Sådan kan man "konfiskere" de gamle kurvpuffere fra fra sporstopperne og bruge dem til en oldtimervogn og i stedet anbringe nogle nyere på sporstopperen - det er den, der i gamle dages Märklin-kataloger altid kaldtes en stopbom, men det er altså ikke det korrekte "jernbaneord". Det hedder en sporstopper.

Auhagens byggesæt er nemt at samle og patinere. Det er fint og filigrant og pynter på et ikke så benyttet sidespor - men husk, at det er ikke så solidt som normale sporstopper fra Märklin, Roco, Fleischmann og andre producenter, så det holder absolut ikke til stødrangering; i øvrigt holder pufferne heller ikke til kraftig rangering på vognene - men det gjorde de nok heller ikke, efterhånden som vognene i det virkelige liv blev bedagede! Svellerne er i øvrigt for pæne, diskrete og nydelige - de skal raspes lidt op med en fil eller sandpapir, så årenerne bliver tydeligere og gerne ser frønnede ud.



Sikulové-sættet med særdeles kraftige dele; her er pufferskiverne buede, men samtidig meget solide efter sammenlodning.



Sikulové-sporstopperen i samlet og bemalet stand.

Skal man have en solid sporstopper, kan man vælge samme type fra tjekkiske Sikulové; også her er der tale om kurvpuffere, men alle delene i byggesættet er lavet af kraftige støbninger i metal - faktisk virker delene en smule for overdimensionerede og grove i det - skinneprofilerne er 2,9 mm høje, mens pufferens centrale højde (midten) er 14,3 mm - her er gældende H0-norm vist 12 mm. Rocos skinneprofiler er ca. 2,1 mm høje, så der er virkelig tale om det, som tyskerne kalder Vollbahn! Et sæt indeholder også to sporstopper, hvor pufferplankerne jo altså også kan bruges til én vogn.

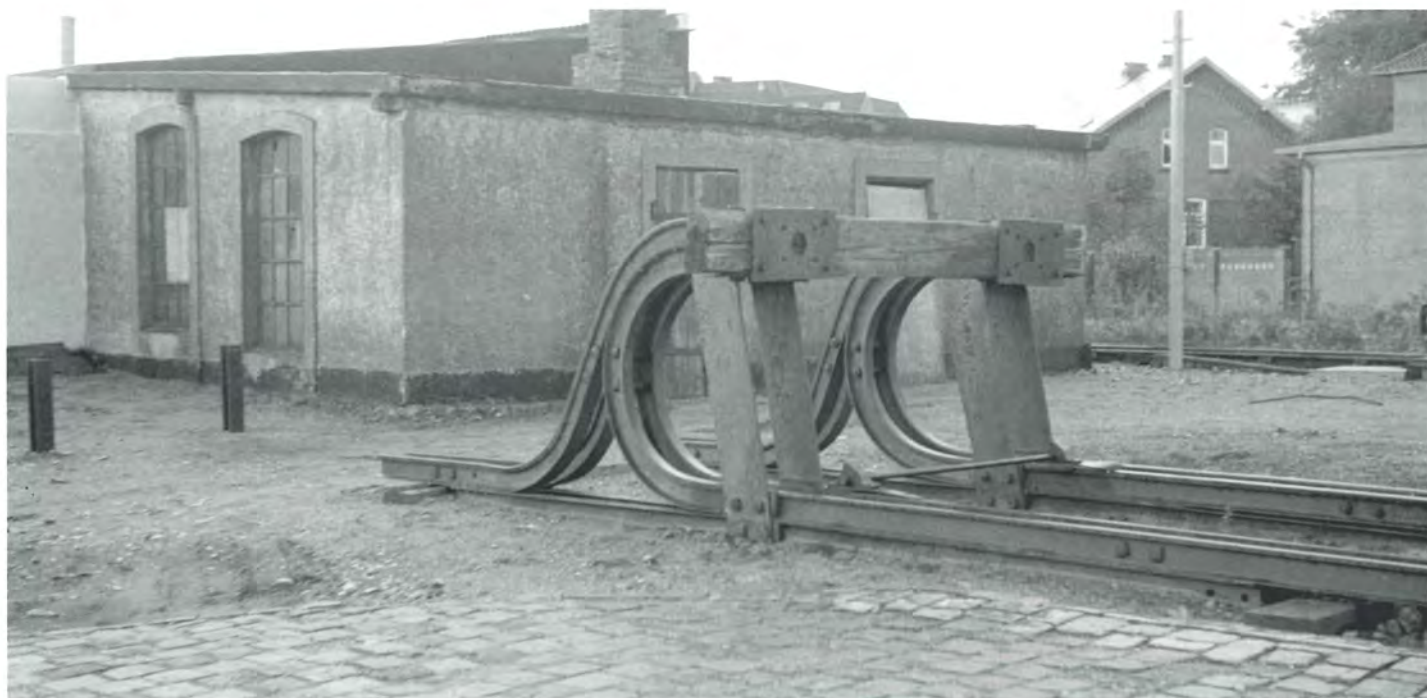
Dekas art. nr. DK-A-1003
4-slids kurvpuffer (Ø 4,2 mm).
Pris kr. 79,-.

Auhagen art. nr. 41664.
To stk. oldtimer-sporstopper.
H0-model, epoke I-VI.
Pris ca. kr. 70,-.

Sikulové art. nr. 161009
To sporstopper, H0-model.
Pris ca. kr. 100,-.

Dekas-modellen i nærbillede; Pufferskiverne er flade (som her) og buede (to af hver).





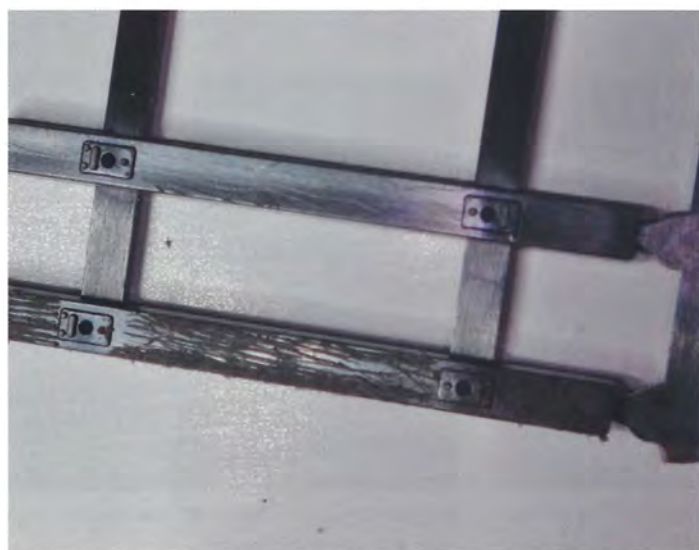
En kraftig sporstopper af type som Sikulové-modellen i Tønder, den 17. oktober 1973. Bemærk, at pufferne er fjernet, så dem behøver man heller ikke på modellen. Foto Holger B.D. Sørensen.jpg



Den tyske sporstopper i Tønder den 3. juli 1994 - her med forstærkning i form af et par jernplader, men den er uden puffer. Foto Flemming Søeborg.



Denne type er lidt anderledes, og især pufferne er bemærkelsesværdige. Det er atter Tønder, den 9. marts 2012, og billedet er taget ind gennem et trådhegn. Foto Flemming Søeborg.



Svellerne på Auhagen-modellerne skal bearbejdes stærkt, førend de anbringes på anlæget - den nederste har fået med grovfilen.



Katalogbillede fra Auhagen med en af de nye sporstopper i samlet stand.

Tekst og fotos Flemming Søborg

Her i vinter sendte Dekas yderligere oldtimer-vogne på sporene - det var de små Iv-kølevogne med fire jalousier. I nr. 51 gennemgik Vagn Holstein vognenes historie, så den kan vi springe over her, og da der øjensynligt ikke er andre, større forskelle mellem de to udgaver, nøjes jeg med at omtale specialvognen her, da den jo er tydeligt anderledes.

Vognen har nr. 468 med hjemsted Engshave Omformerstation - altså en vogn med tilknytning til den københavnske S-bane. I følge Dekas var vognen "en tilbagebygget IVM-vogn ("M" for "Mælkevogn"), der fik fjernet dobbelte vægge og dermed tilbageført til en Iv i oprindeligt udseende". Vognkassen er meget lys, hvilket der har været noget kritik af, men det er ikke noget, der generer undertegnede; specialvognene kunne have mange nuancer af gråt, selvom en DSB-standardfarve var foreskrevet. F.eks. husker jeg en specialvogn i Holbæk, der på et tidspunkt var mere blågrå end normalt grå.

Påtrykkene på modellen er uhyre fine, og selv advarslen "Trykflasker fjernes ved brand" i det gule felt kan læses med lup, selvom teksten (tre linier) står inden for et felt på under to millimeter. Flot, selvom det blot er påtrykt (på hjemmesiden står der, at det er et ætset skilt). Også gavle og vanger har fine påskrifter, mens bremseplatformens gelænder er gråmalet. En fin og markant vogn til samlingen.

Kvaliteten er fremragende, og vognen er uhyre letløbende på de meget fine stjernehjul. Der er fjedrende puffere og komplet undervognsudrustning. Koblingerne sidder i korrekt højde, og vognen kobler perfekt med vogne af andre fabrikater - når disse også overholder NEM-normerne. En enkelt modelbygger har haft problemer med at koble Dekas-vognene sammen, men det kan skyldes den lille flig bag ved koblingsbøjlen, der egentlig mere er beregnet på at forhindre utilsigtet afkobling under kørslen. Denne flig kan uden besvær brækkes eller skæres af, og så fungerer A-koblingen som alle andre fabrikater uden problemer (Bra-va anvender lignende typer).



Dekas' nye specialvogn er smuk og vellykket.



Som det ses af påskrifterne, hører vognen hjemme på S-banen i København.



En vigtig detalje - advarselsskiltet om trykflasker.



Den drilagtige flig på undersiden af koblingen fjernes nemt med en kniv eller saks.



Og her er fligen klippet af - så kobler vognen straks meget bedre.

Dekas art. nr. 872114 DSB Specialvogn 468. H0-model, epoke III. Pris kr. 369,-.

Som tiden går...

Af Flemming Søeborg

For omkring 60 år siden kom en fotograf forbi købmandsgården i Ordrup, en landsby i Odsherred, der havde udviklet sig til et meget populært sommerhusområde. I købmandsgården med telefonnummeret 30 kunne man dengang få lidt af hvert - dels var det en almindelig dagligvarehandel, men som følge af den store tilstrømning af turister var der tilbygget en separat kiosk helt til venstre; dertil kom en ultralille benzintank med en enkelt GULF-stander og en oliedunk, og ud fra de omfattende reklameskilte rundt om på pladsen kunne man se, at købmanden også solgte Holbæk Amts Venstreblad, Teilmanns Vine fra Østerbro i København, og naturligvis også Politiken, Premier Is og Coca-Cola - hvortil kom badebolde og meget andet.

Et herligt tidsbillede med tidstypiske biler - forrest (under Gulf-skiltet) en svensk indregistreret Ford Anglia fra tiden, før den fik den skrå bagrude, en Renault 4 CV med en enkelt tågeforlygte (lovligt indtil 1969), en pick-up, der kunne være en Ford FK 1000 Kurrier, og helt til højre er det muligvis en Opel Olympia. I baggrunden anes et 40 km fartbegrænsningsskilt - vejen har et kraftigt fald her - og så er den eneste afmærkning ellers rektangulære, hvide felter og en hvidmalet sten (disse gik under betegnelsen "forlorne tænder"). Ofte så man lange rækker af dem i vej-kanten eller langs heller og rundkørsler.

Det nye billede, der stammer fra sommeren 2014, viser nøjagtigt det samme sted, men der er sket en del forandringer. Købmandsgården ligger der stadig og er rødmalet med stråtaget intakt, dog uden skorstene, men indvendigt er stedet omdannet til restaurant/café, og udendørs er den lille tankstation med kiosk osv. forvandlet til areal med udendørs servering - men der er dog stadig en lille isbod. Pudsigt er det, at den eneste trafikant på hjul denne dag er en cyklist - dem var der ingen af på billedet fra 1960, og vejbelægningen er i dag rødbrune småsten i asfalten, mens der også er hajtænder ved sidevejens indmunding i landevejen. I baggrunden kan man også se et par nye huse i tillempet, gammeldags stil. Det mest påfaldende er nok hængepilen, der for 60 år siden blot var en lille buskagtig ting,



Ordrup by og købmand omkring 1960. Fraværet af fortove hører til landsbymiljøet.



Ordrup by 2014, hvor forholdene har ændret sig meget, men området er stadig præget af sommerland og hygge.

men i dag er vokset til et stort, flot træ.

Hele denne historie blot for at vise, hvordan miljøet og omgivelserne for-

andrer sig konstant. Måske skulle man overveje at bygge et anlæg, der fulgte med tiden og dermed var i konstant forandring?

Sne på Skjoldenæsholm



Snefejevognen i brug på Skjoldenæsholm den 12-12-12, hvor det var snevejr - så der har faktisk været sne i dette årtusinde, selvom mange har glemt det. Foto Anette Egeskov Storgaard.



Remisekatten Humer hygger sig i køkkenet på museet. Humer er en hun-killing, der af sig selv er flyttet ind på museet. Hun fanger skadelige mus og har fået en ny bolig her. Humer er en 'forvanskning' af kattens humør, når hun har fanget en god mus, fortæller fotografen Erik Storgaard

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Tenderlokomotiverne af type BR 92 blev bygget mellem 1909-16 i over 570 eksemplarer, hvoraf de fleste kørte ved de kongelige, prøjsiske jernbaner. Her havde de betegnelsen T 13. Det var meget solide maskiner, der fik et langt levnedsforløb. BR 92 532 blev bygget af Union Gießerei i Königsberg i 1910; de sidste år var lokomotivet stationeret i Minden, hvor det blev udrangeret i 1959.

Modellen af BR 92 fra Trix er ikke splinterny, den har været der før, men den er revideret og nu udstyret med højtydende motor med svinghjul, brunerede hjul og gangtøj, er forsynet med mfx-dekoder, digital lyd og er vedlagt personale. Overdelen er af kunststof med indlæg af metal. Lokomotivet vejer ca. 265 g; der er træk på fire aksler, hvoraf én er forsynet med hæfteringe. Der er to belyste lanterner for og bag – det var først omkring 1960, at DB indførte triangellys.

Modellen er lidt speciel og minder ikke ret meget om andre, tyske damplokomotiver; måske skyldes det hjulene, hvor egerne plejer at sidde tættere, ligesom styringen virker noget anderledes end den konventionelle Heusinger-styring. Også førerhuset med de ret små og tætsiddende vinduer virker 'forkert', men T 13 er jo altså også bygget længe før, at tanken om enhedslokomotiver opstod.

Modellen har stor trækraft, men her ses det desværre endnu en gang, at Trix-modellen blot er en ombygget Märklin-model med utilstrækkelige strømoftagingsforhold: Kun to stykker kobberfolie glider på indersiden af to hjul i den ene side (den anden side har massekontakt), og det er alt for lidt i englændere osv., hvor maskinen ganske enkelt går i stå. Her burde Trix have monteret mindst én strømoftager mere og gerne have undladt hæfteringe. Der kunne også have været monteret kondensatorer. Trist, at toleders-modeller fra Trix stadig betragtes som andenrangs-modeller, som et sideprodukt fra Märklin. Min opfordring til firmaet er, at toledersmodellerne tages langt mere seriøst fremover, ellers mister mærket dets berettigelse.

Trix art. nr. 22977 DB BR 92 tenderlokomotiv m. lyd, epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 2.400,-.



BR 92 har en lidt speciel og uvant fremtoning.



Gangtøjet er fint og veldetaljeret, og hjulene har fine eger, men kobberfolien burde ikke være synlig.



Ret enkelt og underdimensioneret strømoftagersystem med blot to kobberflige i den ene side.



Også fra bagenden ser BR 92 usædvanlig ud med ekstra stor kulkasse.

Rettelser og tilføjelser

Korrekt NFJ-farve

Af Flemming Søeborg

Nogle har muligvis undret sig over farven på Dekas's nye NFJ-vogn af Pf-typen - den er grågrøn og ikke resedagrøn som de hidtidige modeller fra DWA og hobby trade, men farven er korrekt, hvilket man tydeligt kan se på dette billede fra NFJ, taget af Arne Kirkeby.

Det forestiller damplokomotivet OMB 1 med en NFJ-godsvogn i Brenderup, mens det tager vand, formodentlig i midten af 1960'erne. NFJ blev skånselsløst nedlagt sammen med OMB og OKMJ den 1. april 1966.



OMB 1 tager vand i Brenderup med NFJ-godsvogn Qd 3xx på slæb. Foto Arne Kirkeby, arkiv OMJK.

Per Topp-Nielsen har en række rettelser til artiklen om HFHJ i nr. 52. De følger her:

Side 9, foto nederst til venstre:

Viser af flere årsager ikke HFHJ T1, men hovedsagelig fordi T1 først blev bygget i 1972. Jeg vedlægger et foto af den rigtige T1. Foto viser mere sandsynligt en af de Jung-traktorer, som tilhørte Stålvalseværket. Men i øvrigt bemærkelsesværdigt med en S-maskine i Frederiksværk.

Side 11, foto nederst til venstre:

Ikke en BL-vogn, men en Bf.

Side 11, foto nederst til højre:

Alle HFHJ's nyere D- og DK-vogne var rejsegodsvogne, IKKE postvogne.

Side 13, foto øverst til venstre:

Traktoren er ikke fra Bjurstrøm, med derimod fra Karl Møller, Nagbøl.

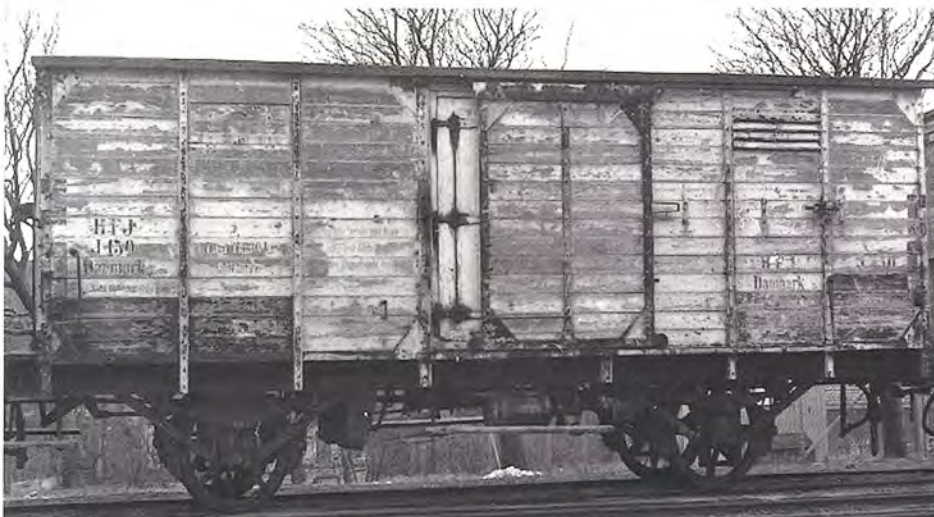
Side 13, foto nr 3 fra oven til venstre:

Dette er IKKE en ex-DSB PH, men derimod en TH. Mest sandsynligt 9082.

Side 14, tekst linie 19:

K 326, var aldeles ikke identisk med DSB Pb. Hvis den lignede noget, så var det en tysk Om 12 (tilsvarende DSB Pt), men uden skråbånd. Og så blev K 326 udrangeret i 1955!

Mon ikke det skal være K 328? Men har du skrevet forkert for K 328, er det heller ikke rigtigt (det med ligheden). Det vender jeg tilbage til under side 16.



Den hvide vogn HFHJ I 150. Foto H.G. Alkjær.



Den rigtige HFHJ T 1 i Frederiksværk.

Frederiksværk 18.04.1973 © Per Topp Nielsen



Vogntypen IBS 394 i Salzburg, 1973. Foto Per Topp-Nielsen.

Side 15, Foto øverst til venstre:

Begge vogne (108/109) fik trykluftbremse i 1933.

Foto af HFJ I 150:

Vogntypen på nær W-akselgaflerne er skam god nok. Vognen er ombygget i 1933 hos Scandia fra alm. tysk lukket godsvogn til kølevogn I 150. Trykluftbremse fik vognen (også hos Scandia) i 1941. Foto vedlagt (fra Alkjærs arkiv)

Fotos til højre:

P 220 (med Tbr) og P 221-225 blev leveret fra Scandia i 1945 på ordre V591 og med fnr 18402-407. Undervognen er

IKKE magen til DSB litra PB, idet den er flere cm kortere.

Side 16, diverse fotos:

De nævnte K-vogne er IKKE identiske med DSB litra PB.

Vognene, "der ligner", er K 305, 309, 315, 321 og 328. Jernstellene hertil (uden træværk, hjul og puffere) blev leveret fra Scandia 1949 (fnr 19954-958), hvorefter HFHJ monterede resten selv. Forskellene til DSB PB er mange, men jeg vil fremhæve:

Lop = 9100 mm (PB: 9020 mm) Side-

væghøjde = 1125 mm (PB: 1200 mm). Ingen trykluft- eller håndbrems. De fem vogne solgtes i øvrigt i 1965 til OHJ, som istandsatte tre, bl.a. med trykluftbremse.

På Just Andersens foto er vognen til venstre K 313 og dernæst på hver side af en halvt nedskåret K-vogn to af de nye K-vogne fra 1949. De to sidstnævnte er IKKE hensat for udrangering.

Side 46, 3. linie:

Vognen er en Ibs 394 (ikke IBS). Vogntypen har jeg fotograferet i 1973 (vedlagt).

Fra DSB's tidligere ingeniør ved DSB Maskinafdelingen 1973-2010, Poul C. Johansen, har jeg modtaget følgende rettelse. Poul Johansen oplyser, at han er ved at samle materiale til en større artikel om skinneslibetoget, som vil blive bragt her i bladet i en af de kommende udgivelser.

Jeg har en rettelse til foto på side 56 af H 790.

Teksten "med to rystevogne og tilsyneladende en ekstra tender" er ikke helt rigtig.

Toget er det såkaldte skinneslibetog bestående af:

- H 790 (ombygget med specialudstyr for kørsel med skinneslibevogn 2)
- Cu 4011 (gråmalet) og med skilt "Følgevogn for skinneslibevogn 2"
- vandvogn for skinneslibevogn 2 (Tidligere tender fra DR 50 2139)
- skinneslibevogn 2 (tidligere CUK 4222)
- QGR med indtil videre ukendt nummer (påmalet "Til opbevaring af dele til skinneslibevogn 2")

Skinneslibevogn 2 blev senere omlitret til Specialvogn 631.

For flere detaljer kan der henvises til:

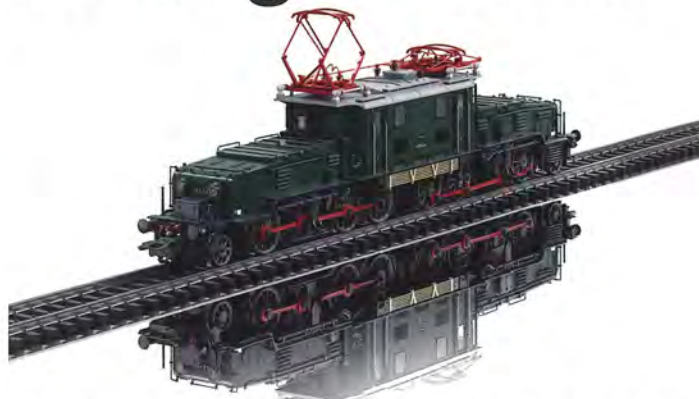
- Jernbanekilder.dk, skriv skinneslibevogn 2 i søgefeltet og søg, hovedtegning HG 93 vises på skærmen. (NB! Cu 4071 blev i 1958 erstattet af Cu 4011).
- Jernbanen.dk, klik på "DSB vogne", klik på "DSB specialvogne 1893 – 1958", klik på "skinneslibevogn", klik på fotoikonet og skitse samt foto af skinneslibevogn 2 vises på skærmen.
- Jernbanen.dk, klik på "DSB vogne", klik på "DSB specialvogne 1958 – 1982", klik på "600-799", scroll ned til "631" og klik på fotoikonet og fotos af Specialvogn 631 vises på skærmen.

Bedste hilsner
Poul Johansen

Nyheder i 2021 - et hurtigt overblik



To af vognene i DLG-sættet, beregnet til et heltoget med 12 eller flere vogne. Foto Märklin.



Krokodillen - her i østrigsk udgave - er en helt ny model fra Märklin.



Märklins model af ballastmaskinen Unimat 09-4x4-4S E³ med mange funktioner.



Det ret specielle diesellokomotiv BR 280 kommer nu i H0, forsynet med Märklins telex-kobling.



TGV-toget måler i fuld figur over to meter. Det kommer fra Märklin.

Af Flemming Søeborg;
fotos producenterne

Som nævnt er Nürnberg-messen udskudt, og derfor udkommer bladet et par uger tidligere. Her er en ultralille præsentation af nogle af de nyheder, vi kan forvente i år - eller i 2022. Desværre har det ikke været muligt at få illustrationer til alle nyhederne, da flere firmaer har en "spærrefrist", der hindrer offentliggørelse inden trykning.

Märklin/Trix har flere danske nyheder såsom et to-vognsæt med Tuborg/Carlsberg-veksellad på DB Cargo-bærevogne; endvidere kommer DLG Td-grs-vogne i par - faktisk i hele seks par på én gang! Et andet vognsæt har to DSV-sættevogne på lommevogne, og der kommer sågar to Slmmps-flad-

vogne med Leopard-panservogne. Der kommer også en gul Kls-vogn med container fra Aarsleff Rail A/S. Helt moderne er også ballast-maskinen Unimat 09-4x4-4S E3, et meget langt, gult køretøj med alskens finesser, så i år ser det danske marked ud til at bugne, i hvert fald hvad Märklin/Trix-modeller angår. Til Sverige kommer et sæt med to cementvogne, mens Norge får det lille rangerlokomotiv Di5 (ex-V 60).

Andre Märklin/Trix-nyheder er f.eks. BR 280 med telex-kobling, en helt nyudviklet ÖBB-Krokodille, TGV-toget Paris-München - over to meter lang i 'fuld figur', og den schweiziske to-vognssæt RAe 4/8 "Churchill" fra 1939. Et moderne firevognsæt indeholder de flotte modeller af AAE Cargo Sgns 88. I spor Z udsendes et arbejdstog med V 212, og i spor N udsender minitrix bl.a.

BR 37 1009 - det var førhen benævnt BR 24 009 og er bevaret ved en klub.

Piko bliver den første fabrikant med modellen af DSB's nye Vectron-lokomotiv, litra EB 3201, som kommer allerede i første kvartal. Det er en standardmodel, som må formodes at være helt i orden. Ellers kommer der af danske nyheder stort set blot genoptryk af 1960'ernes Tuborg-ølvogne med og uden bremsehus fra Piko, tillige med en mislykket udgave af DSB's litra TF - men der må være et marked for den. Her skal ellers blot fremhæves E 18, BR 83, et markant damplokomotiv af de mange nyheder ud over de hundredvis af andre modeller - alene H0-kataloget er på over 500 sider, og dertil kommer N, TT og G!

Roco følger trop med litra EB, og af



AAE Cargo-vogn Sgns 88 som firevogssæt kommer også fra Märklin.

internationale modeller kan fremhæves de tyske BR 95, P 8/BR 38 og et par tandstanglokomotiver; det umagelige togsæt BR 605, der var indsat mellem København og Hamborg, kommer tilbage, og det samme gør talrige andre 'klassiske' modeller, til dels kendt fra Fleischmanns H0-program (BR 70 og 'Glasæskan' Ptl 2/2). Endvidere udvides med et Z21-profisæt. Et par særlige blikfang er den 'brændende' Taurus fra TX Logistik og udflugtsvognen BR 491.

Fleischmann udsender nye modeller af dobbeltlokomotivet V 188, BR 064, TEE-toget BR 601 og en lang DSB Kosngas-vogn, alt sammen til spor N.

Brawa har flere danske vogne på vej - ud over en Gulf-tankvogn kommer der også en grå BP-vogn (litra-nummer ZE 503 372) samt en Gs-vogn (epoke IV). A.C.M.E. udsender også en DSB BP-gastankvogn - men den blev præsenteret allerede i 2015 som en nyhed.

Artitec har en masse nyheder på vej, herunder en speciel traktor til rangering; den er udstyret med puffere i begge ender og gummi hjul med flanger, så den er altså anderledes end den vej-traktor, som var indsat ved Ærø-færgen i Svendborg. Dertil kommer en masse ting til havne- og kajområdet. Artitec udsender også nogle fine bomme, men desværre ikke af den danske type. Der kommer også flere veteran-lastbiler, bl.a. Ford A med lad. NOCH udsendte nyhedsmail lige før bladet skulle trykkes, så derfor kan blot enkelte nyheder omtales her. Nyt er f.eks. figurer i "corona-situationer" (hamstring, skænderier), skovarbejdere med larm fra motorsave, mange markedsboder, nye naturmaterialer, kunstigt vand, patina-penne til skinner m.v. - mange af tingene vil vi vende tilbage til i løbet af 2021.



BR 83 - et helt nyudviklet damplokomotiv med mange tekniske finesser fra Piko og gangtøj af metal.



DSB litra EB kommer bl.a. fra Piko til en meget gunstig pris - billedet er en fotomontage.



Pikos version af en DSB Tr-vogn på basis af en Ulm-type - ikke så overbevisende, men til gengæld billig.



E 18, det legendariske, tyske ellokomotiv, kommer fra Piko i år. Foto Ulrich Budde.

Dette var som nævnt en uhyre kort version af nyhedsstrømmen, men jeg vil naturligvis følge firmaerne året ud - og senere. I hvert fald er der meget at glæde sig til. For illustrationerne gælder, at det i de fleste tilfælde er fotomontager,

som man IKKE skal stole blindt på - de færdige modeller kan afvige på flere punkter fra disse foreløbige illustrationer. Man skal heller ikke regne med, at alle nyhederne kommer i år - der kan let opstå forhindringer.

Roco udsender BR 95 med f.eks. dynamisk damp fra cylindrene og flere lyseffekter.



Det blå tandstanglokomotiv fra Roco er en fantasimodel, men vil være et blikfang på en bjergbane. Roco laver også tandstænger til driften.



En nyhed, som dog først er klar i 2022, er BR 38 og P 8 fra Roco i flere udgaver. Måske kan det give en mere korrekt litra T med tiden.



Dobbeltlokomotivet V 188 kommer i spor N fra Fleischmann. Disse lokomotiver blev bygget til krigsindsatsen på Krim og andre steder under Anden Verdenskrig.



Udflugtsvognen BR 491 kommer i epoke IV-udførelse fra Roco. Bemærk frit gennemsyn gennem hele vognen.



Den brændende Taurus - en eksklusiv Roco-model af forbilledet fra TX-Logistik



DSB BP gastankvogn fra A.C.M.E. – øjensynligt en nyhed fra 2015, som nu kan forudbestilles.



Denne Kosangas-tankvogn i N kommer fra Fleischmann



DSB-godsvogn litra Gs fra epoke IV – en Brawa-nyhed.



BP-tankvogn ZE 503 372 kommer fra Brawa – men først i 4. kvartal.



Artitec udsender en masse maritimt udstyr, bl.a. pullerter, redningskranse, måger, men også bøger, skibe, sluseanlæg og andet.



Metalskabe til værksteder kommer fra Artitec.



Lille klapbro fra Artitec - sjælden her-tillands, men såvel i Køge som i Karrebæksminde findes lignende broer, dog noget større og i Køge endda med skinner.



Artitec udsender denne Latil-skinnetraktor med puffere og gummihjul med flanger i H0 - et interessant køretøj.

WinterZone - nyt fra Sverige

NYHEDER



Fra venstre mod højre telefon-hytten, affaldscontaineren og Åby-relæskabet. Bilen anskueliggør størrelsesforholdet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

WinterZone er et for mig nyt, svensk firma, der har specialiseret sig i at lave 3D-printede modeller fra Norden. Nogle af tingene har "universel udbredelse" og kan uden videre bruges her som i Sverige eller Norge. Spor og baner modtog lige efter nytår en prøvepakke med et udvalg af modellerne, og sortimentet er ret bredt.

I pakken var en stor telefon-relæhytte, et teknikskur i moderne stil, bænke (i byggesæt), mælkejunger, euro-paller og stor affaldscontainer. Af andre ting er f.eks. håndomstillere til sporskifter (med 'oste'), kabeltromler, elskabe, flaskecontainere, betonklodser (til vejspærring/vejarbejde), vejkegler og meget andet. Sortimentet udvides konstant.

Alle dele er meget fint fremstillet på 3D-printeren med skarpe detaljer og tyndt materiale - helt uden de 'spor', som de første generationer af 3D-print ofte havde. Endvidere er de fremstillet af gulligt materiale, der minder meget om klassiske plaststøbninger - stort set uden flash og grater.

Delene skal bemales - det fremgår dog ikke af de små indlægssedler hvilken type maling, man skal anvende, men jeg spurgte ejeren, Martin Peterson, og fik svaret, at det bedste resultat er Vallejos airbrush-farver, enten med samme



Småtingene leveres i overskuelige poser med et billede på.

firmas grunder/primer eller Tamiyas primer. De forskellige produkter laves i første omgang i skala 1:87, 1:45 og 1:32, men i princippet kan man bestille delene i hvilken som helst skala. - i øvrigt også som solo-objekter.

Ingen tvivl om, at produkterne fra WinterZone er velkomne - se hele udvalget på webshoppen 3d.winterzone.se. Primerne ligger generelt på SEK 69,- med varierende antal dele i poserne.

WinterZone art. nr. 310010 (fem bænke), 310014 (ti mælkejunger), 310030 (Åby relæskab), 310032 (affaldscontainer), 310033 (ti europaller), 310043 (Telefon-hytte). Kig på 3d.winterzone.se.



To af mælkejungerne på en euro-palle.

En sporvogn med lys og lyd



Linie 10 i aftenskæret med flotte lanterner tændt.



Vogn 433 som linie 10 i udseende fra 1950'erne 60'erne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er synd, at Spor og baner ikke kan leveres med lys og lydeffekter, for denne model af en linie 10-sporvogn er noget af en oplevelse: Der er såvel lyd- som lyseffekter indbygget i den.

Det er modelbyggeren Jørgen Kissmeyer Lind fra Nordsjælland, der for godt et år siden fik min Atlas-model af Københavns Sporvejes nr. 433 til ombygning. Jeg har selv stået for bemaling og dekoration med numre, skilte m.v., men Jørgen har klaret alt det tekniske - og der var meget at lave. Vognnumre og byvåben

er fremstillet af Skilteskoven v/ Jørgen Røn, men lineskiltene vistnok er nedfotograferede ark fra SHS (skala 1:43,5).

Jørgen har i tidligere artikler vist hvor meget arbejde, der er med undervognen fra Atlas-modellerne: Her skal fræses ud til en undervogn med drev (fra pmt). Der er lige nøjagtigt plads til, at det kan lade sig gøre. Men så kommer det utrolige - Jørgen har faktisk også kunnet finde plads til såvel dekoder, højttaler og har tilmed monteret lys i passagerrummet, i frontlygterne samt i de små taglanterner (med lysskift), så det er en fornøjelse at se på og høre. Taglanterne har de rigtige farver for "svenskeren" - linie 10



Desværre er den generelle kvalitet af Atlas-modellerne ikke god - ruderne ligner marieglas eller husblas.



Et kig ind gennem den åbne forperron afslører, at dekoderen gemmer sig her.



kaldtes sådan pga. liniefarverne blå/gul. Lanterne lyser naturligvis også med disse farver. Og ved afgang lyder et ding fra klokken, og ellers har sporvognen de rigtige lyde fra kontroller, motor m.v.

Vognen er beskiltet "Nrbr. Remise". Det er ikke en fejl, selvom linie 10 ikke direkte passerede eller havde endestation der. Nogle vogne kørte nemlig kun til Ægirsgade, hvor der var vendespor og forbindelse til Nørrebro Remise "ad bagvejen", så det er rigtigt nok. Linie 10 blev bussificeret den 23. oktober 1968 efter 63 år som elektrisk sporvogn, det meste af tiden mellem Emdrup og Enghave.



Den nye gastankvogn minder mig lidt om én kamel med fuldt læs på ryggen.

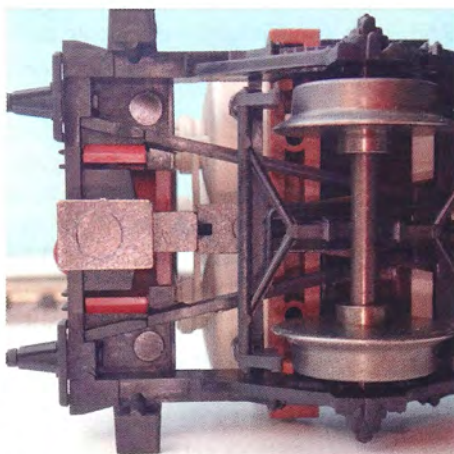
Tekst og fotos Flemming Søeborg

Märklin udsendte i efteråret en pudsigt, ældre model af en gastankvogn fra firmaet Göppinger Sauerbrunn/Hohenstaufenperle. Det er en lille, toakslet vogn med bremsehus og tre aflange beholdere, stablet oven på hinanden med træbjælker som holdere og afstandsklodser. Vognen er hjemmehørende i epoke II med revisionsdato i 1932. I øvrigt taler billederne vel for sig selv.

Straks, jeg så vognen, syntes jeg, at jeg havde set den før - og det stemte: Det var nemlig en Trix-årsmodel fra 2004, som nu blev genudgivet. Vognen bærer tydelige tegn på at være en Trix-model, dels ved akselgaflerne og hjulene, dels ved koblingsholderen og den lidt rå eller grove bræddestruktur på bremsehuset. Det gør dog intet, da vognen er ganske attraktiv i sig selv - selvom den nok mest vil blive brugt som museumsvogn på et moderne anlæg.

Udførelsen er fin, undervognen er halvmat og nærmest støvet, mens tankene er lettere patinerede - og så har vognen en god vægt. Akslerne er ret specielle, men kan nemt udskiftes med f.eks. Rocos standardaksler (til tolederdrift).

Märklin art. nr. 45086
DRG Gastankvogn. H0-model,
epoke II. Pris ca. kr. 275,-.



Undervogn med koblingsholder og ret kraftige hjul.



Bremsehuset med tydelig bræddestruktur, men der mangler glas i vinduerne.

Renault R4190 - en fransk rutebil

NYHEDER



Den nye Renault-rutebil i neutral udgave.



Fronten på den nye model - særdeles vellykket, bl.a. med den velkendte Renault-rhombe i midten.



Bagenden har fine detaljer, bl.a. nationalitetsmærke 'F' og spinkel lejder.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

REE Modèles har udsendt en serie modeller af Renault-rutebilen R4190 i skala 1:87. Det er et godt valg, da rutebiler fra 1950'erne ikke just oversvømmer markedet. Om typen har kørt i Danmark, er jeg ikke klar over, men jeg faldt i hvert fald umiddelbart for den flotte og veludførte model. I samtiden havde rutebilerne øgenavnet *Dovendidrikker* på grund af for svag motor-kraft.

Karosseriet er støbt i ét stykke og derefter tampontrykt. Sprosserne er tynde som i virkeligheden, og ruderne ligger ikke langt inde bag siderne. Dermed har rutebilen et flot og realistisk udseende. Der er fastmonterede bakspejle, bagagebærer og komplet indretning, sågar med skillevæg mellem førerplads og passagerrum. Nogle af modellerne har "kasket", dvs. skilte- og linienummerkasser på taget.

Nummerplader, påtryk, farver er fremragende, bagest er der en lejder, og for-

hjulene er drejelige, sådan at man kan skabe realistiske optrin på anlægget. Umiddelbart ser det dog ikke ud til, at rutebilen kan motoriseres - i hvert fald kræver det øjensynligt noget vold at skille modellen ad. Ærgerligt, for det ville pynte gevaldigt med en chauffør og nogle passagerer, men her tør jeg ikke forsøge mig med skalpellen - dertil er der for stor risiko for, at delene knækker på de forkerte steder.

Nå, måske finder nogle en løsning på det - og ellers må den bare holde ved banegården og vente på chauffør og passagerer. REE har i øvrigt udsendt modellen i en mængde varianter - såvel som bybus (fra Paris) som landevejs- eller turistbus, med eller uden reklamer (bl.a. for DDT!) og som denne fra SNCF-linien Rodez-Severac. På nummerpladen betyder "81" departementet Tarn lige nord for Toulouse.

REE Modèles art. nr. CB-121 Autocar Renault R4190, epoke III, skala 1:87. Pris ca. kr. 300,-.

Pølsesnak



Pølsepigerne på Odense Banegård solgte pølser, mens togene holdt ved perronen. Foto Fyens Stiftstidendes Pressefotos, Odense Stadsarkiv.



Pølsevogn fra Børnenes Kontor, Århus. Ukendt fotograf.

Af Flemming Søeborg

Pølsevognen fyldte 100 år i januar. Den er dog ikke en dansk opfindelse, hvad mange sikkert tror, den stammer fra Tyskland, og det varede mange år, inden idéen slog rod i Danmark. Den første pølsemand, C.J. Stevns i København, måtte således vente over ti år på, at Magistraten i byen gav tilladelse til, at han og hans ansatte kunne stå på Rådhuspladsen og andre steder i byen med deres pølsevogne. Til gengæld blev de lynhurtigt populære.

Pølsevognene var bare en slags trækvogne med et stort, firkantet kokekar, der kunne rumme 1.500 pølser. Vandet blev opvarmet af en primus. Prisen var 25 øre pr. pølse. Dertil fik man sennep. Man kunne tilkøbe et friskbagt rundstykke til 5 øre, og det var så dét!

Pølsevognene spredte sig over hele landet, og på Odense Banegård gik 'pølsepiger' med transportable kar og solgte pølser fra perronen til passagerer i de holdende tog (dengang kunne man åbne vinduerne!). Og ellers udviklede pølsevognene sig specielt i 1950'erne, hvor fabrikationen af små, lukkede vogne gik i gang. Den typiske pølsevogn fik gulv-



Et Rugbrød med varme pølser fra Dankof. Ukendt fotograf.

areal på ca. 1,5-2,5 m² og plads til, at en pølsemand kunne stå oprejst i vognen. Vognene var tre- eller firehulede og der var en slags knallertmotor til hjælp ved transporten ud og hjem.

Sortimentet voksede med pølsevognenes størrelse, sådan at der også var ristede pølser, nyudviklede, aflange og vattede pølsebrød, og 'tilbehøret' i form af ketchup, remoulade, agurkesalat, rå og ristede løg blev lanceret – og sikkert også flere påhit (landsdelsbestemt!). Endvidere begyndte pølse mændene at sælge lækedrikke, fremfor alt Jolly Cola og Cocio Chokolademælk. De seneste pølsevogne var endda selvkørende (med chaufførsæde), og der kunne være plads til to ekspedienter.

I de seneste år har pølsevognene fået stærk konkurrence fra pizzariaer, burger- og grillbarer samt andre, mobile salgssteder med "etnisk mad", og antallet af pølsevogne synker drastisk.

Da der var flest, var der 700, i dag er tallet omkring 100, og udviklingen fortsætter givetvis. Så mon pølsevognen oplever sit 150 års jubilæum? I hvert fald er vognene forsvundet uhyggeligt mange steder. Nyd "Café Fodkold", mens tid er!



18. Januar. I Gaur viste de første Pølsevogne sig paa Københavns Gader. Foreløbig er der kun seks Vogne med hver 1500 Pølser. De koster 25 Øre Stykket med Sennep. Et Rundstykke kan erhverves for en 5-Øre.

De første fem pølsevogne, klar til 'udrykning'. De var hvide med rød skrift. Københavnerliv 1921.



Heljans pølsevogn under konstruktion - her er der godt med røde pølser og masser af 'snask', åbenbart smurt ud over disken.



Uhm - nu skulle det gøre godt med en ristet med brød.



Så er der friske forsyninger til pølsevognen.



Moderne pølsevogn, fremstillet af trykt papir.

Franske modeltog 1950-2000

ANMELDELSE

Af Flemming Søeborg

Denne bog er et genoptryk af, hvad man kunne kalde franskmændenes bibel for modeltog, for den omhandler alle franske fabrikater mellem 1950-2000 - og der var mange, det var ikke kun Jouef, der prægede det franske marked, også SMCF, France-Trains, RMA og mange andre prægede det; senere var også firmaer som Märklin, Fleischmann, Roco og Lima store aktører i landet.

Bogen er opbygget med en række kapitler, der gennemgår hvert enkelt mærke, men man mærker, hvor dominerende Jouef var og blev, idet bogen hele tiden vender tilbage til mærket og beretter om udviklingen, for den var kraftig i de år. Mange kender til de meget flotte husbyggesæt, som Jouef producerede, og her kommer hele historien om dem - og om manden bag husene, André Porte.

Ud over de fængende og interessante tekster, som er lette at læse, hvis man har haft lidt skolefransk undervejs, er bogen illustreret med hundredvis af flotte farvebilleder af modellerne. I masser af tilfælde er modellerne opstillet i tidstypiske scenerier, anlæg fyldt med alskens detaljer - og her og der får man lige øje på et Lego-vejskilt, en Lego Esso-tankstander eller et par cyklister og scooterkørere - også fra Lego. Sjovt, at Lego var blandt pionérerne med hensyn til detaljer til modelbaner - også i udlandet!

Det er rørende at se disse "miljøbilleder", hvor det gjaldt om at læse så meget som muligt ind på anlægget på mindst mulig plads - også på den led er bogen et lærerigt eksempel på udviklingen, hvor man i dag nærmere tilstræber enkelheden og finessen i de små, subtile detaljer - som tyskerne siger: *Weniger ist mehr!*

Man kunne ønske sig, at et lignende værk en dag ville udkomme på dansk, omhandlende samme udvikling her i landet, men - vort hjemlige marked er formodentlig for lille til et værk af denne kaliber, der er solidt, sobert og særdeles gennemarbejdet.

Bogen omhandler som nævnt "kun" årene 1950-2000, og det er dens svaghed, for siden er der - som flere gange nævnt her i bladet - opstået en række nye firmaer, der sætter helt andre standarder, helt i stil med Dekas herhjemme. På den anden side viser bogen udviklingen op til vor tid, og det er godt at se det i historisk perspektiv.

Francis Robein: 50 Ans de trains miniatures H0 en France. Lr presse, 320 sider, stift bind. ISBN 9 782375 360378. Pris ca. kr. 375,- + porto.

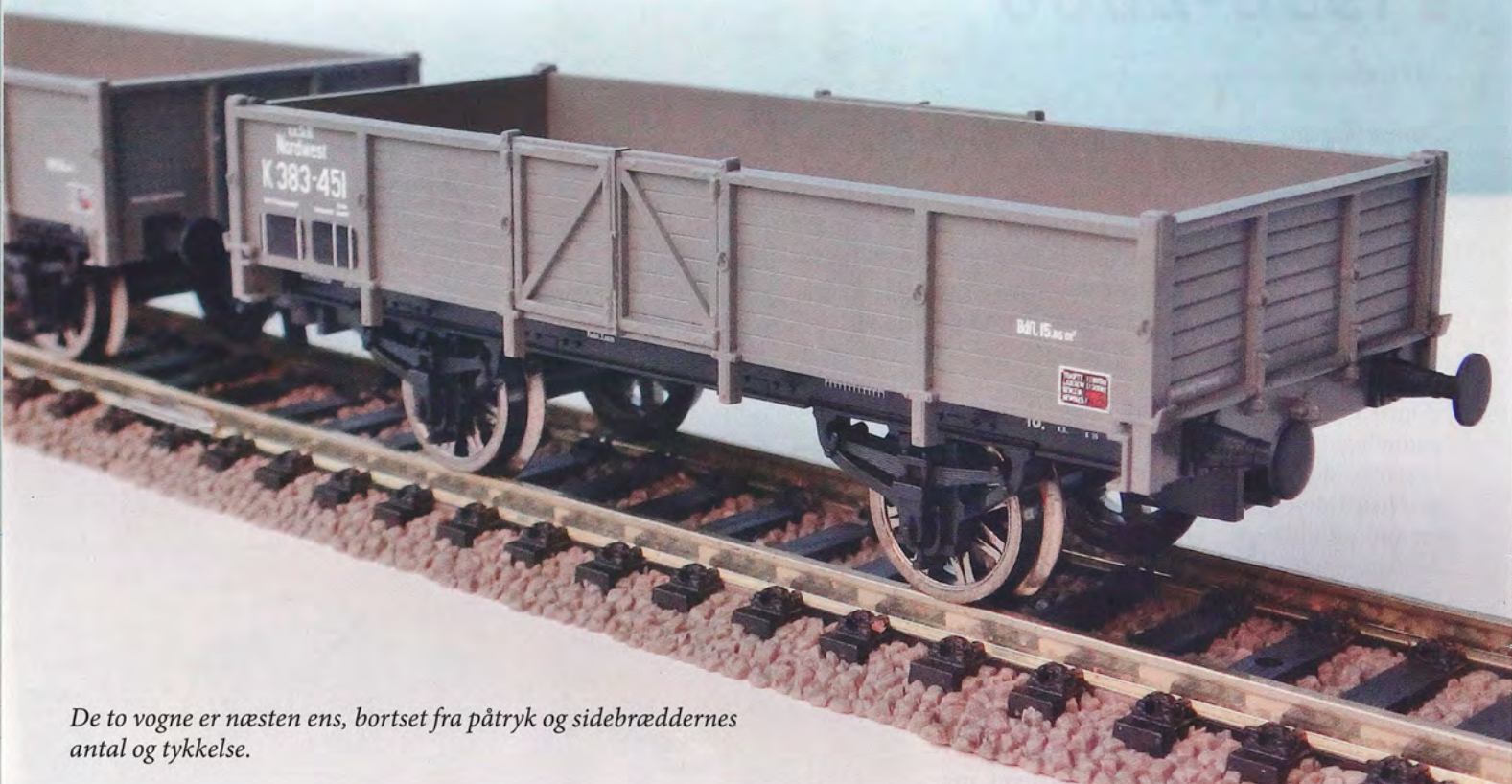


Forsiden viser charmen ved de klassiske modeljernbaner.



Nogle af de fabrikater, der omtales i bogen.

Tovognssæt med oldtimere



De to vogne er næsten ens, bortset fra påtryk og sidebræddernes antal og tykkelse.



Påtryk på den ene af vognene.

Af Flemming Søeborg

Roco har udsendt et sæt med to åbne, små godsvogne fra det østrigske Königlich-Kaiserlichen österreichischen Staatsbahn (K.K.St.B.) Vognene er næsten ens, men forskellen ses i antallet af vandrette brædder på vognsiden.

Det er et par nydelige vogne med fine stjernehjul - letløbende og med god vægt. Hjulgaflerne er hver især ophængt, så de kan give sig lidt - nærmest som enakslede bogier af en lighed med det system, som Klein Modellbahn anvendte (men med



Den underlige 'lem' eller luge midt i vognbunden - skulle der monstro sidde en kran her.

ubetinget bedre køreegenskaber). Vognbunden har et firkantet felt som om, at der er beregnet plads til en kran eller lignende i midten - det ser ufærdigt ud, og det er lidt underligt, at Roco har ladet det passere.

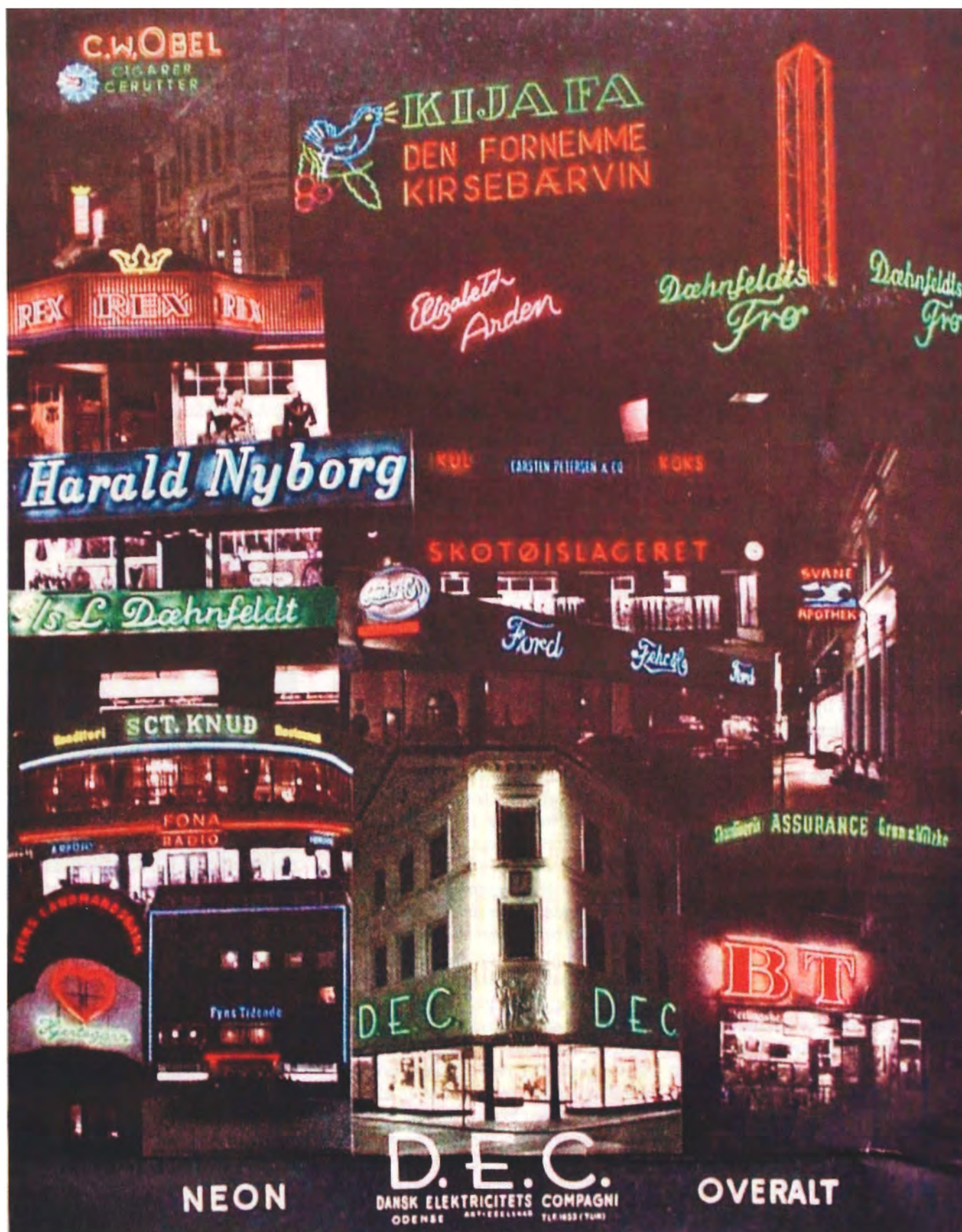
Det er nok begrænset, hvor stor efterspørgslen er for østrigske modeller fra Anno Dazumal, men med lidt omlakering til en fiktiv privatbane kan de anvendes.

Roco art. nr. 76048. To stk. åbne K.K.St.B.-vogne.
Pris ca. kr. 375,-.

Lys og liv i bybilledet

Dette er måske en smule uden for Spor og baners normale emneområde, men en læser, Alex Rolin, Odense, sendte for nogle år siden dette billede. Det viser en collage af datidens kulørte neonreklamer, som på et tidspunkt fandtes i Etatsrådernes By, som Odense også kaldtes.

Billedet er fra "referencebogen" for firmaet DEC – Dansk Elektricitets Compagni, der også åbnede 1911 i Odense. Bogen fremviste man til potentielle kunder som bevis for, hvad man havde lavet for andre kunder. Som det kan ses, havde byen omkring 1960 en hel del markante neonreklamer – i dag er der blot så få, at de kan tælles på én hånd.



En spøjs englænder...



Carlsbergs model med lav sættevogn, lastet med øl - samt tre ølkuske, selvom vognen kun måtte befordre to personer, som nok har siddet trangt i det lille førerhus. Foto Carlsbergs Arkiv.

Af Flemming Søeborg

Scammel Scarab var en sættevogn af ganske særlig art. Den var meget lille, forvognen var treakslet, og i det hele taget var den meget sjælden her i landet – modsat i Storbritannien, hvor den stammede fra. Den pågældende type blev bygget mellem 1948-67 i omkring 30.000 eksemplarer. Forløberen for Scarab'en hed *Scammel Mechanical Horse* ("Den mekaniske Hest") fra 1934, og på det tidspunkt var en stor del af trafikken stadig præget af hestevogne. Scarab'en havde automatisk til- og afkobling af sættevognen, og typen var meget anvendelig til distribution i de snævre, gamle gader og baggårde i byerne. Sættevognene kunne laste mellem tre og seks tons. Motoren var benzindrevet på 2,09 l. Senere udgaver kunne fås med Perkins dieselmotorer.

Når den alligevel fandtes her i det formidable antal af omtrent ti stykker, skyldes det Scarab'ens utrolige manøvredegtighed: Forhjulet kunne nemlig drejes 360°. Det havde betydning de steder, hvor den især blev anvendt, nemlig i de københavnske baggårde.

Den Danske Presses Fælles-Indkøbsforning (DDPFI) anvendte Scammel Scarab til at køre de store papirruller ud til aviser som Politiken og Information, der begge ligger med snævre adgangsforhold gennem baggårde. Her var Scarab'en suveræn, og igennem 1950- og 60-erne var der tre af disse pudseløjerlige køretøjer i drift udelukkende til kørsel med papirruller. Man så dem hver dag køre gen-

nem byen ude fra Christianshavn, hvor papirlageret lå lige ud til havnekajen.

Nu og så opdager man et af køretøjerne på et billede. For eksempel stammer farvebilledet af en Scammel med papirruller fra nu afdøde John Schøler Nielsen, der fortalte, at det oprindeligt stammede fra en smalfilm, optaget af John Lundgren. Som et plus er den lokale sporvogn, linie 8, der havde endestation lige rundt om hjørnet til venstre, kommet med på billedet (motivet var givetvis dog sporvognen, da begge fotografer var ivrige sporvognsentusiaster!). Filmen er overført til digitalt medie. Man kan nu og da opdage Scammel'er på ældre postkort eller sporvognsbilleder, men i reglen er de ikke hovedmotivet.

Også bryggerigiganten Carlsberg brugte denne model til at trække nogle imponerende sættevogne. I det lille førerrum har der været knebent med plads, når to fuldvoksne ølkuske skulle på togt med leverancer. Sættevognene fandtes både som lukkede vogne såvel som åbne ladvogne. Scammel-køretøjernes store manøvredegtighed betød også, at de havde nemmere ved at køre rundt i det indre København, hvor gågader endnu ikke var kommet på mode. Det skete først med omdannelsen af Strøget til "verdens første gågade" i 1962. Også stormagasinet *Magasin du Nord* havde en eller flere Scammel'er i bestanden. Og i Odense havde den lokale tømmerhandel sågar en af de ældre "Mechanical Horses" i drift, ligesom Gentofte-Tårnbæk Kommune havde en vogn, der havde udstyr til slamsugning. Men ellers kender jeg



Scammel-reklame fra Rådhuspladsen med Lurblæserne i baggrunden. Øjensynligt havde *Magasin du Nord* også en eller flere Scammel'er i bestanden. Slg. SoB.



Airfix-byggesættet fra 1960'erne i skala 1-76 (britisk spor 00)



Scammel med sættevogn som turistbus. Foto Pinterest



Scammel-vogn i Storbritannien. Slg. SoB.



De tre Scammell-forvogne fra DDPFI holder her ved det tidligere DSB-rutebilverksted på Lyshøjgårdsvej i Valby. Hvem ved, om de er bevaret? Foto Olaf Hermansen.



Her er luksus-udgaven med lukket sættevogn og siddeplads til flere personer - mon ikke der har været muntert henad fyraften. Foto Carlsbergs Arkiv.



Scammell Scarab slamsuger med gul nummerplade A 45-356 ved Lyngby-Tårnbæk Kommune i 1950'erne. Arkiv Tommy Jørgensen.



Scammell med papirruller i Prinsessegade senest 1964. Affotograferet fra John Lundgrens film af John Schøler Nielsen.



Her ser man, hvor fleksibel den lille Scammell-sættevogn var. Det er Carlsbergs ølbil K 32-626, der demonstrerer drejesejenskaberne i det centrale København ca. 1950. Foto Carlsbergs Arkiv.



To Bedforder og en Scammell Mechanical Horse på et udstillingsanlæg. Foto SoB.



Oxfords model af en britisk postvogn i skala 1:76

ikke til andre Scammell-vogne i brug her i landet. Måske kender læserne til andre Scammell-vogne, som ikke er omtalt her?

Scammell i model

Det britiske firma Oxford laver flere udgaver af Scarab'en - desværre i 00 (1:76). Modellerne er ikke desto mindre meget attraktive, og hvis man ikke har set en Scammell Scarab i virkeligheden, kan man godt tage størrelsen for gode varer til H0, især hvis den holder i forgrunden. Bemalingen er dog forkert til danske forhold, her var Carlsbergs hvide/grøn-

ne, mens dagbladene havde gråt førerhus og grønne lad. Magasin du Nords husfarver var førhen sort-grøngul med hvid skrift (som på Teknomodellen af en Ford FK 1000 Kurier).

Modellerne har den lille finesse, at sættevognen har nedfoldeligt støttehjul, og da forvognen kan skrues fra hinanden, skulle det være muligt at ommale den. Oxfords modeller er støbt i metal, hvilket gør dem nemmere at ommale (når malingen er fjernet), men på den anden side er de knapt så detaljerede som modeller af kunststof i dag.



Det fynske Trælaskompagnis Scammell-sættevogn med sort handskenummerplade den 1. juli 1947 i Seebadsgade, Odense. Foto Fyens Stiftstidendes Pressefotografer, Arkiv Fynsbilleder.dk.

Endvidere har Airfix lavet et 00-byggesæt (skala 1:76) af samme type - her kan man bedre foretage bemaling og evt. ombygning selv. Og har man held, kan man på markeder med brugt legetøj være heldig at finde en Scammell fra Matchbox - som næsten holder H0-målene. Endvidere har Corgi Toys lavet den i skala 1:43.

Oxford Commercials art. nr. 76RAB007: Scammell Scarab (flere modeller). Pris ca. 75,-.



START EN MORSOM HOBBY
- det koster mindre end De tror
De får topkvalitet og leg til hele familien
DSB My lokomotiv nr. 3067 kr. 98,75
Nyhed: DSB personvogn nr. 4045 kr. 20,75

MÄRKLIN
MODELJERNBANER HO - DET NEMMESTE SYSTEM

Prismatch betyder at du får den billigste pris i Danmark. Vi matcher vores officielle kollegaer, du får den billigste pris hos os. *



Märklin 2020 nyhed

39685 DSB Litra MV 1102 mfx+ Sound



Märklin 2020 nyhed

42394 DSB BCM liggevoerne 3 stk. Epoke 4

For 55 år siden kom Märklin med deres første DSB Litra MY, dengang var der vist ikke en dreng der ikke drømte om at få sådan en til sin modelbane. MYeren er en klassiker, og i år har Märklin igen en ny udgave i handel. Udviklingen har dog givet os korrekt

længde, bedre motor, digitale funktioner og lyd. Men drømmen er den samme.



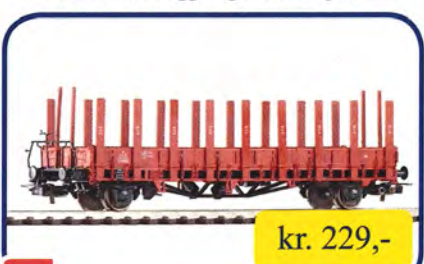
Piko 2021 nyhed

59592 DC 59392 AC DSB Litra EB 3201, DSBs nyeste elektro-lok. Lev. januar 2021



Piko 2021 nyhed

54618 DSB Litra Zb Tuborg ølvogn uden bremsehus 54619 do med bremsehus. Lev. februar



Piko 2021 nyhed

54459 DSB Litra Tf fladvogn med sidestøtter. Forventet levering februar.



Heljan

Lokalbane "Marcipanbrød" diesellokomotiver. AC og DC med ESU dekodere. Begrænset oplag.



Heljan

4550x AC og DC 3 modeller af DSB MO serie 500, med ESU dekodere u. lyd m. højttaler



Hobbytrade DWA

Model af DSB rundremise, passende til ROCOs drejeskive. Forventet levering maj 2021

www.togcenter.dk