

Nr. 57
Juni 2021

SPOR OG BANER

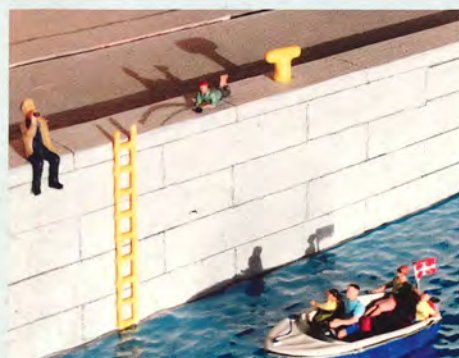
Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 130,-
Euro 17,50

EKSKLUSIVT I
DENNE UDGAVE
SJÆLDNE FOTOGRAFIER
FRA ODENSE SPORVEJ

Københavnnerbanen genindviet!



■ ÄT MER BRÖD
- ET MODERNE DIORAMA



■ MARCIPANBRÖD TIL ALLE
- ET MODERNE DIORAMA



BLIV ABONNENT
OG FÅ MAGASINET SENDT
DIREKTE TIL DIN ADRESSE
Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk



9 772245 403007 00057

BK 10.06.2021 - 04.08.2021
ISSN-2245-4099 BK returuge 31

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 57, 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. Løssalgspris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2021:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 640,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 740,- / Euro 98,50
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 840,- / Euro 112,-

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Folkesparekassen
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

Jeg vil atter en gang undskylde over for de abonnenter, der har
måttet vente en måned eller længere på at få bladet, men post-
forsendelse af breve er efter den politiske beslutning om gen-
nemdigitalisering af samfundet blevet en nærmest håbløs opgave.
Bladene, sendt som breve, kan være 14 dage eller mere undervejs,
og selv for Quickbreve kan Post Nord ikke længere garantere, at
de bliver omdelt næste dag. Postekspedienterne har til gengæld
lært at spørge, om bladet skal sendes som pakke – til en betydelig
merpris. Hvorfor har Post Nord så overhovedet Quickbreve, når
virksomheden ikke kan leve op til dens egne mål? Knap 400 års
glorværdig posthistorie er definitivt "smidt under bussen", som
det så smagløst hedder i dag. Er du utilfreds med postbesørgel-
sen, så husk ved næste valg, hvem der gennemtvang digitalise-
ringen i 00'erne. Vi må forhindre, at det bliver værre endnu.

Jeg opgav at bruge Post Nord til abonnenterne for nogle måne-
der siden – der var for mange klager. Efterfølgeren, hvis navn
ikke behøver at huskes, er nu også historie. Her var klagetallet
meget højere, og mange abonnenter havde endnu ikke fået nr.
55, længe efter at nr. 56 var udkommet. Dén gik ikke længere,
så nu har Bladkompagniet overtaget opgaven, og jeg håber, at
der så kommer faste og ordnede forhold. Bladkompagniet hu-
sker meget vel sidste gang, hvor selskabet stod for omdelingen,
men forholdene skulle i dag været blevet meget bedre – og med
20-25 mio. forsendelser om året må jeg tro på, at selskabet har
godt greb om distributionen. Jeg håber det bedste – men hav
gerne lidt forståelse for, at bladet muligvis kommer en-to dage
før eller efter den officielle udgivelsesdato.

I april udkom Heljans model af Marcipanbrødet; det har vi
ventet på, det er måske det allerpopulæreste privatbane-loko-
motiv, så det er underligt, at det har taget så lang tid at få lavet
en storseriemodel. Ventetiden har været det værd, omend Mar-
cipanbrødet ikke er helt perfekt. Modellerne er meget smukke,
har en rigtig god vægt (metaloverdel!) og kører for de flestes
vedkommende fint. Heljan har for længst totalt udsolgt og er
snart klar med næste nyhed, Mo'er i 1900-serien blandt andet.

Og så er den legendariske Københavnerbane genopstået – i ny
og modificeret form. Det er en (delvist anonym) modelbygger,
der savnede anlægget så meget, at han til sidst selv byggede
det – i øvrigt på rekordfart. Se resultatet i dette nummer – ja,
miraklernes tid er ikke forbi!

Men ellers tror jeg, at vi er mange, der savner at mødes på mar-
keder, messer og udstillinger; vi skal nok helt hen til efteråret
– eller måske 2022 – før vi for alvor atter kan mødes og se på mo-
deltog. Forhåbentlig kommer der atter kørsel på de talrige vete-
ranbaner, der ligger spredt ud over landet

– og med et nyt sommer- (og corona)pas
til jernbanerne vil der være rig mulighed
for at komme rundt. Hav en god sommer!



Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg
Foto Jonas Henriksen.

Forsidefoto:

Stort billede: Københavnerbanen genindviet. Foto Flemming Søeborg

Lille billede: Åt mer bröd. Foto Rasmus Wiuff

Lille billede: Marcipanbrød til alle. Foto Flemming Søeborg

Indhold



28 Odense Elektriske Sporvej igen



38 Den store finale



55 Mechanical Horse

Leder	2
Indhold	3
Københavnnerbanen genopstået!	4
Så lykkedes det! Marcipanbrød fra Heljan	15
Ät mer bröd!	20
Märklin sommernyt	26
PFR fra Dekas i vente	27

Odense Elektriske Sporvej igen..... 28

Det gamle billede	30
Flensburgs sporveje 140 år	32

Den store finale 38

Den nye Storstrømsbro	43
-----------------------------	----

BR 83 - et sælsomt lokomotiv	44
Sporvogne og smørrebrød	46
DSB litra IFL	48
Litra IPI (IFL) 25401 fra Brawa	49
VW 1200 med briller	50
BR 216 i N	52
Loppemarkedsfund	53
Rettelser og tilføjelser	54
Butan-gastankvogn	54
Skinne på stranden	55

Mechanical Horse Lidt mere om de britiske jernbaners 'mekaniske hest'55

BB 9200 fra SNCF	58
SNCF UIC-Y typ B ¹⁰	59



SPOR OG BANER

**NÆSTE
UDGIVELSE
6. AUGUST 2021**

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk

**BEGEJSTRET FOR DE NYESTE ARTIKLER OM
SPOR, TOG, MODELLER OG MODELBYGGERI?**

Køb abonnement og spar penge.

**6 numre
kr. 640,-**

Du sparer kr. 140,-
og modtager
magasinet direkte
i din postkasse.

**VELKOMSTGAVE
TIL ALLE NYE
ABONNENTER**

Se på www.sporogbaner.dk
hvilke modeller, bøger og andet,
du kan få som ny abonnent.
Gælder kun nye abonnenter,
der ikke har abonneret
det sidste, halve år.



Københavnerbanen genopstået!



Københavnerbanen stråler i friske farver.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange af os halvgamle er Københavnerbanen et begreb, der stadig lever i erindringen, hvad enten vi har set denne store modeljernbane på Danmarks Jernbanemuseum i Odense eller på anlæggets oprindelige hjemsted, Københavns Hovedbanegård. Anlægget blev opstillet på banegården i foråret 1967, og det var bygget af to teatermalere, Juel Berg og Svend Aage Melchior Hansen. Kort fortalt var anlægget en syntese over emnet, idet det U-formede anlæg i venstre side var domineret af et alpint bjerglandskab med høje tinder, dybe slugter, en borg, vandfald, tunneller m.v., mens midterdelen havde en stor banegård med bagvedliggende højdedrag, der fungerede som en "scenic divider", altså en synlig barriere, der forhindrede betragteren i at se om på den anden side. Højre side var tæt storby-motiv med yderligere en banegård, brede gader og nok det mest spektakulære, et havneanlæg med kajer,

moler, havnekran og selvfølgelig en havnebane med skæve spor, ridset ind i den papplade, der udgjorde underlaget.

På anlægget kørte fire tog uafhængigt af hinanden på fire baner, der på kunstnerisk vis var anlagt, så de snoede sig ind og ud af hinanden, dog uden at have fysisk kontakt i form af sporskifter eller krydsspor. Hver enkelt bane kunne aktiveres separat for en 25-øre, hvilket lyder uhørt billigt, men – dengang var det faktisk en stor sum for børn. Banen blev flyttet til museet omkring 1995-96, og en renovering blev påbegyndt af museets medarbejder Ib Tiedje, der desværre døde midt i arbejdet. Jeg overtog arbejdet i 1998 og kunne senere genindvie Københavnerbanen i dybeste stilhed den 17. april 1999, men i det daværende tidsskrift "banen" nr. 46/1999 findes min beretning om anlægget og de relativt få oplysninger, der var tilgængelige dengang. Anlægget måtte af pladsmæssige grunde desværre nedtages i 2015 og befinder sig på muse-

ets lager til langtidsopbevaring. Så meget om forhistorien – foreløbig!

Jernbanemuseet fik i vinter en henvendelse fra Per*, der savnede Københavnerbanen og ville vide, hvor den var blevet af – og i det hele taget vide mere om dens historie. Han ville bygge en kopi af banen – eller måske købe den. Det førte til en kontakt mellem ham og mig, og jeg sendte ham scanninger af mine billeder af modeljernbanen. Sidst i marts aflagde jeg ham et besøg. Her er hans beretning.

Baggrunden

- Modeljernbanen på Københavns Hovedbanegård var en stor ting for mig i barndommen i 1970'erne. Den har altid repræsenteret noget uforløst, fordi der aldrig var tid nok til at kigge på den (man var altid på vej et sted hen og blev altid skyndet på af forældre, der ville videre). Jeg ville også gerne eje den, og det var selvfølgelig helt urealistisk. I stedet kun-



I hjørnet med havnen har Per tilføjet et færgeleje med MF 'KNUDSHOVED'.



Pladsen foran den anden station har fået en fornem udsmykning med katteskulpturen.



Til sammenligning Københavnerbanen 21. marts 2012, mens den originale bane endnu var i funktion.

ne jeg måske genskabe den.

- Det begyndte jeg på sidst i 2020, men min eneste kilde til information var de billeder, som var lagt op på "Sporskiftet" og så den artikel, der var i nr. 46 af Banen. Der var enkelte glimt i filmen "Det Parallele Lig", men det gav ikke så meget.

- Mit mål var ikke at bruge flere år på at bygge, men at lave en forholdsvis hurtig - og komplet - hyldestkopi, som var tro mod originalen, og som havde de detaljer, jeg godt kunne lide at stå at kigge på. Selvom der findes mange flottere og bedre modelbaner, er Københavnerbanen bare for mig noget helt specielt. Jeg besluttede mig for at bygge den modulært, så jeg kunne konstruere den hjemme på gulvet i mit kontor og så få den i bilen og køre modulerne til et andet sted og sætte dem op. Men hvis den originale bane havde været til salg, havde jeg gerne budt på den.

Begyndte som en juleleg

-Jeg må i øvrigt nok skuffe dig lidt, tilføjer Per - jeg er ikke inkarneret modeljernbanemand og teknisk ikke på højde med, hvad der laves rundt omkring. Jeg vægter primært, at det kan laves hurtigt, og at jeg har det sjovt, mens jeg laver det. Så det er meget "håndlavet" og ikke på et professionelt niveau.

- Jeg har bygget en modelbane i et lille rum i huset - og den kom kun op, fordi vi som sjov havde købt nogle Kibri-huse en jul som en lille leg, hvor vi delte os op i hold og så samlede dem og konkurrerede om det bedste resultat. Så stod jeg med fem modelhuse, som jeg ikke vidste, hvad jeg skulle bruge til. Så kom jeg til at tænke på min barndoms Märklin-bane, som jeg tabte interessen for, da jeg var omkring 12 år gammel - og så tænkte jeg, at det kunne være sjovt at lave noget sammen med mine piger, som dengang var 6-7 år gamle. Det førte til, at jeg brugte to-tre uger

på at lave et "rum" fyldt med togbane. Jeg fandt en gammelt Märklin-katalog fra 1976, og der havde jeg sat kryds ved alle de modeller, jeg ønskede mig, men aldrig fik. Så gik det lidt amok, og jeg købte en hel masse på e-bay - for der gik ligesom sport i at samle "alt", hvad jeg kunne huske, jeg havde ønsket mig.

- Men det er klart en vinterting, for når vi når marts, er det andre ting, der trækker igen. Så anlægget fik det lov at stå et år, og så næste år fik jeg bygget lidt mere - men jeg har kun brugt en tre-års periode på det og kun nogle få dage i vintermånederne faktisk.

- Tanken var, at banen skulle indeholde de elementer, som jeg ønskede mig min barndomsbane havde haft - men hvor man dengang var begrænset på alle måder. Meget af det ledte hen til min fascination af Københavnerbanen - så en storby, et underjordisk baneforløb og bjerge var et must. Som barn så jeg også model-



Et kig på bagsiden af byen med de moderne højhuse - simple at bygge, men meget virkningsfulde



Vi begiver os ud på den mere landlige del af anlægget - vi bevæger os mod uret, og som det ses, er vejtrafikken steget betydeligt.



Herfra får man et bedre overblik over bagsiden af banen.



Per byggede selv en større model af Heljans klassiske, trelængede gård.

banen med færgen, og den var for mig på samme højde som Københavnerbanen - så der røg også to dog stationære færger på.

Projektet tager fart

- Så har det ligget stille med modelbanen de sidste syv-otte år - men da jeg sad og kiggede på billeder af Københavnerbanen, slog det mig, at det nu kunne være et godt tidspunkt at lave en replika. Men det skulle være noget, jeg kunne lave hen over januar-februar her i vinter, for ellers ville det ikke blive til noget. Det skred rimelig hurtigt frem. Det tog mig dog næsten en hel dag at gennemskue, hvordan byen var lagt ud, ud fra de få billeder, der er på "Sporskiftet". Dog opstod der desværre byggestop i husfabrikationen, da jeg manglede polycarbonatplader, som jeg brugte til facaden for at have vinduer i. Selve husenes mure er lavet af skumpap - det er nemt at skære i og er meget formstabil. Belysningen er blot en juletræskæde. Men så der gik færgen i den i stedet, og jeg byggede i mellemtiden "Knudshoved".

- Jeg har fik så lagt rigtige skinner i havnen - men de er lagt i helt ubrugbare forløb som på originalen. Jeg syntes som barn, at det var sjovt, at modelbyggerne havde kradset dem ned, og jeg kunne godt se idéen med det. Det tiltalte nok også den økonomi, jeg havde til barndomsbanen...

- Det samme med de falske sporskifter - det har jeg faktisk også brugt på min nuværende bane [ved renoveringen blev sporskifter blot antydnet af hensyn til pålidelig drift, red. anm.]. Målet for mig var jo ikke at decideret køre med den. Der bliver tændt for den, når der kommer nogle børn forbi eller nogle, som gerne lige vil se hvilke tossestreger, det er jeg render og laver. Så det er ren paradekørsel lige som med et møntindkast i Københavnerbanen - ikke meget sjov for rigtige modeljernbanefolk.

- Ikke alt er korrekt - også fordi jeg ikke har mål på noget, og det



Tæt trafik på tre af banerne - datidens modelbyggere ville dåne af benovelse over, hvad der er på markedet i dag af danske modeller.



Så er vi nået til Bjergbanen, der er ganske tro mod sit 'forbillede'.



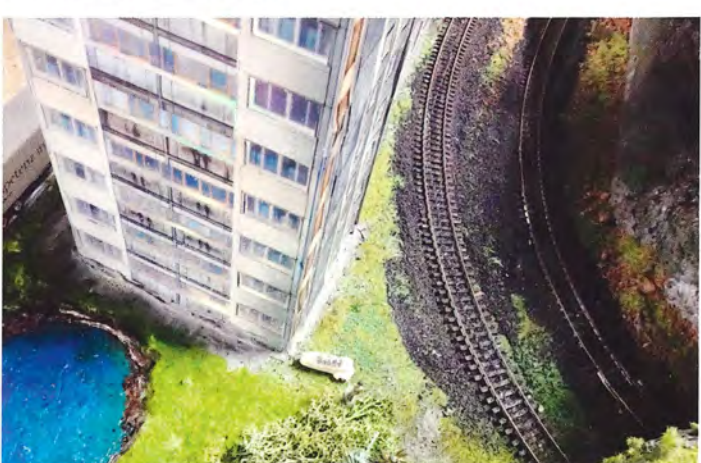
Det lille, hengemte trinbræt har fået større betydning og er shinet op.



Helt omme bag bjergkæden og denne sporstrækning er vokset en helt ny bydel op, bl.a. med et luksushotel.



Men det, der gør størst indtryk, er højhuset på hjørnet - det er næsten højere end bjerget.



Når man ser det oppefra og ned kan man næsten blive svimmel. Kabinescooteren er en vittig tilføjelse til dette mastodont-byggeri.



Her er vi nået til den anden side af Bjergbanen med røverborgen på toppen - og tilføjelse af en ny hovedvej og hav nedenfor.

er svært at ramme dimensioner og vinkler ud fra de få billeder, jeg har haft til rådighed. Men jeg mener det er en god "fan-kopi" - der minder om originalen.

- I øvrigt opdagede jeg en lille fejl i Erling Nederlands sporplan (den, som var i Banen 46). Der er ikke forbindelse mellem rangsporet ved torvet og fabrikken. Det er et blindt spor, der er kradset ned ved fabrikken, og det ender ved de to gastanke. Det er faktisk en af de små ændringer, som jeg laver på min bane - i og med jeg laver sporforbindelse mellem fabrikken og blokposten via det spor, som ellers ender som et falsk sporskifte til bane 3 ved indkørslen til tunnelen, der fører under byen.

Troskab med friheder

- De hvide vejmarkeringer var der måske ikke så mange af på det gamle anlæg, men jeg har altid syntes, at de manglede, så de er kommet på min kopi, hvor jeg prøver at bevare det, som jeg godt kunne lide og så tager mig friheder med nogle øvrige ting. De bliver dog tonet lidt ned, når jeg patinerer vejbanen - hvor hver anden vognbanestreg på midten fjernes, og der bliver tilføjet lidt hajtænder osv. Der mangler en del arbejde der.

- En anden frihed, jeg har taget mig, er toppen på højhusene, hvor jeg bedre kan lide de flade tage.

- Fyrtårnet havde jeg meget få billeder af, men det virker præfabrikeret - så igen har jeg givet mig selv lidt friere hænder og kun lavet noget, som er i ånden.

- Mit dilemma begyndte for alvor ved mellembanen, da husene her er Heljan-byggesæt. Jeg købte en mølle og en del af bygningerne på "Gul og gratis" - men jeg har overvejet meget at bygge dem alle selv i stedet, så hele banen bliver håndlavet. Og så var det den store station.

- Det er lidt sjovt med navnet på stationen, for det har jeg ikke sat på. Jeg kunne ikke få det til at passe med "Nykøbing" i forhold til byens udseende. Så igen der ville jeg ændre det til noget, jeg bedre kunne acceptere, f.eks. "Svanbjerg" eller anden fiktiv by, som giver en nogle gode associationer.

- Det er fint nok med de ændringer, der er sket i årenes løb; banen har haft et liv og bør som sådan ikke være statisk bevaret som i april 1967 - men det ville være smart, om man i det mindste havde en log over ændringerne. Sjovt nok har jeg jo allerede kopieret nogle af dine ændringer - bl.a. Premier Is-skiltene, hvad er helt fint, da jeg på ingen måde sigter efter en nøjagtig kopi. Jeg har forsøgt at få alt med, hvad jeg kunne se på billederne, og det har været min målestok. Jeg har ovenikøbet tilføjet lidt graffiti bag på garagen ved højhuset og ved på muren ved viadukten ved stationen. Og det lille anlæg foran den anden banegård havde et lille monument med en statue, jeg ikke kunne se tydeligt, så i stedet donerede min datter et stykke legetøj til monumentet, så det er nu en kat, der står der. Det har siden vist sig, at det faktisk var to lam, der stod på soklen. Der er også nogle andre finurligheder - i havet foran banestrækningen svømmer en haj rundt, men man skal se godt efter den.



Broernes land - det gælder også her på banen - ikke uden en vis, visuel effekt. Den øverste bro er til biler til borgen.



Den store banegård har fået en mere repræsentativ front med en bred vej og bedre kyststrækning.



Før renoveringen i 1998 var banegårdområdet støvet og slidt, og postarbejderens kørsel med perronvognen ser noget faretruende ud.



København H på København H. den 14. december 1994 kort efter, at driften var indstillet. Bemærk, hvor støvet, rodet og nedslidt anlægget var efter små 30 års brug.



Luftbroen over sporene er der stadig, men som det ses i friskere farver.



Oppe i byen ligner gaderne sig selv. I midterrabbatten plejede der at stå et juletræ med lys i hvert år i december. Bemærk skiltet i midten.

Afsluttende arbejder

- Anden del (midten) blev sat på plads. Den blev skåret i stykker for at kunne være i bilen og blive transporteret til det sted, hvor den skal stå. Næste skridt var at rette det hele op ved at spænde/lime de meget fleksible plader, det er bygget på, til nogle 35 mm lægter og så tætte og reparere alle samlinger, hvor det har været delt og til sidst male evt. forskydninger som f.eks. ved havnen og vandet. Pladerne slår sig meget, når man limer eller maler på dem. Der skulle sættes træer og belysning og personer og biler på samt - vigtigst af alt - anlægges spor (to linjer med Piko DC og to med Märklin AC K-skiner). Jeg måtte dog hurtigt opgive Märklin K-skinerne, for de fleksible spor var helt umulige at arbejde med - dels skulle de skæres meget nøjagtigt til, dels voldte midterlederen mig store problemer. Jeg skrotdede så alle K-skiner og byggede udelukkende med Pikos skinner.

- Jeg valgte at bygge alle huse selv, så det er kopier af Heljan-husene. Det eneste, der bliver ægte Heljan, er møllen - den er dog ikke ankommet endnu - men nu, hvor jeg har købt den, bruger jeg den. I øvrigt mener jeg, at den store borg på bjerglandskabet er inspireret af Esbjerg Vandtårn - det er samme tårnophugning, og en af portene er også identisk med vandtårnet.

- Jeg har lavet en smule om i vejforløbet, så der er forbindelse for biler mellem byen og den store station, og vejen løber så ud ved enden af midterstykket - via en tunnel - og så er der blevet mere strandvej. Det synes jeg passer bedre. Vejen, der leder op til bjerget, er også blevet opgraderet til en to-sporet rigtig vej i stedet for den noget primitive på originalen. Desuden er der kommet et tag på den øverste afdeling af den store station, da den virker noget bar ellers - specielt set fra den anden side. Resten er holdt mere eller mindre originalt.



Og en klassisk, fornem Lego Bedford-flytebil holder nu foran banegården. Manden til højre er en hundefanger på jagt efter en undsluppet hund.



Sådan så det oprindelige skilt 'Fjerrenseriet' ud, men det var svært at tyde for Per, der i øvrigt ikke kendte dette begreb - ingen renser vel fjer fra dyner og puder længere.



Derfor blev 'Fjerrenseriet' til 'Tæppecenter' - men det bliver rettet, forsikrer Per.

- Jeg har også tilføjet nogle huse og scener fra mine yngre år omme på den lidt døde side bag bjergmassivet. Her har jeg opført en række boligblokke og højhuse i stil med dem, man ser ved Brøndby Strand og andre steder. Det giver også lidt mere mening at have det lille trinbræt her.

- I øvrigt blev jeg under byggeret nysgerrig efter at vide noget mere om de to modelbyggere, og jeg fandt ud af, at den ene, Poul Juel Berg, døde ret kort tid efter, at anlægget var færdigt. Svend Aage Melchior Hansen levede til 1978, og det lykkedes mig faktisk også at opstøve to af hans landskabsmalerier, som jeg har købt. De hænger over anlægget nu.

Per har ønsket at optræde anonymt, men navn og adresse er kendt af redaktionen. Artiklen er dels baseret på hans egne mails til bladet, dels på samtaler i hans modelbanerum.



Havnebanesporene har Per blot ridset ind i vejbelægningen, ganske som på Københavnerbanen - men her dog med den rette sporvidde.



Fiskekuttere ligger der stadig ved kajen, men det er andre typer nu.



Ombord på 'KNUDSHOVED' har matrosen travlt med at dirigere bilerne på plads.



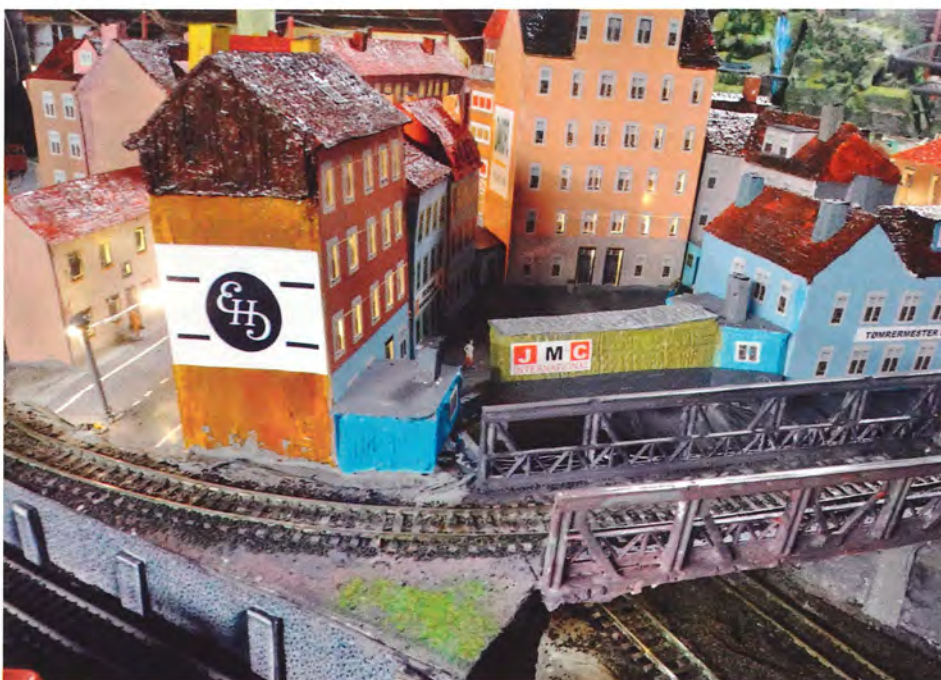
I gaderne er der kommet mere liv, end der var på den oprindelige bane.



De to molehoveder med havnespor er også genskabt, mens havnekranen udgøres af en klassisk Märklin-kran.



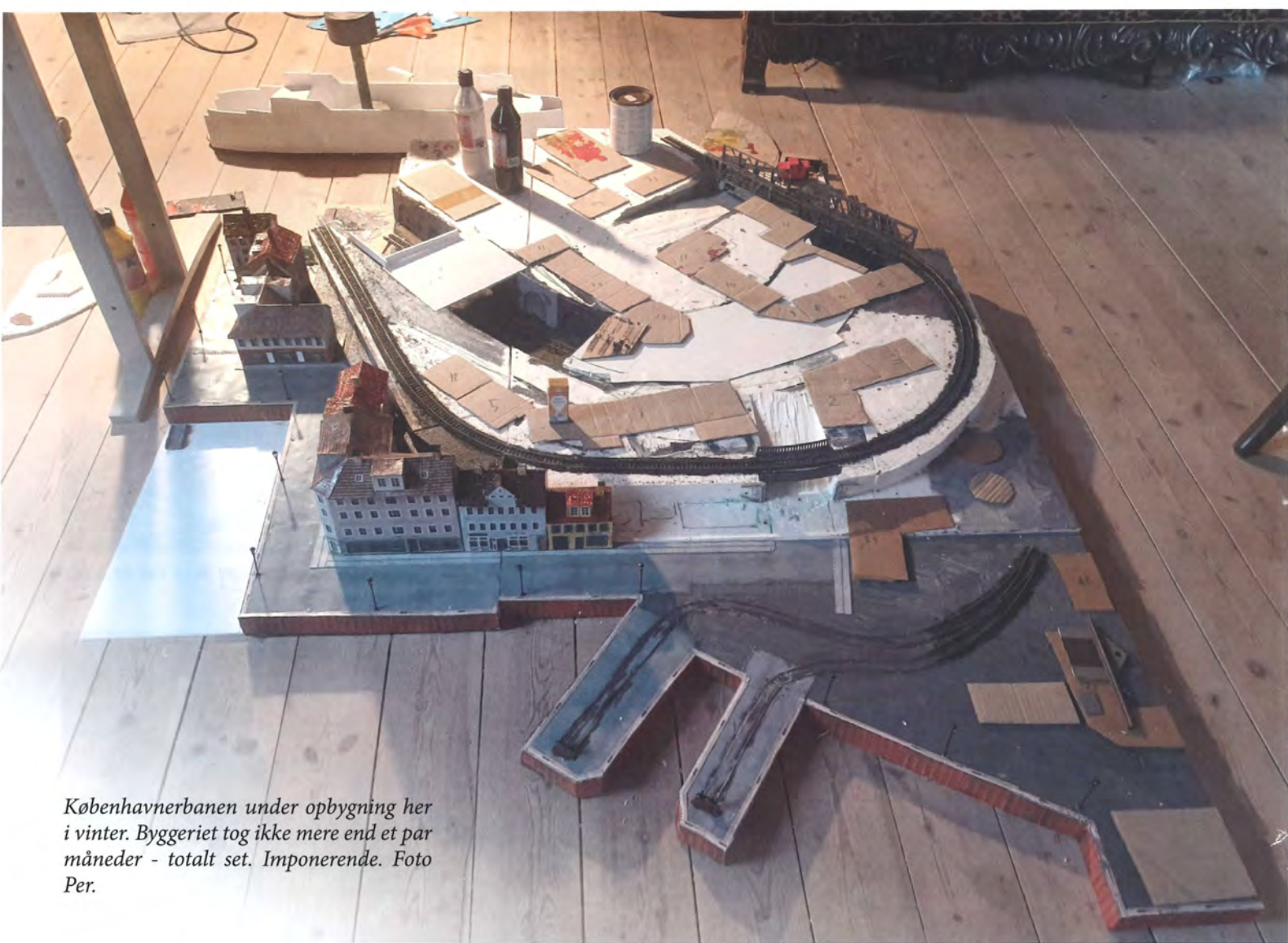
Havnen præsenterer sig også på en ny og friskere måde, og effekten med det krusede vand virker godt.



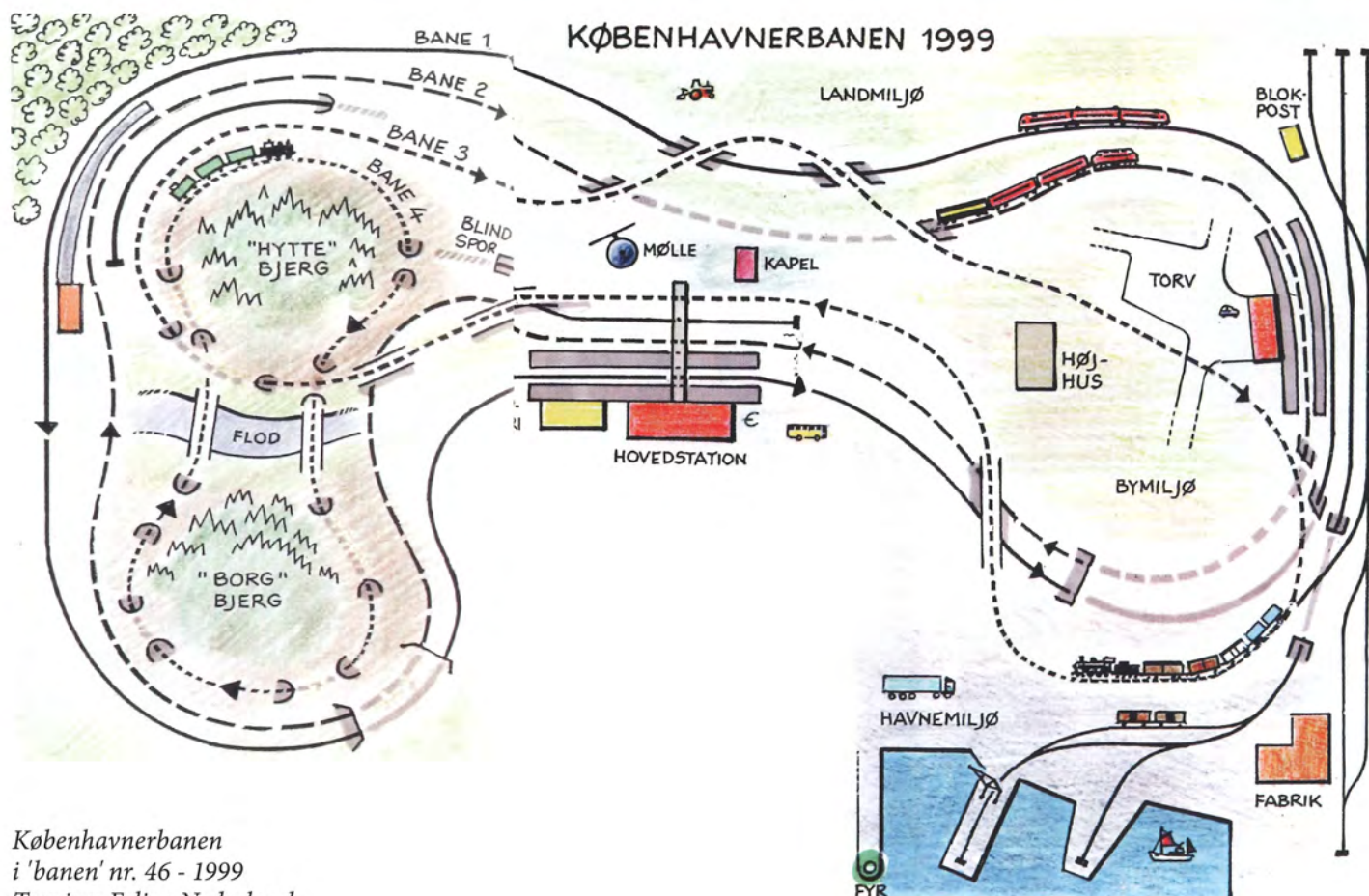
Her er mange spændende vinkler og vuer på banen - dejlig storbystemning.



Her et blik ind over den tætte bymasse med gader, jernbaneviadukt med gadelamper osv. - og et af de originale, gamle firmaskilte.



Københavnerbanen under opbygning her i vinter. Byggeriet tog ikke mere end et par måneder - totalt set. Imponerende. Foto Per.



Københavnerbanen
i 'banen' nr. 46 - 1999
Tegning: Erling Nederland



Havnepartiet under opbygning - endnu mangler resten af anlægget. Foto Per.



Og endelig et kig over den modsatte ende af havneområdet med den anden banegård, anlægget med monumentet osv. Foto Per.



Til sammenligning havnemiljøet på banen med de skæve havnebanespor den 14. december 1994. Foto Flemming Søeborg.



Havneområdet set fra den vinkel, de fleste nok kender bedst, med det hjemmelavede fyrtårn, klart til montering. Foto Per.



Svend Aage Melchior Hansen

Født: 28-1-1908 i Ordrup

Død: 19-10-1977

Gravsted: Ordrup Kirkegård - København (fællesgrav)

Biografi

Svend Aage Melchior Hansen, der var søn af arbejdsmand Hans Peter Hansen og hustru Kirsten, født Melchiorson, begyndte som teatermaler-elev på Dagmar-teatret. I en årrække havde han sammen med Ebbe Rodes bror - Gregers Rode - atelier i teatersalen i Skovshoved - og fra hans hånd ligger adskillige

dekurationsarbejder samt en række smukke modeljernbaneanlæg. Han levede af at male landskabsmalerier, ligesom han lavede udstillingskulisser og modelhuse. Han var bl.a. inspireret af rejser i Sydeuropa. Han blev den 2. maj 1936 gift på Gentofte Rådhus med kontorist Karen Inger Larsen (f. 22-09-1916).

Per fandt under arbejdet med Københavnerbanen også et par af Melchior Hansens malerier, som han købte, og de hænger nu over anlægget. Billedet af de tre herrer, der kigger på et modeljernbaneanlæg, stammer fra Danmarks Jernbanemuseum og viser bl.a. de to teatermalere. Per har identificeret de to og sat navne på dem.



Så lykkedes det! Marcipanbrød fra Heljan



Tre på stribe SB M 5, HFHJ M 8 og FFJ ML 1216. Foto Vagn Holstein.

Af Vagn Holstein

Marcipanbrød er for de fleste et stykke chokoladeovertrukket marcipan med afrundede ender, pakket i rødviolet folie fra Anton Berg, men blandt jernbaneinteresserede er associationen: Frichs privatbane-diesellokomotiver fra 1950'erne. Navnet er aldrig blevet brugt officielt, men er en meget rammende beskrivelse af formen på det lille, kompakte lokomotiv.

Det er kun godt ti år siden, at privatbanetrækkraft til modeljernbanen kun kunne fås fra småserie-byggere eller "køkkenbordsfabrikanter". De større firmaers første valg var at producere skinnebusser, senere kom Y-tog og andre, lette motortog, som havde været brugt hos flere forskellige privatbaner. Nu er vi kommet til det første privatbanelokomotiv: Det meget oplagte valg er de ni næsten ens Frichs 750* HK universallokomotiver leveret til privatbanerne i 1952, og som alle stadig eksisterer! De har siden skiftet ejere og dermed udseende flere gange. Derfor består Heljans

udgivelse af hele 12 varianter (se Spor og Baner nr. 53). Bortset fra forskellige bemalinger findes de med to lanterner, som er den originale lygteføring, og med senere monteret triangellys. Læs mere om forbillederne i Ole Linå Jørgensens artikler i Spor og Baner nr. 50 og 51 samt i BaneBøgers Motor Materiel 7 (MM7).

Vægt og trækraft

Heljans Marcipanbrød byder på en hel del ændrede løsninger i forhold til tidligere udgivelser:

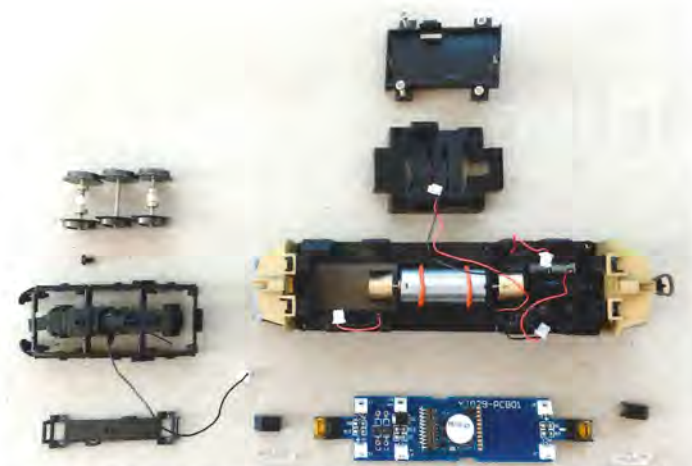
En af de væsentligste er, at overdelen er metalstøbt! Det medfører den dejlige ændring, at nu er karosseriet skruet fast med hele fire maskinskruer! Den metalstøbte overdel hjælper til at få vægten op på respektable 385 gram, ca. 100 gram mindre end Heljans Mx. Trækraften er målt til 50 gram. Teoretisk svarer det til ca. 30 aksler på flad bane. I praksis slæber det lille lokomotiv af sted med over 40 aksler uden at kny! Det må betegnes som rigeligt. Mx trak 75 gram. Sammenligningen er nærliggende, da

begge maskiner kører uden hæfteringe med træk på fire aksler.

Hjul og bogier

Medens vi er ved hjul og bogier, så har Heljan nu omsider lavet en model, hvor tre-skinne udgaven har u-isolerede hjul med korrekte flanger (det sidste havde den seneste Mo også). Kørslen på Märklin C-skiner forløber helt uden problemer, tilsvarende for to-skinneudgaven.

Bogierne har i øvrigt samme akselafstand som Mx, men det har ikke betydet, at Heljan har genbrugt noget fra den konstruktion; desværre, kunne man sige, i hvert fald har man valgt en løsning med en stor mængde meget små tandhjul i modul 0,3, nogle løstløbende på meget tynde plastaksler! I betragtning af, at gearkassen er åben nedad, så forekommer det mig, at der skal endnu mindre til end på den velkendte konstruktion, før der kan opstå problemer. Det er klart, at Mx-bogien ikke kunne bruges direkte, bl.a. skulle snekketårnet i så fald flyttes ind mod midten.



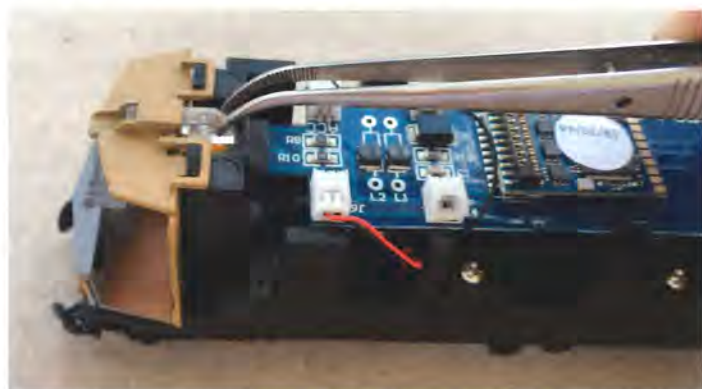
Et Marcipanbrød skilt ad i de forskellige komponenter - kun for eksperter.



En boggie, måske lidt sjusket samlet - kan det ikke gøres bedre?



Forsigtighed tilrådes, hvis man partout skal skille maskinen ad.



Så kan lyslederen fjernes.

Kobling

Koblingsløsningen er kontroversiel og har allerede rejst en del kritik. Det første indtryk er ikke overbevisende: Koblingen "slasker" løst fra højre til venstre, ikke ret meget, men nok til at give et "sjusket" indtryk og gøre kobling med kortkoblinger problematisk. Der er ikke kortkoblingskulisser på Marcipanbrødet, til gengæld følger koblingen bogiens bevægelser, hvilket jeg synes er et fremskridt i stedet for en kortkoblingskulisser på så kort et lokomotiv. Så vidt jeg kan se, er der desværre ingen mulighed for at ændre på den "slaskede" koblingsskakt: Den er hængslet med en lodret tap, som er lejret i hver sin halvdel af gearkassen. Det betyder, at hvis gearkassen ikke er samlet fuldstændigt, vil der kunne opstå utilsigtet stor "slup" op og ned.

Det er ikke umiddelbart indlysende, hvordan man får den formonterede A-kobling ud for at montere en alternativ kobling! Den latterligt kortfattede "brugsanvisning" giver ingen hjælp. Jeg vil anbefale at bruge en "skinnebidetang" (se billede), som sættes mellem skakten og koblingen, og som klemmes forsigtigt sammen uden at bide koblingen over, men nok til at trække koblingen det første stykke frem. Derefter kan den ubesværet trækkes ud.

Den formonterede A-kobling er af dårlig kvalitet, men kan justeres til at fungere, og den har den fordel, at den er lille og dermed diskret. Den forreste del af koblingsbøjlen bøjes en anelse op, og "returfjederen" på undersiden fjernes enten helt eller trykkes op, så den ikke er så hård.

Der er vedlagt en interessant alternativ kobling: En krogkobling, som er ment til montering i bufferbrættets koblingshul og samtidig med at illudere skruestikning også har en diskret krog, som kan koble med A-koblinger. Gengivelsen af skruestikningens krog forekommer grov, og desværre er ideen ikke modnet tilstrækkeligt: Materialet er plast, men når tappen, som går ind i bufferbrættet, er for lille, er det ret svært at montere den korrekt. Når den først sidder med en lille dråbe cyano-lim, virker den fint: Trækker ufortrødent 32 aksler! Idéen stammer fra Weinert, som laver sådan en kobling i *lost wax* (bronzestøbning).

Køreegenskaber:

Macipanbrødet kører egentlig "meget" pænt, men så heller ikke mere, som en debattør skrev på et forum for nylig, og jeg er tilbøjelig til at give ham ret: På trods af tilkøring og rene skinner kører det ikke helt jævnt ved mellem- og højhastigheder. Jeg kan ikke sætte min finger præcist på, hvad årsagen er, men jeg ved, at der var problemer med tandhjulene på prototyperne, om det så er rester af de fejl, der stadig spøger, kan jeg ikke afgøre, da jeg ikke kan skille gearkassen helt ad uden at ødelægge bogiesidernes ophæng.

Bogiernes ophæng lider af samme fejl som på mange andre bogielokomotiver: Vognkassen sitrer/vakler, når den kører. Årsagen er, at vognkassen ikke er tre-punkts ophængt, den hviler kun på de to snekketårne på bogierne, dvs. to ophængningspunkter på linje. I tillæg kan man konstatere, at nogle af hjulene ikke er perfekt centreret: Lokomotivet vugger svagt, når det kører.

Kørslen foregår nærmest lydløst. Den lille, cylindriske motor er holdt fast i chassiseblokken med mellemlæg af to gummiringe. Motoren er udstyret med to små svinghjul, hvor kardanledet er presset i. Motoren synes at være seks-polet, selvom jeg ikke har hørt om en sådan tidligere. Der er to korte plastickardaner til snekketårnene på bogierne. Kardanerne er fedtsmurt, hvorimod de små tandhjul er oliesmurt.

Karosseri og maling

Umiddelbart er der ikke noget på ydersiden, der afslører, at der er tale om en overdel i trykstøbt metal. Detaljer og malingskvalitet er af samme høje kvalitet, som vi er vant til på Heljans plaststøbte overdele. Der er indsat flotte ætsninger over de to ventilatorer, som kan ses brune gennem gitteret. Det er lidt underligt, at sidegitrene på taget ikke er gennembrudte, det ville ellers have givet et rigtig flot indtryk. Andre detaljer er fine, bl.a. de fire åbne ventilationslemme.

På gavlene ser vi de store, karakteristiske vinduer i førerummene, som er fuldt indrettet med køjer i væggen ind til maskinrummet, og det let skrånende førerbord. Det hele står klart til den forventningsfulde fører.

Hen ad siden lægger man mærke til, at nogle af vinduerne er trukket lidt ned. Påskrifterne er flotte, og der følger ætsede og malede skilte med til at anbringe oven på de trykte. Jeg savner anvisning til, hvordan Heljan havde tænkt sig de skulle limes på, uden at det kommer til at se grimt ud? De burde nok have været selvklebende. Skulle man ønske sig andre varianter end de præsenterede, så kig på Frejas hjemmeside: Peter Brøndum sælger flotte ætsede skilte og vingehjul.

Bogierne er udstyret med sneskærme, som dog sidder i forskellig højde på de to maskiner, jeg har kigget på. Det undrer mig,



Med en skinnebidetang kan man forsigtigt lirke konblingen ud af koblingsskakten og montere en anden efter behov.



Her er attrapkoblingen monteret i stedet for A-koblingen.



Et af de nørrejske Marcipanbrød i godt selskab med virkelighedens marcipanbrød - samt en stamme FFJ-materiel. Foto Ole Linå Jørgensen.



HFHJ-modellen er nok den flotteste af dem alle - her med en passende vogn til.

for jeg kan ikke umiddelbart se, hvor monteringsfejlen er.

Bogiesiderne er fine støbninger, hvor jeg dog kunne have ønsket mig en mere ensartet antydning af fjederbladene. Trinene, som er formonterede, sidder, så de beskedne bogieudsving ikke generes! Her er endnu en længe ventet nyhed: Der følger et komplet sæt ekstra trin med – det er virkelig dejligt, fordi Heljan har aldrig været gode til det med reservedele – nu følger de med ”up front”, så pas godt på den lille pose!

Elektronik

Maskinerne er udstyret med en ESU 21-bens LokPilot5 Multiformat dekoder i alle udgaver.

Når karossen er løftet af, ser man med det samme dekoderen midt på printet. Under printet sidder der en plasticbakke oven på motoren, jeg vil tro, at den er beregnet til en højttaler. Modellen leveres ikke med lyd fra Heljan, derfor satte HK Modeller i Nørre Sundby sig for at tilbyde sådanne modeller, men et eller andet er gået galt ved monteringen, så dekoderen brændte af, så snart der blev sat strøm til! Det var Ken Rosa hurtig til at opfange og opfordrede alle, der havde købt en model med lyd til at returnere dem til ham uden omkostning for at få fejlen rettet. Det er rettidig omhu, når skaden er sket.

Det er ikke indlysende, hvordan man løfter printet op! Først skal de sorte hætter over lysdioderne løftes op, dernæst skal lyslederne skubbes tilbage – printet skal trykkes lidt ned først. Men selv nu er det ikke så ligetil at få printet op. Det er blevet ca. 1 mm for bredt på de ”tunger”, som stikker ud i hver ende, men med lidt forsigtig vold kan det lade sig gøre. Pas på de tynde ledninger, som naturligvis bør afmonteres først, tag et billede, inden du begynder!

Der været en del kommentarer om lyset i frontlanterne, en del mener, at det er for gult. Heljan har brugt et almindelig kendt trick for at undgå det ofte kolde lys fra lysdioder: Lysdioderne har fået en gang orange maling. Det kan svækkes eller fjernes med lidt LUX-lakfjerner på en vatpind. Andre har beklaget sig over, at den nederste lanterne lyser op i førerrummet. Det er straks sværere at gøre noget ved, jeg har ikke fundet den endelige løsning, men jeg vil forsøge at finde



Frichs-topmøde med bl.a. GDS L 1, OHJ 24, HFHJ M 8 - og outsidere MFVJ M 3. Foto SoB.

nogle små sorte gummiringe, måske små O-ringe, som kan slutte tæt mod lysstaven.

Sammenfatning

Det er nogle meget smukke modeller af de legendariske Marcipanbrød, som Heljan har begået! Og de er blevet ”revet” væk, så valget har været helt rigtigt.

Men der er nogle torne på roserne: Motorgangen og gearkasserne har nogle udfordringer. Forhåbentlig hjælper en længere tilkøring og en auto-tune af dekoderen.

Den altoverskyggende irritation er den kontroversielle løsning omkring koblingerne! Det har tilsyneladende ikke været muligt at få plads til en kortkoblingskulisser. Det synes jeg egentlig ikke er problematisk på så kort et lokomotiv, og hvis bare normskaktene var forsynet med en blød fjeder til at centrere dem med bogien, så ville meget være nået.

Som sædvanligt er det alt for tydeligt, at der ikke er nogen i Sønder sø, som kører med modeltog.

**) HHJ's Marcipanbrød havde kun 500 HK, da banen valgte at undlade turboladning af motorerne.*



De tre nordsjællændere (HFHJ, OHJ og GDS) parat til at tage fat på dagens opgaver. Bemærk de forskellige lygteføringer. Foto SoB.

**FRICHS marcipanbrød i virkelighed
og i Heljan-model**
målt af Lars Berggreen Rasmussen

	FRICHS tegning	1:87	Modellen
LOP	13.230	152,1	151,5
Vognkasselængde	12.000	137,9	137,6
Vognkassebredde	3000	34,5	34,3
Sidehøjde	2090	24,0	24,2
Højde til tagkant	3100	35,6	35,6
Højde til tagryg	3900	44,8	45,8
Akselafstand	10.130	116,4	117,7
Akselafstand i bogier	3200	36,8	37,0
Bogiecenterafstand	6930	79,7	78,0
Ventilatorarm o. tagryg	142	1,6	2,0
Pufferhøjde		NEM 12,2 +/- 0,5	12,1
Koblingshøjde		NEM 8,5 +/- 0,5	8,5

Alle mål er i mm.

Fordelingsrørene på taget til lamelkøfladerne virker lidt for tynde, ligesom de store trykluftbeholdere under bunden burde have lidt større diameter (6 mm mod modellens 5,5 mm giver faktisk en forskel.)

**OLSEN BANDENS
CHEVROLET BEL AIR**

Rustmalet udgave



PR STK. 395,-

Priserne er ekskl. forsendelse

**TAARUP
GRØNTHØSTEREN**

Som byggesæt
H0-model, 3D-printet
Inkl. transfers.

PRIS KR. 139,-

Priserne er ekskl. forsendelse



FRISPORET

www.frisporet.dk

Odensevej 98 B - 5260 Odense S. - Tlf. 26 15 25 50

Ät mer bröd!

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Når man siger kornmølle, så tænker de fleste nok på enten en vandmølle eller en klassisk hollandsk vindmølle med fire vinger. Et meget populært eksempel på sidstnævnte type til modeljernbanen er Fallers vindmølle (model 130 115, før B-233), som med eller uden motor har været i produktion i ca. 60 år.

Men i dag ser kornmøller helt anderledes ud. De ligner almindelige fabriksbygninger, dog ofte suppleret med store, dominerende siloer. På Vejle Havn ligger Havnemøllen som et godt eksempel på en moderne kornmølle.

Nord Mills

En ældre og meget flot kornmølle eller valsemølle, Nord Mills, ligger i Malmø Havns vestlige del, kun et par stenkast fra Centralstationen. Hovedbygningen ud mod Neptunigatan ligner en stor svensk herskabsejendom med sit karakteristiske tag af grønne metalplader. Denne bygning rummer de mange valser, som nedknuser kornet til mel. I gamle dage fandt man ofte sjove fremmedlegemer i kornet, især i importeret korn. Bl.a. en indisk næsering med tre hvide perler og tre russiske uniformsknapper. Nogle af disse emner kan ses på Malmø Museum. Alle Nord Mills bygninger og siloer er malet i forskellige smukke lyse pastel- og okkerfarver. Før i tiden lå der andre store virksomheder i nabolaget, bl.a. Kockums Værft. I dag er nærmeste nabo Malmø Universitet.

Nord Mills ejes af den svenske kooperative virksomhed Lantmännen (et lidt gammeldags og højtideligt ord for landmændene). Ejerne er 20.000 svenske landmænd, og der er ca. 10.000 ansatte i Sverige, Danmark og andre lande. På valsemøllen i Malmø er der dog kun 40-50 ansatte. Omsætningen var ca. 50 mia. svenske kr. i 2019. I Danmark ejer Lantmännen bl.a. bagerierne Hatting og Schulstad samt den allerede omtalte Havnemøllen i Vejle. Et af Lantmännens kendteste produkter i Danmark er AMO-mel. Navnet er ikke det latinske ord for "jeg elsker", men betyder blot Amerikansk Mel i Odense. Det var dengang, hvor kornet fra Amerika var verdens bedste brødkorn.

Indtil for få år siden var der jernbaneforbindelse til Nord Mills i Malmø, og der kom en lind strøm af forskellige fire-akselede silovogne, op til 2.000 om året. Lastning og losning skete fra sporene langs kajen på den nordlige side af bygningskomplekset. Sporene her havde tilslutning til den sidste rest af Limhamnbanen, som havde sporforbindelse hen til godsbanen ved Malmö C.

Den 4,5 km korte Malmö-Limhamns Järnväg blev åbnet i 1889 for at skabe forbindelse til de store kalkbrud sydvest for Malmø. I Malmø kaldes banen også Sillabanan (sildebanen), fordi fiskerkonerne fra Limhamn og omegn kørte med sild og andre fisk ind til markederne i Malmø. Hertil havde banen indført 4. klasse, vistnok som den eneste jernbane i Sverige. Persontrafikken ophørte i 1945, godstrafikken i 2000.

På den anden side af Neptunigatan over for Nord Mills bygninger lå i mange år et forfaldent pakhus. Det havde ikke tilhørt Limhamn-banen, men derimod Malmö-Ystad Järnväg, som også havde endestation i dette område. Den flotte hovedbygning



Fallers vindmølle fra 1976 kataloget.



Fallers vindmølle på min barndoms modeljernbane, anno 1965.

ligger lidt længere hen mod Malmö C. I dag er der her restaurant, mens det gamle pakhus er genopstået som en meget trendy Malmö Saluhal (markedshal).

Mens City-tunnellen blev bygget i årene 2005-2010, var sporet fra Nord Mills til Centralstationen afbrudt. I stedet for blev jernbanevognene til og fra Nord Mills kørt med vognbjørn det korte stykke fra godsbanen til en tilslutning langs Neptunigatan. Herfra kunne de rangeres ad de gamle spor til havnesiden. Fotoet viser tilslutningen i Neptunigatan i 2006. Desværre nåede jeg aldrig at se vognbjørnen i funktion.

Sporet til Centralstationen blev retableret via en ganske givet dyr bro over kanalen og den ny underjordiske del af Centralstationen. Men allerede ved årsskiftet 2015-2016 kørte de sidste vogne fra Nord Mills, og i dag er der kun få rester tilbage af denne dyre forbindelse. Al jernbanetrafik til og fra Nord Mills er i dag overtaget af lastbiler. På længere sigt må man forud-



Nord Mills i Malmø i 2008. Siloerne er fra 1960'erne.



Valsemøllen med grønt tag er mere end 100 gammel.



Laderampe til vognbjørnen.



Nord Mills slogan kan ses langt væk.



Fem silovogne trykkes i 2012 op over rangerbjerget.



En lastbil på vej væk eller er ved at bakke ind under overdækket aflæsningsområde.



Nord Mills anlæg ud mod havnen i 2014, godt et år før jernbanetransporterne stoppede. Rangertraktoren er på vej med en jernbanevogn.

se, at de fleste af Nord Mills spændende industribygninger ender som kontorer og boliger. Beliggenheden så tæt ved Malmø centrum er i dag for attraktiv til industri.

Hvis man som københavnere eller sjællænder kan lide at se håndtering af godstog og godsvogne, er Malmø stedet. Her ligger en klassisk rangerbanegård med rangerbjerg, og på havnebanen er der stadig en del godstrafik. Af disse årsager er jeg gennem årene kommet en del i Malmø – som i øvrigt også af mange andre årsager er en dejlig by. Nord Mills imponerende bygninger har altid fascineret mig, og de fremmedartede silovogne skærpede interessen.



Den røde International traktor lyste op på havnen og var en effektiv rangermaskine (2014).



Det meste af dioramaet set lidt fra oven.



Rangertraktoren har travlt. En lille dansk motorbåd er kommet langt hjemmefra.



Rangertraktoren skubber og trækker lige godt.



Og den skifter hurtigt spor.

Dioramaet

Efter at have bygget fire dioramaer fra Horsens Havn fik jeg i Corona-vinteren lyst til at tage inspiration fra udlandet, og her udgjorde Nord Mills bygninger en udfordring. For hvis man vil bygge en 1:87 model af hele komplekset, vil det fylde ca. 1 gang 2 meter. Så meget plads har jeg ikke. Derfor valgte jeg nogle få karakteristiske bygninger mod kajens side: Seks siloer samt en ældre bygning (blanderiet fra ca. 1900) suppleret med en tilbygning, som giver læ ved losning af lastning af jernbanevogne og lastbiler. Jeg har ikke lavet facaden modsat kajens side. Der er altså tale om et kulisse-diorama, som primært er beregnet til at tage fotos af.

Siloerne er lavet af seks stykker plastrør, udsavet af et gammelt nedløbsrør, mens de øvrige bygninger er lavet af 2 mm karton. Desuden har jeg brugt vinduer, I-bjælker m.m. fra forskellige plastikbyggesæt. Havnekajen er af træ, mens pullerterne er tilfillede plastikstykker savet ud af de rammer, som elementerne i et plastikbyggesæt sidder fast på. Forbilledet til stopbommen findes et andet sted på havnen. Den er lavet af gamle skinnestumper malet med rust-farve. Alt sammen lidt primitivt og groft, men lavet af få og billige materialer.

Det dyreste ved et sådant diorama er godsvogne, lastbiler og den vigtige rangertraktor. Denne flotte røde traktor var af mærket International, og jeg ville ikke lave dioramaet, hvis ikke jeg kunne få præcis den traktor og de andre karakteristiske vogne og lastbiler. Så en dag fandt jeg endelig den røde traktor i mærket Schuco. Rangerarmen måtte jeg naturligvis selv lave. Herefter gik jagten ind på de blanke silovogne fra firmaet EVS, som det viste sig, at Nürnberger Modell Eisenbahnen producerer meget flot. EVS er - eller var - en del af den store franske SNCF-ejede Ermewa Group, som bl.a. ejer ca. 40.000 jernbanevogne. Modellen fås både med det ældre og det nyere EVS-logo. Jeg måtte have begge.

De to model-silovogne er indregistreret i Frankrig med lande- og ejerkoden 87 F-EVS. Til trods for deres franske ophav er de begge tilknyttet rangerbanegården Maschen i Tyskland. Deres litra er Uacns, hvilket står for: U specielle vogne, a fire-akslet bogievogn, c tryklufttømning, n 60 t lastgrænse og s højeste hastighed 100 km/h. Rumfanget er 80 m³.

Løbenumrene er 9326 713-3 henholdsvis 724-0. Vognen på fotoet fra Malmø Havn har samme påtegninger, på nær løbenummeret, som er 849-5. Det er altid morsomt, når ens modeller ligger så tæt op ad forbillederne som muligt. Kun en enkelt gang har jeg oplevet at tage et foto af en godsvogn med præcis samme nummerering som min model.

Silovogne er relativt sjældne, både på de store baner og på modeljernbanerne. En tidlig og markant silovogn til modeljernbanen er Märklins to-beholdervogn til transport af "Braunkohlenstaub". Den blev produceret i årene 1955-79. På siden af den ene silo står, at rumfanget af de to beholdere er 50 m³. Det lyder voldsomt, når man sammenligner med EVS-silovognenes 80 m³. Arbejdsstrykket på 2 atm. virker korrekt. Frem til 1964 var påskrifterne på beholderne lavet af "overførbilsbilleder", hvilket er årsagen til den gullige farve. Herefter blev de trykt, men i en svag kvalitet, som med tiden kunne slides af.

Jeg tror ikke, der i vor tid bliver transporteret meget brunkulstøv med jernbanerne. Derimod bruges silovogne især til ce-



De store siloer dominerer havnen på alle tider af døgnet.



Bygningernes farver skifter i afhængighed af sollyset og farven af himmel og vand. Bemærk det blå genskin på silovognen.



Fra 2016 klarede lastbiler al meltransport. Men moderne modellastbiler er nu også flotte. Nummerpladerne er hjemmelavede



Travlhed en tidlig morgen. Der er lys i den fine, gamle industribygning, hvor melet bliver blandet.



Besøg fra fortiden i form af Märklins silovogn og så oven i købet på Wikings vognbjørn. Silovognen er produceret ca. 1960.



Møllens egne biler bærer alle sloganet Ät mer bröd!



Der gøres klar til at fylde eller tømme.

ment og mel – forhåbentlig ikke på skift. På vognene på Malmø Havn stod i 2014: "Nur für Lebensmittelfracht". Denne restriktion står ikke på modellerne, så de kan på de store baner meget vel tænkes anvendt til fx cement og ikke mel.

I dag transporterer jernbanerne ikke nær så mange fødevarer som i gamle dage. Tidligere blev der transporteret fisk, kød, kartofler, sukkerroer, bananer og meget andet, ofte i spændende specialvogne. I dag er det vel kun øl, som transporteres med banen i Danmark. Om det vil fortsætte efter den tragiske ulykke på Storebælt og den efterfølgende hændelse, er uvist. Et lyspunkt er dog COOP Danmarks beslutning om at give tilskud til forsøg med at transportere frugt og grønt i kølecontainere fra Sydeuropa til foreløbigt Tyskland og herfra videre med lastbil. Går det godt, er det planen at køre hele vejen med banen. Den drivende kraft er et ønske om at mindske klimabelastningen, derfor tilskuddet. På længere sigt bliver klimavenlig jernbanetransport forhåbentlig også økonomisk konkurrencedygtig.

Nå, tilbage til dioramaet. Desværre lykkedes det ikke at finde en model af Nord Mills egne jernbanevogne, hvorpå der med store bogstaver stod: Ät mer bröd! Jeg overvejede at ommale en af EVS-vognene, men nænnede det ikke på grund af manglende talent. Jeg risikerede at ødelægge vognen. Til gengæld lykkedes det at finde en tanklastbil med den sjove opfordring til at spise mere brød. Helt oppe hos Tåg & Hobby i Luleå laver de en fin model baseret på en Herpa tankbil med Scania trækker, som i disse Corona-tider kom frem på få dage.

Jeg tror ikke, at det er helt korrekt, at traileren er monteret med en almindelig tryktank, som tilsyneladende er forberedt til kørsel med farligt gods. Mel og andre støvprodukter transporteres nemlig normalt i næsten trykløse silovogne, både på banen og på landevejen. Mel og cement kan imidlertid normalt ikke løbe ud af en tank på samme måde som f.eks. sand og korn kan. Der anvendes derfor tryk til tømning af siloerne, dog kun 2-3 barsvarende til trykket i et almindeligt bildæk. Tryklufften har to



Der råhyses på kajen.



Så er silovognen klar til at blive trukket. Den røde International 1455 XL pynter på dioramaet.



Besøg fra samarbejdspartneren eller konkurrenten Flechtorfer Mühle

formål. Under transporten rystes mel eller cement sammen i en tætpakket klump. Ved at blæse trykluft op fra bunden løsnest klumpen, og produktet bliver igen letbevægeligt. Når der er etableret rørforbindelse til modtageren fra bunden af den kegleformede silobund, vil tryklufften endvidere sørge for den videre transport i systemet, idet støvprodukterne hvirvles op. De karakteristiske fire kegler og de mange trykrør er gengivet meget præcist på de to modeljernbanevogne.

Det skal bemærkes, at lastbiler til transport af f.eks. cement ofte kun har en enkelt silo. Den silo kan imidlertid vippe op, så cementen kan blæses ud gennem tankens kegleformede bagende. Men selvom om Scania trækkerens tank-trailer måske ikke er helt korrekt, så står sloganet Ät mer bröd! meget flot. Inden havde jeg købt en anden Herpa-model, en tysk MAN-trækker med en korrekt silo-trailer med fire siloer fra Flechtorfer Mühle. Denne mølle ligger mellem Wolfsburg og Braunschweig. Det firma kunne Nord Mill da godt tænkes at have handlet med.

I Sverige sker mange lastbiltransporter – også støvprodukter som mel og cement – med såkaldte modulvognetog, også kaldet mega-lastbiler. De består typisk af en forvogn og en anhænger med i alt 7-8 aksler. Desværre er udbuddet af sådanne modulvognetog til modeljernbaner endnu meget beskedent. Det

skyldes nok, at disse store lastbiler ikke må køre i Tyskland, hvorfor de der er næsten ukendte og dermed uinteressante for de store model-producenter. Men mindre kan også gøre det!

Så var alt klar, og nu var det bare at vente på sol og blå himmel, så jeg kunne få nogle billeder i kassen.

Efterskrift

Tog er meget lange i forhold til højden og bredden. Det gør dem svære at fotografere. Tager man et billede fra siden, bliver et langt tog blot en streg. Derfor bliver de fleste tog taget "skråt forfra", som dagbladet Politiken morer sig med at fortælle læserne hvert år ved juletid, når bladets jernbanemedarbejder anmelder årbogen "På sporet af XXXX".

Men når man fotograferer et tog skråt forfra, er der stor afstand mellem togets for- og bagende. Hvis man stiller fotoapparatet skarpt på togets forende – ofte fronten på et lokomotiv, som man gerne vil have skal stå skarpt – vil toget blive mere og mere uskarpt ned mod bagenden. Det skyldes, at et fotoapparat med et enkelt linsesystem har en begrænset dybdeskarphe. Man kan komme lidt ud over dette problem ved at fotografere toget på lang afstand med en kraftig telelinse. Så vil det meste af toget ligge inden for den samme dybdeskarphe. Til gengæld fås



Forsøg med stacking, dvs. 2-i-1 billede for at få større dybdeskarp-
hed. Cyklisten er blevet mærkelig uskarp.



Et sidste foto fra dioramaet.



Og et sidste foto fra virkelighedens havn.
I 2014 måtte man endnu gå og cykle på
erhvervshavnen.

en voldsom forvrængning i længderetningen, hvilket dog også kan give spændende effekter.

En anden mulighed er med samme kamera at tage en serie billeder med forskellig afstandsindstilling. Disse billeder kan derefter processeres med såkaldt Image Stacking Software. Mit gamle Canon EOS 650D har ikke sådan en funktion indbygget, så i stedet for har jeg brugt noget freeware, CombineZP. Mine anstrengelser var desværre ikke ganske overbevisende, se fotoet med silovogn, traktor og den cyklende dame. Fotoet er sammensat af to fotos, hvor det ene er fokuseret på godsvognens litrering, mens det andet er fokuseret på traktorens front. Fotos taget med min smartphone Huawei P30 Pro med tre linser giver faktisk ofte bedre billeder.

Det kunne være interessant, hvis der blandt Spor og Baners læsere var nogle erfarne fotografer, som kunne lære os andre om, hvordan man tager gode, skarpe, farvægte fotos af modeljernbaner?

Kilder

Lantmännens hjemmeside: <https://www.lantmannencereal.se/>

Malmö-Limhamns Järnväg, Wikipedia, 2021, https://sv.wikipedia.org/wiki/Malm%C3%B6%E2%80%93Limhamns_J%C3%A4rn%C3%A4g

Malmö Stora Valskvarn af Maria Johansson og Olga Schlyter, Malmö Museer, Rapport 2013:012. https://www.idstories.se/Download/rapport_2013_012_low.pdf

MLJ, Malmö-Limhamns Järnväg, hjemmeside af Rolf Sten, 2009, http://www.historiskt.nu/normalsp/mlj/mlj_snabbf_01.html

Nord Mills i Malmö, af Johan Schlasberg, IDstories, 2019. <https://www.idstories.se/nordmills/>

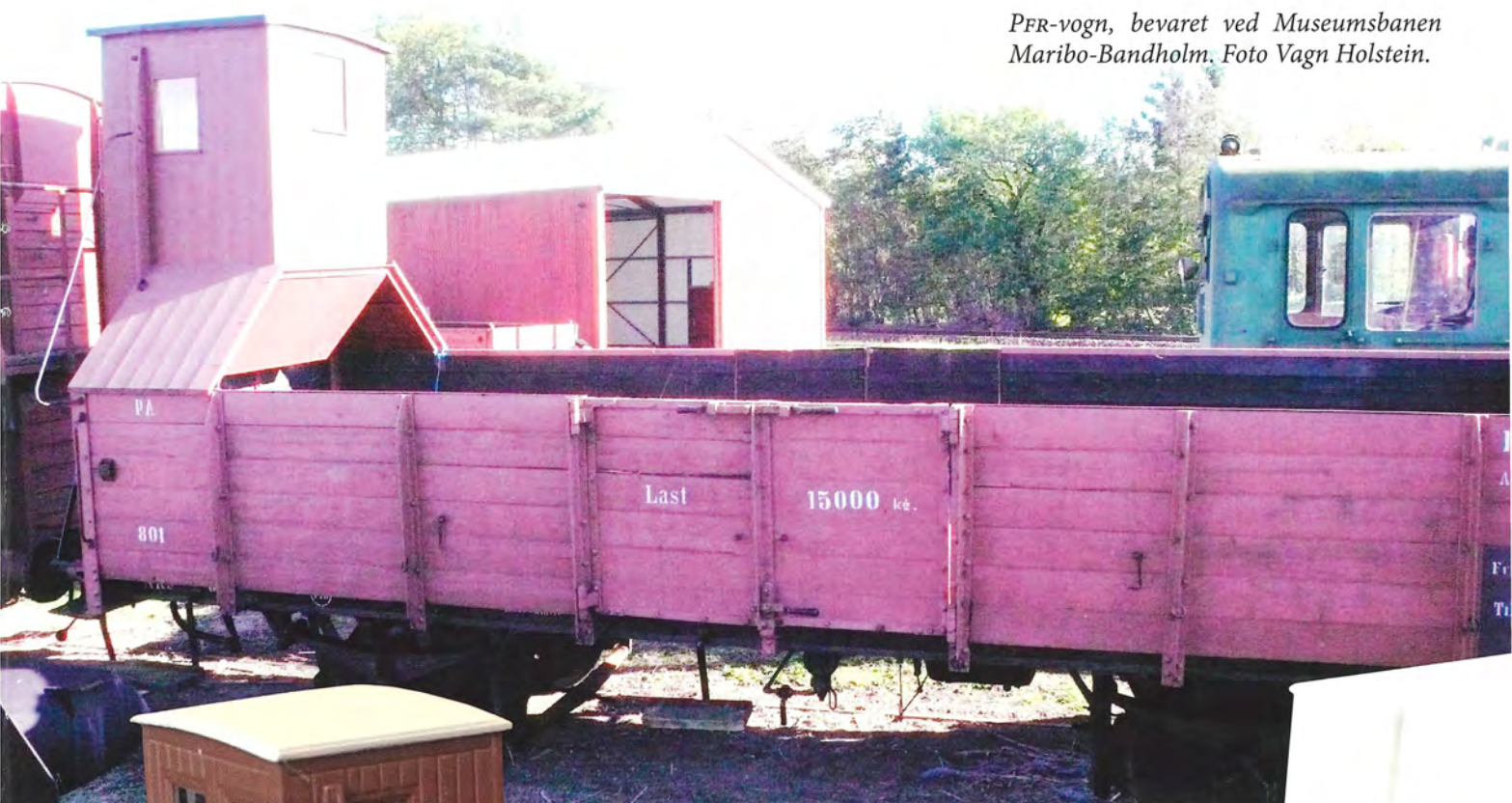
EB 3203 kommer i årets løb som ny H0-model fra Märklin med omfattende lys- og lydfunktioner samt de små, ekstra dørhåndtag. Foto Märklin.



Märklin har nu præsenteret sommernyhederne, og der kommer en helt ny model af DSB's nye EB-lokomotiv – i denne udgave med alle digitale lys- og lydfunktioner og de danske 'tilføjelser', herunder de skrå dørhåndtag (art. nr. 39331).

Endvidere udsendes et lille regionaltogetsæt "København", bestående af to toetages B-vogne samt styrevognen litra ABs i den seneste udgave med røde dørmarkeringer. Der er front/slutlys i styrevognen, mens interiørbelysning skal anskaffes separat (43599).

PFR-vogn, bevaret ved Museumsbanen Maribo-Bandholm. Foto Vagn Holstein.



*PFR med bremsehus.
Foto Vagn Holstein.*

Vagn Holstein var i anden sammenhæng på besøg hos Kasper Bang Jensen (Dekas), og her kunne han se en prøvemodell af en kommende nyhed, PFR-vognen med bremsetårn. Mange savnede denne type, da den populære serie af PFR-vogne udkom sidste år, men i løbet af 2021 skulle denne fine model altså komme på skinnerne.

Der er ikke mange af denne engang så typiske vogntype bevaret, men Vagn har ved en tidligere lejlighed fotograferet en af dem ved Museumsbanen Maribo-Bandholm. Hvornår Dekas-modellen udsendes, vides ikke endnu, men naturligvis vender vi tilbage til den, når den er klar.

Odense Elektriske Sporvej igen



Odense Banegård med sporvogne og trolleyvogn 1950. Foto Frede Schjerning, slg. Sven Gade

Af Flemming Søeborg

I forbindelse med artiklen om denne lille sporvej dukkede der flere billeder op, som skulle have været med. Det ene er et postkort, som Poul Skov Hansen lånte til bladet. Det viser vogn 13 i sløjfen ved Odense ZOO/Fruens Bøge med vognstyrreren før turen til Bülowvej før 1923, hvor ruten blev forlænget til Hunderup Skov. Kortet er dog sendt i 1927, så det må altså have 'ligget på lager' til senere brug.

Det andet billede stammer fra Leif Ørndorfs arkiv og er nyere og viser vogn 15 på Klingenberg i byens centrum på vej mod Fruens Bøge. Som det ses, har motorvognen fået reklamer på fronterne, hvilket skete efter Anden Verdenskrig. Slots Is-bilen er da også af nyere type, omend jeg ikke kan identificere den – men den har givetvis været hvid med røde skærme.

Det store farvebillede stammer fra Sven Gades arkiv. Det viser en typisk scene fra Odenses banegård, hvor to vogn-tog krydser, mens en trolleyvogn holder bagved. Dette er vel sindbilledet på denne charmerende sporvej, hvor der var ro og tid til at hæge om passagererne. Dette farvebillede stammer fra cirka 1950 og er ganske enestående.



En typisk scene fra Odenses bymidte efter Anden Verdenskrig. Der var konstante trafikpropper i byen, og løsningen var dels at nedlægge sporvejen, dels at smadre store dele af byen – over 300 huse blev revet ned til ære for bilismen.



Fred og harmoni over gadebilledet på Klingenberg, hvor vogn 15 og en varevogn fra Slots Fløde Is kører side om side med hinanden. Slg. Leif Ørndorf.



OS nr. 13 til Bülowvej. Sideskilt Fruens Bøge-Bülowvej. Postkort sendt den 14.6. 1927 fra Odense til Ryslinge. Slg. Poul Skov Hansen.



Vogn 11 fra Jönköpings Sporveje var meget lig Odenses vogne – denne er set den 14. august 1948. Foto Jan Walter

Af Flemming Søeborg

I de sidste par numre af bladet har der været en række gamle billeder af Roskilde banegård i 1930'erne. Her kigger vi endnu længere tilbage i tiden, til omkring 1915, hvor en del af Københavns anden banegård fra 1864 stadig var i brug - men ikke længe endnu.

Billedet viser signalhus post III, set fra den første af gangbroerne hen mod dæmningen over Søerne - til venstre Skt. Jørgens Sø, til højre (men skjult bag træerne) Peblingsøen. En O-maskine med først en rejsegodsvogn med forhøjet tag, dernæst en stamme bestående af fire rystevogne, tre to-akslede kupévogne og et par

toetages vogne bagest er på vej ind på banegården - eller er måske i færd med rangering på den knebne plads. Sporet yderst til højre fører ind til Klampenborgbanegården, i midten ligger bl.a. sporene til Holtebanegården, og til venstre ligger fjerntogssporene mod vest. I baggrunden ses bl.a. Ladegården, Københavns berymede fattiggård, hvor "lemmerne" (beboerne) måtte døje de usleste forhold med tugt og kadaverdisciplin.

I dag er jernbanen erstattet af den otte-sporede motorgade Gyldenløvesgade - formodentlig vil man om en del år se tilbage på vor tid som en rådvild og afmægtig periode, hvor bilismen uhæmmet fik lov at ødelægge vore byer på

samme måde, som datidens kritikere mente, at jernbanen gjorde.

Få år senere var trafikken omlagt til den nye Hovedbanegård, og området blev ryddet for spor, bygninger osv., men der gik mange år, førend det var fuldt ud bebygget. I dag ligger bl.a. Vestersøhus her.

Billedet stammer fra John Schøler Nielsens arkiv. Fotografen er ukendt.



Af Flemming Søeborg

Det andet billede viser Hvalpsund-færgen "HVALPSUND" for udadgående fra Hvalpsund Færgehavn. Billedet stammer fra 1964, hvor jernbanen Ålborg-Hvalpsund (AHB) stadig var i drift - men det var en stakket frist. Som så mange andre privatbaner blev den nedlagt i 1969.

Men tilbage til færgen. Den ligner mange af de andre, typiske danske fjordfærger med styrehuset anbragt på en opbygning midtskibs - i mine øjne en af de smukkeste færgetyper, der har sejlet på de danske farvande. Her er meningerne nok delte. Men at stå på dækket på sådan en færgе en sommerdag, hvor solen skinner, og hvor man er meget tæt på vandoverfladen og hører bølgeskvulpene, er bare skønt. "HVALPSUND" havde endda

jernbanespor ombord - i Sundsøre var der en meget enkel godsstation med et spil til at flytte godsvogne med.

Færgen er læsset med biler - hele to af slagsen, som oven i købet har kunnet fås i model: Forrest en Bedford CA fra Skive Ostefabrik - denne type sås mest som brungul postbil - og bagved en velholdt Chevrolet Bel Air (eller Impala?) - Olsen Banden lader hilse! Det er dog ikke bilen fra filmen *Olsen Banden i Jylland*, som først blev optaget mange år senere - og her kørte de vist i en varevogn, da de skulle besøge "jyllænderne" (citater fra filmen).

Hvorom alting er, så er det et dejligt billede med masser af detaljer at fordybe sig i. Se f.eks. den uhyre primitive afspærring forrest på dækket - en simpel bom, som nok kan hindre lette køretøjer i at ryge overbords, men ikke yder nogen beskyttelse for gående passagerer. Bemærk

også skorstenen, der har Ålborg-banernes typiske farvede skorstensbånd - rødt, grønt og blåt med forskellige placeringer, afhængigt af hver enkelt banestrækning. AHB's var fra oven blåt, grønt og rødt (identisk med ANSJ's).

Hvalpsund færgе 1964. Foto: Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen



Flensburgs sporveje 140 år

Flensburg Havn set fra Jürgensby, stemplet 19. august 1917. Her havde linie 3 endestation Hovedlinien forløb på den anden side af fjorden cirka vandret midt i billedet Slg. FS.



Hestesporvejen i Flensburg i Angelburger Straße før anlægget af Friedrich Ebert Straße. Slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

1 40 års sporveje i Flensburg – både ja og nej. Sporvejen – den elektriske – blev etableret i 1907 og nedlagt igen i 1973, så det kan ikke være den, der er tale om – umiddelbart. Den første sporvej i byen, en normalsporet hestesporvej mellem Angelburger Straße og Apenrader Straße, åbnede imidlertid den 1. maj 1881, og deraf det runde tal – selvom hestesporvejen blev nedlagt igen i 1906 og erstattet året efter af den elektriske, metersporede sporvej. Selskabet hed *Stadtwerke Flensburg Verkehrsbetriebe (SFV)*.

Også denne sporvej fulgte hestesporvejen gennem byen mellem Bismarckstraße/Hafermarkt og Apenrader Straße og indledte driften den 7. juli 1907. Allerede i 1911 blev nettet udvidet med linie 2 (Duborg-linien) mellem Marien-



Den elektriske sporvogn fra den første tid ses her i Angelburger Straße. På viadukten ligger sporene til havnebanen. Slg. SoB.

hölzung i den vestlige del af byen og til Kreisbahnhof (privatbanegården ved bydelen Skt. Jürgensberg/havnens østside). Linie 2 krydsede linie 1 i Rathausstraße, det centrale gadekryds i byen. Året efter åbnede linie 3 (Mürwik-linien) fra Bismarckstraße til Marinstationen Mürwik. Linie 1 og 3 blev samtidig forlænget mod nord til Glashütte.

I 1925 blev linie 4 åbnet fra Apenrader Straße til Glücksburg. Den fulgte den gamle tracé for den lille "Kleinbahn" mod Glücksburg og dermed blev en art "Überland-Straßenbahn", altså landlig sporvej med mere kraftigt materiel. I 1927 blev linie 1 forlænget til den nye banegård et stykke syd for bymidten, og mod nord blev linie 1 og 3 forlænget til Ostseebadweg. Hermed nåede nettet dets største udstrækning på 18 km og bestod af fire linier.



Nem omstigning mellem tog og sporvogn. Vogn 42 og 107 ved banegården den 24. maj 1960. Foto Jan Walter.



Som det kan fornemmes, havde sporvognene ret pæne kulører, cremegul og bordeauxrød. Vogn 43 med bivogn holder med banegården i 1972. Foto Olaf Hermansen.



Krydsning mellem to vogntog på linie 1 på Berliner Platz den 8. oktober 1972. Foto Kurt Rasmussen - wikipedia commons.

Det varede ikke længe. På grund af verdenskrisen i 1930'erne sank passagertallet stærkt, og linie 4 blev nedlagt allerede i 1934. Den gamle Kleinbahn og sejladsen på fjorden overtog trafikken til og fra Glücksburg. Kleinbahn'en og linie 4 havde benyttet de samme spor til Glücksburg.

Fortsat nedgang

Under Anden Verdenskrig blev nettet yderligere reduceret, og linie 2 blev i 1943 omstillet til trolleyvognsdrift – formodentlig for at spare på strømmen. Et luftbombardement beskadigede den 19. maj 1943 flere sporvogne i remisen på Apenrader Straße, og ved endnu et bombardement den 2.-3. maj 1945 blev en sporvogn ramt i Mürwik, hvorved syv mennesker omkom. Bortset fra disse tragiske hændelser undgik sporvejen større beskadigelser under krigen.



Et velholdt sporvognstog, bestående af vogn 38 og 106 på linie 1 ved banegården. 24. juni 1971. Foto Ole Linå Jørgensen.



Vogn 34 på linie 1 har passeret Südermarkt og kører i Doktor Todsens Straße på vej mod banegården den 13. juni 1968. Foto K.E. Jørgensen.



Vogn 42 på vej ad Bahnhofsstraße til banegården i 1969. Foto Lars Olov Karlsson.

Mellem 1951-54 blev der anskaffet syv nye motorvogne og otte bivogne af den nye, vesttyske standardtype. Det hjalp desværre ikke ret meget. I 1957 blev linie 3 nedlagt, da man ikke ville modernisere og forlænge denne strækning. Linien blev herefter drevet med dieselbusser, ligesom linie 2 også blev omstillet til dieselbusdrift. Således var der nu kun linie 1 tilbage som sporvogn, hvorved sporvejens dage syntes talte.

Den 3. juli 1973 slog afskedens time for den sidste sporvogn i Flensburg, og linie 1 blev nedlagt. Skinnerne blev ret hurtigt fjernet, da byen i stedet ville anlægge et fjernvarmenet til dels i de gader, hvor skinnerne havde ligget.

Ikke meget minder i dag om, at byen engang havde dette ret store sporvejsnet. Mest iøjnefaldende er remisen og administrationsbygningen på Apenrader Straße, der i dag benyttes som garage



Große Straße i Flensburg med to sporvogne i begyndelsen af 1900-tallet. Slg. Leif Bang.



Den velholdte vogn 37 på vej gennem Große Straße mod banegården den 24. juni 1971. Foto Ole Linå Jørgensen.



Vogntog med motorvogn 41 har netop forladt stoppestedet på Südermarkt på vej nordpå omkring 1970. I dag er dette fodgængerzone. Foto Stadtverkehr.



En motorvogn på linie 2 i krydset Rathausstraße - Große Straße, formodentlig under Anden Verdenskrig. Linie 2 blev omdannet til trolleybus i 1943. Slg. SoB.



En af de første elektriske motorvogne på vej nordpå ad Apenrader Straße efter svinget ved Neustadt. Postkort, slg. SoB.



En lettere bedaget motorvogn 14 på linie 1 på Ostseebadweg før returkørsel til Bundesbahnhof den 13. juni 1952. Foto Jan Walter.



Et vogntog har netop rundet Nordertor den 8. oktober 1972. Foto Kurt Rasmussen, wikipedia commons



Vogntog, trukket af nr. 43, på hjørnet af Apenrader Straße og Neustadt på vej mod banegården i 1972. Foto Olaf Hermansen.



Der var ikke kun tale om ældre, små sporvogne i Flensburg, men også regelrette Überland-Straßenbahnen - et fænomen, vi ikke rigtig kender til i Danmark. Her ses et imponerende vogntog på linie 4 i Angelburger Straße før 1934. Vogntoget er på vej mod Südermarkt. I baggrunden ligger viadukten for havnebanen og bagest den stejle strækning til Jürgensby. Bemærk, at også denne strækning er metersporet. Slg. SoB

for efterfølgerne, bybusserne. Her og der i centrum finder man ledningsrosetter på murene, og i Carlisle Park ved banegården har der gennem mange år været udstillet en sporramme, en aksel med banemotor samt et klassisk gul/grønt stoppesteds-skilt. De typiske, gul/grønne stoppesteder stammer i øvrigt fra krigsårene 1939-45. I 1990'erne blev der opstillet en sporvogn i Hansens Bräuerei til gæsterne, men den er sidenhen forsvundet igen. I Apenrader Straße findes en mindsten for sporvejen, og længe stod en efterladt ledningsmast i Bismarcksstraße. Vil man se materiel fra SFV i dag, skal man til Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, der har bevaret tre motorvogne fra byen – nr. 33, 36 og 40. Det er dog kun nr. 36, som ofte har kunnet ses i drift på den metersporede strækning.

Billedserien følger så vidt muligt linie 1's strækning fra banegården gennem byen og nordpå til Ostseebadweg samt et par billeder fra østsiden af fjorden, bl.a. fra Mürwik. Tak til fotograferne, der har stillet billeder til rådighed for denne artikel.

Det har desværre ikke været muligt at opspore et strækningskort for SFV, så her er de fire strækninger i punktform.

Linie 1 1907: Apenrader Straße – Hafermarkt,
1912: Glashütte – Hafermarkt,
1927–1973: Ostseebadweg – Bahnhof

Linie 2: 1911: Marienhölzungsweg – Kreisbahnhof.
Omdannet til trolleyvognsdrift 1943

Linie 3: 1912: Glashütte – Mürwik,
1927–1957: Ostseebadweg – Mürwik,
Sløjfning af strækningen Südermarkt – Mürwik

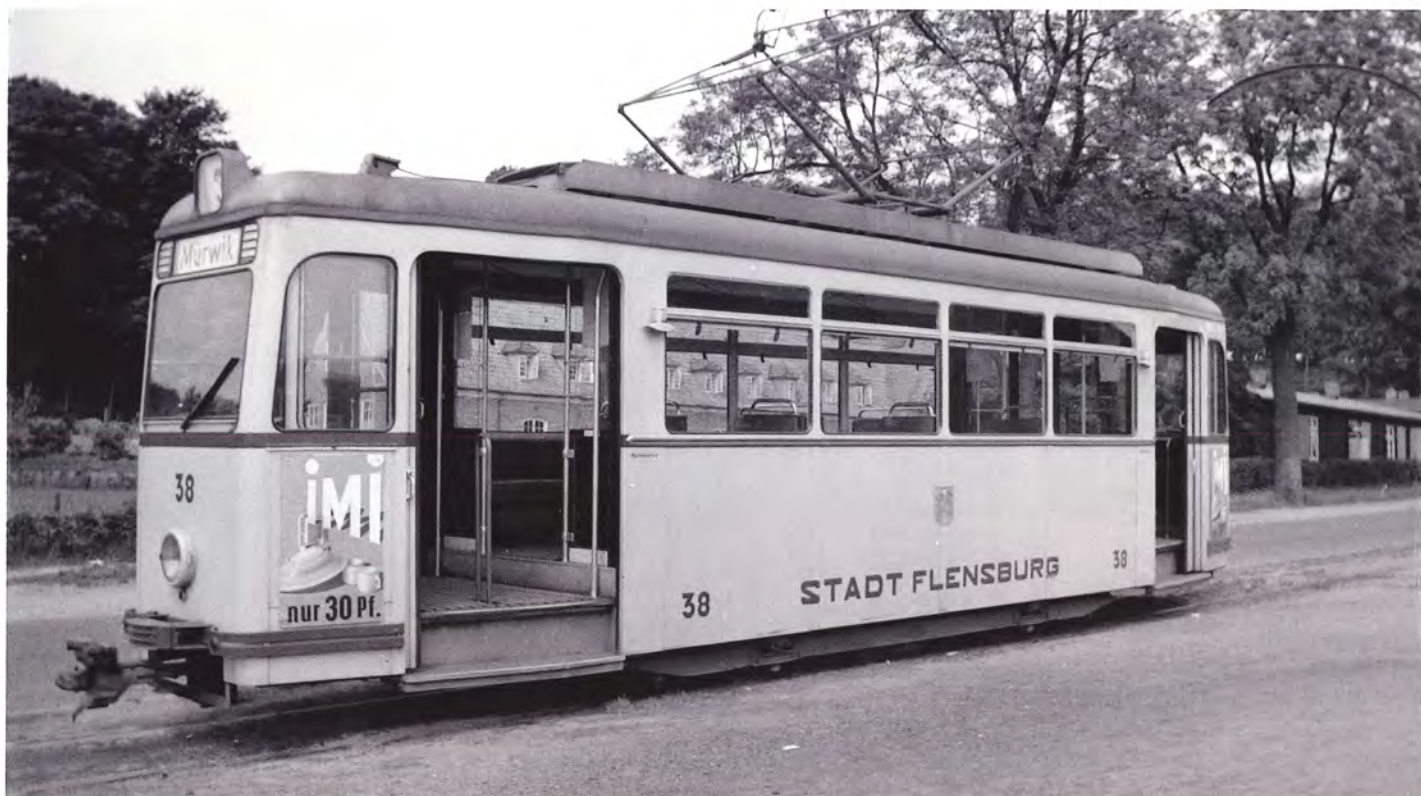
Linie 4: 1925: Apenrader Straße – Glücksburg,
1926–1934: Südermarkt – Glücksburg



Motorvogn i Große Straße ved Nordermarkt i begyndelsen af 1900-tallet. Sporvognen vækker opsigt, så det er nok lige efter åbningen. Slg. SoB.



Myldretid på "den elektriske" på Südermarkt i 1907. Som det kan anes, kørte vognene dengang med lyrebøjle. Desværre er ingen af denne første type bevaret. Kafferisteriet til venstre er i dag blevet til Kloster-Bageriet. Man kan få god kaffe og kage derinde. Slg. SoB



Vogn 38, en af de nye motorvogne på linie 3 på Ostseebadweg på vej mod Mürwik den 13. juni 1952. Foto Jan Walter.



Vogn 38 og bivogn 48 på linie 3 i Mürwik den 13. juni 1952. Fem år senere blev denne linie nedlagt eller omdannet til bustrafik. Foto Jan Walter.



Her skal vogn 38 have tilkoblet bivogn 102 på endestationen på Apenrader Straße i 1972. Bemærk det usle venteskur. Foto Olaf Hermansen



Vogn 37 løber om inden returkørslen fra endestationen Ostseebadweg ved Apenrader Straße til banegården i 1972. Foto Olaf Hermansen



I 1943 blev sporvognsline 2 erstattet af trolleyvogne mellem Marienhölungsweg og Wilhelmstraße. Her holder den på fjordens østlige side. Slg. SoB.



Arbejdsvogn A 2 og bivogn 104 på remiseforpladsen i 1972. Foto Olaf Hermansen.



En af de bevarede motorvogne har ofte kunnet ses i drift på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Her afgår vogn 36 på vej mod indgangen. Foto Nils Bloch.



En af arbejdsvojnene udrustet med stor sneplov - det kunne ligne nutidigt mundbind. Remisen 1972. Foto Olaf Hermansen.



Så lakker det mod enden - The End of the Line i 1972 ved Ostseebadweg - mere primitiv kan en endestation ikke blive. Foto Olaf Hermansen.



Gennem mange år har disse rester af sporvejen befundet sig i anlægget ved Flensburg banegård, her i maj 2010. Foto Flemming Søborg.



Kort over Flensburgs sporveje sommer 1955. Slg. SoB



Mindesten for Flensburgs sporveje på Apenrader Straße den 2. december 2013. Foto Sönke Rahn, wikipedia commons.

Den store finale

BR 64 med ældre vogne er klar til re-turkørsel fra Oberkirschtal en kølig forårsdag i 1963.



Forår 1962 i Oberkirschtal - med med en tidssvarende Trix-illustration

Tekst og fotos Flemming Søborg

I min forestillingsverden fortsatte den lille jernbane, ZOB, eksistensen som privatbane et stykke op i 1950'erne, men herefter overtog Deutsche Bundesbahn (DB) opgaven og indsatte lidt efter lidt nyere materiel - i første omgang damplokomotiver af typerne BR 64 og 98. Selvfølgelig var det en form for fremskridt i forhold til de gamle, to-akslede damplokomotiver fra banens åbning, men det var stadigvæk damplokomotiver med ældre "Donnerbüchsen" og gamle prøjser, som passagererne måtte finde sig i. Dog kom der flere daglige forbindelser, nogle endda med kursvogne til den nærmeste større by Seekuch.

Lokalbefolkningen kaldte stadigvæk banen for ZOB, også selvom materiellet efterhånden udelukkende blev drevet



V 60 blev brugt til Gmp - blandetog, herunder med rystevogne til de få passagerer. Sådan skete det på enkelte sidebaner i 1960'erne. Tak til Dr. Rolf Löttgers for inspiration.

med DB-materiel. I 1960'erne kom omsider de populære, røde skinnebusser (VT 98) i brug på banen, men kun halvhjertet - ofte blev visse tog (Gmp, blandetog) kørt med en V 60-rangermaskine med en Donnerbüchsen, en togførervogn samt enkelte godsvogne. Disse tog var ret langsomme, da der ofte skulle rangeres med godsvogne på flere stationer undervejs (Katzenthal og Unter-Zwiebach).

Da godsmængden faktisk var stigende (og godstogene blev større og tungere), blev godstogene kørt med V 100, men da sporarealet ikke kunne udvides, gav det ofte hovedbrud, når vognene ikke kunne losses eller læsses på grund af pladmangel. Det var medvirkende til, at godstransporten faldt - i stedet overtog lastvognene mere og mere af godstransporten, ja faktisk så meget, at DB til sidst opgav godstrafikken. I stedet sprang et

privat selskab til og kørte gods med et tidligere industribanelokomotiv af typen DHG 500.

I takt med udviklingen på vejområdet begyndte et lokalt selskab endda parallelkørsel med en rutebil mellem de to byer Oberkirschtal og Zwiebach - selvom kørslen var noget usikker på grund af bjergvejen, valgte mange at tage med bussen, hvilket truede banens eksistens.

DB fortsatte dog alligevel med kørslen, men flere og flere afgang blev erstattet med rutebiler, og øjensynligt fortsatte togdriften kun, fordi det krævede en lovændring at nedlægge den.

I remisen kunne nogle ældre medarbejdere i stedet arbejde på at renovere den gamle Kittel-dampvogn, der aldrig havde fungeret tilfredsstillende. Disse entu-



Nye tider omkrng 1960 - endelig kom skinnebusserne til ZOB, men nu var der etableret parallelkørsel med moderne rutebiler - ikke så smart, hvis man vil bevare en jernbane.



Helt op i 1960'erne kørte der damptog på ZOB, men banebørsterne havde i det mindste fået en ny dræsine til sporarbejderne med det drilagtige sporskifte.



Her er morgengodstoget på vej ind i spor 1, hvilket betyder omfattende rangering bagefter - men det klarer V 100 hurtigt.



Trafikken på jernbanen svandt, men til gengæld strømmede turister til byen i de nye, flotte Setra-turistbusser.

siaster fik faktisk renoveret den historiske vogn, som er et reelt unikum - længe troede man, at det sidste eksemplar var skrottet allerede omkring 1950!

Men biltrafikken prægede samfundet mere og mere, og pludselig havde næsten hver familie en bil. Byen lignede sig selv, men med den intense vejtrafik begyndte overvejelserne i byrådet: Skulle man ikke fjerne brostenene helt og hælde asfalt ud over kørebanerne? En del huse kunne fjernes for at skabe bedre kurveforhold og flere parkeringspladser. Så kunne man køre hurtigere, og så var byen med på noderne. Debatten bølgede frem og tilbage, men da det gik op for tilhængerne af gadegennembrud og asfaltering af gaderne, at det ville skræmme turisterne væk, undlod man klogeligt denne ødelæggelse af det historiske milieu - så den dag i dag er der stadig brosten i hele byen,

og byen fik nogenlunde lov til at passe sig selv uden større indgreb.

Oberkirschtal overlevede - og det samme gjorde banen, selvom trafikken i dag er mere behersket, og kun lejlighedsvist kommer et veteran- eller udflugtstog hertil. Forudseende nok har man bibeholdt hele spornettet, således at der kan foretages omløb - ja, man fristes til at sige, at by- og sporplanlæggerne havde omløb i hovedet! Så ZOB - eller arvtageren hertil - kan eksistere en rum tid endnu - og det er jo slet ikke så ringe.

Et par bemærkninger om navnene på de to byer, for de har en historie i sig selv. Zwiebach er et ordspil på *Zwieback*, på dansk *tvebak*, og byen kunne således på dansk hedde Tvebæk.

Oberkirschtal hedder således, fordi man

i dalen fremstiller Kirsch(wasser), god, stærk, sydtysk brændevin på surkirsebær. På dansk ville navnet være Øvre Kirsebærdal.

Og selve jernbanen, som på tysk altså hedder *Zwiebach-Oberkirschtal Bahn*, forkortes ZOB, hvilket almindeligvis også er navnet for en rutebilstation i Tyskland (*Zentraler Omnibus-Bahnhof*) - en blodig ironi over for det lille bane-selskab. Jernbanen ville på dansk kaldes *Tvebæk-Øvre Kirsebærdal Jernbane* (TØKJ).

Og det var så slutningen på beretningen om min lille Zwiebach-Oberkirschtal Bahn - det er nu ikke sikkert, at den kommer til at overleve længe, for jeg har store planer om et nyt anlæg, men - vi får se.



- Og så lover du at skrive, ikke, når du er nået frem til moster Anna - jeg savner dig allerede. Petra og Heinzl i øm omfavnelse, inden hun skal på pligtbesøg hos familien.



Herr og Frau Gutfreund spekulerer over, om familien nu kommer sikkert hjem med toget efter weekendbesøget.



Storbonden B.E. Hagen skal på udflugt i sin nye Opel Kapitän P 2 - en rigtig flyder med panorama-forrude og sofa-agtigt forsæde.



Fra denne vinkel ser banearealet langstrakt ud - men omregnet til 1:1-mål er der blot knapt 175 meter.



Et sjældent kig fra fugleperspektiv over en af gårdene.



Også baggårdene er nydelige at se på, men kan godt virkeligt frilandsmuseum-agtige - der er ikke meget liv at spore - og hvor er lænkehunden.



Herr Muffeltopf nyder, at han ikke skal ud at rejse mere - men det er rart at sidde her på bænken og se alle de unge mennesker fare hid og did.



Personalet er nyt, men det er stadig 'Herr Bahnhofsvorsteher', der angiver retningen og udsteder befalingerne - og man står ret, når han taler til én.



- Nå, jeg skulle nok ikke have drukket den sidste øl - hvornår går næste tog mon, tænker den agterudkørte annonceagent, mens han lige holder balancen.



Den gamle dampvogn, som ikke kunne køre i flere årtier, blev i 1960'erne restaureret af ældre baneansatte og er egnens stolthed, når den nu og da kører en tur. Her er den ude for at blive fyret op til pinsens udflugtsture ned til lavlandet.



'Struktur-Wandel' - nye operatører kom efterhånden på banen som her med godskørsel.



Ahh - det var godt med en øl mere, inden jeg skal ud med resten af varerne. Den meget tørstige chauffør rustet sig til turen videre i Tempo Matador'en med lasten af kartofler.



Den lokale legetøjsbutik har fået nye hobbyting, bl.a. Faller AMS-bilbaner og sikkert også mange, nye Märklin-modeller til stor glæde for byens drenge.



På læssevejen måtte man klare sig, som man bedst kunne, når der skulle tappes olie fra tankvogne over til private forbrugere



"Zur alten Post" har fået besøg af en brite i en Jaguar Mk. II - det er nok en jernbaneentusiast (eller Inspector Morse!)



VT 98 med mellem- og styrevogn undervejs i det smukke, tyske landskab. Foto James Thackeray, pinterest



Solokørende VT 98--skinnebus på sydtylsk banegård, men stemningen er som i Oberkirschtal. Foto James Thackeray, pinterest

Den nye Storstrømsbro



Ringsted Banegård den 31. marts 2021.

Af Flemming Søeborg; fotos Robert Fischer

Måske lidt upåagtet af mange er anlægsarbejderne ved den nye Femernsund-forbindelse nu i fuld gang, og det kan tydeligt ses i Rødbyhavn, hvor tunnelanlægget tager sin begyndelse. Piloten Robert Fischer var tidligere på året ude på en tur over Sydsjælland og Lolland-Falster for at se det hele oppefra, og her er enkelte af hans interessante billeder - som næsten taler for dem selv.

Det første viser Ringsted banegård, der i de senere år har ændret udseende: Væk er det relativt nye godspakhus, den lille remise fra privatbanen KRJ er også væk, og sporanlæggene er renoverede. På billedet ses noget af det typiske materiel - nogle henstillede biltransportvogne, en blå og en rød ME med dobbeltdækkervogne. Den nye, firkantede bygning er Banedanmarks nye domicil.

Det næste billede viser den nye Masnedsund-bro, der i modsætning til den gamle nu er fast og altså ikke længere kan åbnes. For en gangs skyld har jernbanen her fået forrang, idet den nye bro er dobbeltsporet ligesom vejbanen på den gamle, men mon ikke jernbanen her kan drage fordel af de nye spor mht. hastigheden? På den gamle bro skal der senere anlægges cykelsti, hvor skinnerne lå.

Næste billede viser arbejdet med at bygge den nye Storstrømsbro med landfæstet på Masnedø - selvom det kunne ligne begyndelsen af tunnelen til Femern. Det bliver spændende at følge byggeriet - og mon den gamle bro får lov at blive stående, eller bliver den revet ned?

Sidste billede stammer fra udstillingen i Rødbyhavn om det store projekt. Her ses på planchen den nuværende færgeskov oppe til venstre, i midten arbejdspladsen med den kommende indkørsel til tunnelen, hvor jernbanesporene ligger længst til højre, og nederst det store område, hvor tunnelelementerne skal bygges.



Den nye Masnedsund-bro den 31. marts 2021.



Udgravning til Storstrømsbroens nye brofag den 31. marts 2021.

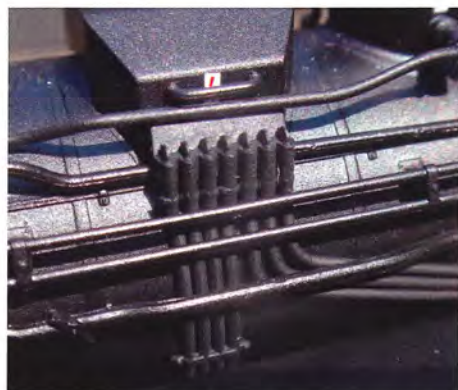


Planche på Rødby-udstillingen over anlægsarbejdet.

BR 83 - et sælsomt lokomotiv



BR 83 på en tysk sidebane - en ret lille og kompakt maskine med store kræfter.



Overdelen er fyldt med detaljer - fritstående rør, gennembrudte håndhjul, ventiler og meget andet.



Den lille fabriksplade er nem at tyde - fra VEB Lokomotivbau Karl Marx i Babelsberg.



Turbodynamo og andre apparater forrest på kedlen, godt fedtet ind af udflydende dampolie...

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Pikos glansnummer i år er uden tvivl modellen af det østtyske damplokomotiv BR 83. BR 83 - hvad er det nu for en størrelse? Jeg var selv forundret, da jeg første gang læste om det, for det var ikke en lokomotivtype, som jeg i forvejen kendte.

BR 83 var den seneste nyudvikling af damplokomotiver i DDR. Det stammede fra midten af 1950'erne, hvor meningen var, at det skulle afløse de ældre maskiner af typerne BR 86 og 93. Højeste hastighed skulle blot være 60 km/t, og lokomotivet skulle kunne klare radier ned til 100 m. BR 83 var sådan set udmærket nok, men der forekom mange revnedannelser i rammen, og maskinen led ofte af vand/dampmangel. Omvendt blev lokomotiverne af lokalbefolkning-

gen kaldt "Sputnik", da det kunne accelerere hurtigt pga. de små hjul.

Typen holdt sig ikke længere i drift end til 1972, hvor det sidste blev udrangeret. Ingen af de 27 maskiner blev bevaret. I øvrigt er det påfaldende, hvor meget BR 83 lignede de samtidige BR 65 fra Deutsche Bundesbahn - disse lokomotiver med nøjagtigt samme akselrækkefølge blev heller ikke de store succes'er.

Pikos model

Når Piko kaster sig over en ny model, sker det i reglen godt og grundigt, og det er også sket her. Det er længe siden, at Piko havde et nyt damplokomotiv i programmet, så forventningerne til BR 83 var høje. Piko skuffer ikke - naturligvis, fristes man til at sige.

For det første er overdelen lavet af metal - det er også nyt for Piko. Vore dages teknologi med trykstøbt metal er så udviklet, at den ofte overstiger plasticmodellernes udseende - det er den ægte vare! Modellen vejer da også hele 446 gram (i digital udgave). Og hvad får man så for pengene?

En robust, velkørende maskine, tilpas lavt gearret, så den luner af sted - passende til moderat trafik på en sidebane. Der er bunker af detaljer på overdelen - fritstående rør og håndbøjler, balustre, røgskærme, håndhjul, lejdere og meget andet; førerhuset har komplet indretning og belysning og planker i gulvet, gangtøjet er noget af det fineste, jeg har set, og bremses og sandingsrør er på de korrekte pladser, som de skal være. Der er tilmed diskret belysning af gangtøjet. Der er belysning for og bag med mange valgmu-



Røgaggregatet udvikler en gedigen røgsky efter noget tid.



Diskrete lyseffekter, lys i førerhuset og lys på gangtøjet.



Flot front med store 'øren' til et lille, kompakt lokomotiv.



Et kig ind gennem åbningen i førerhuset åbenbarer en fint udrustet kedelbagvæg, så der skal placeres mandskab her.



BR 83 set fra fyrbødersiden - på alle måder en bemærkelsesværdig model.

ligheder, f.eks. rangerlys (triangellys for og bag). For optimale køreegenskaber er de to midterste drivende aksler sideværts bevægelige, mens bageste drivaksel har to hæfteringe. Der er strømoftag på seks aksler. Påskrifterne står helt skarpt og tydeligt, helt ned til påskrifterne på pufferplankerne og den meget lille fabriksplade. Det er en lyst at se derpå.

Der er omfattende lydfunktioner, og jeg oplever lyden som meget autentisk - uden at jeg dog nogensinde har hørt BR 83. Lyden er dyb, tung og voldsom, helt uden den ofte skingre, plasticagtige lyd, man ellers ofte oplever på damplokomotiver. Der er selvfølgelig et hav af andre lyde, men flere af dem er uudholdelige at aktivere som f.eks. den evigt bimlende rangerklokke. Modellen fås i øvrigt også i en ekstra-udgave med elektronisk til- og afkobling, så der er

tale om et lille, højteknologisk vidunder med puffer-kondensator. Der er 28 lys- og lydfunktioner i den digitale udgave. Røgudvikleren veksler mellem små puf og "røgringe" og mere kraftige udstødninger.

At modellen har koblinger for og bag i NEM-skakte, der er velaffjedrede, i korrekt højde og letkoblende, skulle det egentlig ikke være nødvendigt at nævne, men det er åbenbart ikke alle producenter, der her 30 år efter, at disse normer forlængst er indført generelt, kan finde ud af at udstyre deres modeller med en velfungerende og pålidelig koblingsfunktion (se anmeldelsen af Heljans Marcipanbrød!).

BR 83 er på en måde det fuldkomne damplokomotiv - i hvert fald set fra en modeljernbanemands synsvinkel:

Det er kompakt, ikke for stort, ikke for småt. Det har damplokomotivets mange karakteristika - kedel, røgkammer, gangtøj, røgskærme, lukket førerhus, påbygget, relativt stor tender med synlig kulbeholdning, for- og efterløbere, vandtanke på siden - ja, der er det hele og lidt til.

Når det ovenikøbet er så professionelt og eminent udført som på denne Piko-model, så er det lige før, at jeg kunne falde tilbage til at lave et DDR-anlæg med Grisetaxier, U-både, Karpaternes Skræk, Ludmilla, Taiga-trommer og pastelfarvede Trabanter i gråbrune omgivelser...

*Piko art. nr. 50632 DR BR 83 1027.
H0-damplokomotiv, epoke III.
Pris ca. kr. 3.200,-.*

Sporvogne og smørrebrød



Fiskehandleren ligger midt i blokken til venstre og havde dengang sporvogn lige til døren, hvor linie 9 svinger ud fra Skånegade den 8. april 1966. Foto Holger B.D. Sørensen.



Allerede i 1938 var smørrebrødsvognene velkendte i København som her på Rådhuspladsen. Bagved ses Stoppenaalen og en Lundingsporvogn. Ukendt fotograf, slg. Leif Ørndorf.

Af Flemming Søeborg

Ja, hvad har de to ting med hinanden at gøre? Umiddelbart vel intet, men alligevel kan man påpege en forbindelse - eller flere. I det tidlige forår var jeg en tur tilbage til Amager, hvor jeg ofte var som dreng, når vi skulle på familiebesøg og kørte med sporvognslinie 5 til endestationen Formosavej. I Holmbladsgade, lige ved Amagerbrogade, var der et større sporvognsknudepunkt, hvor linierne 2, 5, 9, 13 og 19 mødtes og skiltes. Linie 9 havde endda en endestation i Skånegade, så der var nok at se på.

Sporvognene er væk - linie 5, som var den længstlevende, blev nedlagt den 22. april 1972, men så let overgiver Amager sig ikke - minderne lever endnu. Det ses meget tydeligt på fiskebutikken på hjørnet af Holmbladsgade/Amagerbrogade, der på facaden har monteret skilte med dagens tilbud - og skiltene er dekoreret som sporvognsfronter! Der er linie 5, 9 og som en særlig cadeau til linie 8 er den

med - selvom denne linie mere kørte til Christianshavn en kilometers vej herfra. Linie 8 kom dog her forbi på dens remise-ture til og fra Sundby Remise samt ved enkelte lejligheder på udflugtsture.

Går vi tilbage i historien, kan vi finde enkelte illustrationer, der kombinerer de to emner, sporvogne og mad (smørrebrød), for rundt om i København drev firmaet ABC-Smørrebrød mange små udsalgsvogne med salg af smørrebrødspakker op til omkring 1970. Salget skete fra samme type vogne som de legendariske pølsevogne, men smørrebrødsvognene var mere elegante, i de senere år malet i en grøngul farve med røde påskrifter og et stort, teaktræsfarvet spækkebræt med "smørrebrød" i hvidt på taget. Disse vogne kunne man træffe på overalt i byen - på Nørreport, ved Frihedsstøtten, på Trianglen, ved Lille Vibenshus osv. Billeder af dem er svære at opspore, og i reglen ses de blot i periferien som en utydelig genstand. Blandt tusinder af sporvognsbilleder har jeg hidtil kun fundet et par



Smørrebrødsbrædter' i en modeljernbanekælder. De var i brug indtil 1927 på Københavns sporvogne. Foto Flemming Søeborg.

stykker med smørrebrødsvogne på.

Og endnu en parallel, for på de ældste motorvogne var den pågældende linies vigtigste stoppesteder undervejs malet på en planke, der var monteret midt på vognen, mellem de midterste vinduer. Internt blandt sporvognsfolk gik disse planker under navnet "smørrebrødsbrædter"! Så sporvogne og smørrebrød har bestemt noget med hverandre at gøre.

Sporvogne er altså stadigvæk - små 50 år efter deres udradering - en del af gadebilledet i København. Enkelte steder som f.eks. i Skånegade, på Holmens Bro ved Nationalbanken, ved Degnemosen i Brønshøj finder man stadig skinnerester, selvom hovedparten af de op mod 200 km strækningsspor for længst er taget op. En del af sporene ligger nu på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, men langt de fleste er smeltet om, og hvem ved - måske til nye letbanespor - eller konser-vesdåser?



Plancher med linie 5 og 9 ved fiskebutikken i Holmbladsgade, marts 2021.



Linie 8 har også fået en hædersplads på facaden, her med vogn 125, der reklamerer for fiskefileter.



En anden linie 8-planche falbyder røget ål. Bemærk i øvrigt, hvor fint gengivet ottetallet er.



Der er ikke mange billeder af ABC-Smørrebrødsvognene, men her er et fra Nørreport cirka 1965. Bemærk tagskiltet. Til højre ses bl.a. Taxa-telefon, brandalarm og midt mellem ABC-vognen og sporvognen ses en støbejerns-vandpost. Foto Leif Bang.



'Smørrebrødsbrættet' midt på siden på vogn 371 på linie 16 i 1920'erne. Slg. Leif Bang.



En anden af de tidlige smørrebrødsvogne på Rådhuspladsen i København i 1954. Ukendt fotograf. Slg. Leif Ørndorf.



Man må somme tider se efter med lup for at finde en smørrebrødsvogn på bybillederne, men her anes den til venstre for Volgaen på Triangeln 12. september 1964. Foto Leif Bang.



Udsnit af forrige billede med ABC-Smørrebrødsvognen.

Et af de få billeder af forbilledet. IFL 25401, juni 1958. Foto Holger B.D. Sørensen.



Af Morten Flindt Larsen

I maj 1954 lejede DSB 30 "Seefische"-kølevogne af det tyske kølefirma Transthermos. I december 1955 blev dette antal forhøjet til 44, og den 27. januar 1958 var det oppe på 50 stk.

For også at kunne indsætte vognene i international trafik fik DSB tilladelse fra Transthermos til at ændre de tyske påskrifter til danske, så længe lejeaftalen var i kraft.

De tyske litreringer og vognumre blev overmalet og erstattet med "DSB", "Danmark", litra og vognummer (samt kronesymbol).

Så vidt vides blev de tekniske påskrifter ikke ændret. Alle de tekniske påskrifter var som på en tysk Transthermos Tnfs38. Kun litreringerne DSB, Danmark, IFL og vognummeret var "danske". Vognene var RIV- og S-mærkede.

Alle indlejede vogne var forsynet med

firmanavnet "Transthermos", som fandtes i to varianter:

- 1: Lille ramme med firmanavn osv. på højre vognside
- 2: Stort "Transthermos"-logo på højre vognside (rødt og blå)

Farven på vognene var sandsynligvis oprindeligt hvid eller cremefarvet. De europæiske damplokomotiver gav dog vognene en fuldstændigt anderledes farve: mørkegrå eller sort. Påskrifterne "Seefische" blev holdt i sort.

IFL-vognene kørte i Danmark på fod med tyske kølevogne. IFL-vognene (alle typer) var for det efter danske forhold ret store antal i perioden 1954-60 temmeligt almindelige. Den løbende vedligeholdelse af vognene blev foretaget af DSB. Revisions- og/eller bremseinspektionerne blev i lejeperioden foretaget af Deutsche Bundesbahn, Ausbesserungswerk Oldenburg (Oldb). Da der kun blev rettet lidt ved



Udsnit af det større foto med "DSB", "Danmark", litra og vognummer samt krone-symbolet.

påskrifterne, og da det drejede sig om "standardvogne", ville det være ret enkelt at lave H0-modeller med det rette, danske udseende på basis af forhåndenværende, identiske modeller med tyske påskrifter, også selvom der måske ikke skulle foreligge fotografisk dokumentation for et bestemt, individuelt vognummer.

Litra IPI (IFL) 25401 fra Brawa



Brawa-modellen er nydelig, men den mangler dybde i strukturen og trænger til en gevaldig patinering.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Når overskriften har denne formulering, skyldes det Brawas mystiske påskrift på denne model - litra IPI. Litra IPI er ikke kendt som et DSB-litra, så hvordan Brawa er nået frem til dette, er uvist. Bogstaverne kan nok rettes med skalpel og fin tusch-pen, men Brawa burde have opdaget det - eller sendt oplægget til deres danske rådgivere til korrektur (hvis de da har nogle?).

Nå, denne lille fejl kan man enten leve med - eller også forbigå modellen i tavshed. Her kigger vi dog nærmere på den.

Det er en af de tyske, indlejede kølevogne, som DSB benyttede en årrække i 1950'erne, hvor der var stort behov for kølevogne til eksport. Modeller af disse tyske kølevogne er ikke nye, såvel Klein Modellbahn som DWA (Roco-basis) har lavet adskillige udgaver. De tyske vogne var repræsenteret ved flere forskellige typer, og denne type - Tfhs38 - fandtes i et mindre antal. Nu er Brawa altså også "med på vognen".

Modellen stemmer fuldt ud overens med forbilledet mht. diverse mål og proportioner, og påtrykkene er meget fine i flere farver - blandt andet står det rød/blå firmanavn Transthermos meget skarpt og klart. Det danske litra IPI står for en gangs skyld heldigvis knapt så tydeligt, så på lidt afstand kan man faktisk slet ikke se, hvad der står - heldigt nok!

Brawas vogn er fra firmaets side allerede forsynet med håndbøjler, trin m.v., og alligevel medfølger en del løse dele, herunder brenseslanger og - ganske overraskende - fire reservepuffere. Disse er



Litra IPI - årets største gåde på modeljernbaneområdet....

egentlig beregnet til brug ved særlige kortkoblinger, men samtidig uhyre velkomne, for puffere kan til tider forsvinde.

Selvom trinene er fleksible, skal man alligevel passe på, da de relativt nemt kan knække - og omvendt er de meget vanskelige at montere igen. Vognen ruller fint, vægten er i orden, og taget har lettere patinering. Undervognen er forsynet med komplet bremseudrustning, så mere er der vel ikke at sige om modellen, der dog - efter min mening - virker lidt 'død' eller flad i reliefvirkningen på siderne - der synes jeg ubetinget meget bedre om Rocos model af samme vogntype, selvom Rocos model med nr. 25431 nok stammer fra 1990'erne. På denne er profilerne mere fremtrædende, ligesom der er bedre farvespil mellem brædder, profiler og riller. Måske vil lidt patinering på Brawas model gøre underværker?

Brawa art nr. 47614
DSB litra IPI Kølevogn. Epoke III.
Pris ca. kr. 360,-.



DWAs vogn på basis af en Roco-model var ikke helt vellykket mht. påtrykket - rillerne var nok for dybe.



Flot gengivelse af Transthermos-navnet.



Patineret Roco- (til venstre) og Brawa til højre - man kan fornemme forskellen i overfladestrukturerne

VW 1200 med briller

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I sidste nummer blev den nye model af VW 1200 fra Busch omtalt - typen med oval bagrude. Busch udsendte kort tid efter forløbermodellen, nemlig udgaven med todelt bagrude. Det er utroligt i dag at forestille sig, at denne biltype gennem cirka 25 år var verdens mest solgte, når man sammen ligner med vore dages standard - og bygger man et epoke III-anlæg, skal andelen af Folkevogne nærmest udgøre halvdelen af automobiler på vejene, så talrige var de - ikke kun "Boblen", men også "Rugbrødet" VW T 1 og i mindre grad efterfølgerne, VW 1500, 1600, Variant'en, Karmann Ghia og T 2. Den nye model fås i flere, diskrete farver, passende til perioden. Der mangler kun nummerplader med ét kendingsbogstav (fås hos Skilteskoven).

*Busch art. nr. VW 1200 m. todelt bagrude.
Pris ca. kr. 100,-.*



Ligesom forgængeren er den nye variant af VW 1200 uhyre vellykket.



Den nye model af den ældre type med 'briller' eller kringle-vinduer.

Der er en udtømmelig strøm af modelbiler, og nye firmaer ser dagens lys. Et af de nyeste er PCX87, der som navnet antyder laver 1:87-modeller. Firmaet er også kendt som Premium ClassiXXs (med denne stavemåde!) og turde derfor være velanskrevet. Blandt de nye modeller er SAAB 900 og så denne futuristiske bil, Citroën CX, som vakte stor opsigt ved lanceringen i 1974. Året efter blev den valgt til Årets Bil i Europa. Det var en værdig afløser for "gudinden", Citroën DS (DS = Déesse, gudinde på fransk) og den senere ID (= Idée, idé på fransk). Citroëns udviklere har ikke mindst haft megen morskab ud af at finde på sigende navne til deres biler, som kunne fylde en hel artikel for sig!

Citroën CX var lang, lav, ekstremt strømlinet, hurtig, kom-

fortabel - en bil som skabt til fremtiden. CX blev da også ret populær, ja, den nåede i Break-versionen (stationcar) også at køre som ambulance og - i hvert fald i Svendborg - som taxa. Det var altid imponerende at se byens to CX'er som hyrevogne holde ved banegården og vente på hyre, og ind imellem var der rent faktisk kunder, der valgte en CX frem for en banal Mercedes eller Opel, når de skulle transporteres hjem.

PCX87-modellen af Citroën CX gengiver forbilledet på fineste vis. Modellen er i blåmetallic-udførelse med fine detaljer - de få, der er, for forbilledet var som støvsuget for overflødige detaljer. På motorhjælmen er der et luftspjæld, og den markante forhøjning bagest på taget matcher forbilledet præcist. Ruderne ligger i plan med vognkassen, og jeg er specielt imponeret over den flot svungne forrude, der nærmest går i ét med vognkassen. Ganske enkelt en flot model. Når jeg kigger på modellen, får jeg lyst til at sætte mig bag rattet, starte bilen med den vidunderlige affjedring og nærmest flyve af sted! En model, der har været værd at vente på.

*PCX87 art. nr. 870082: Citroën CX Break.
Pris ca. kr. 175,-.*



Citroën CX - en avanceret bil fra 1974.



Enten kunne man lide CX'en, eller også kunne man ikke, men den vakte opsigt.

En anden model, jeg har ventet på i over et år, er Brekinas nye Büssing Senator-bybus. Muligvis er denne bybus ukendt for de fleste, for os københavnere og nordsjællændere repræsenterede den noget nyt og væsentligt, da de første af typen blev sat i drift mellem Nørreport og Lyngby/Sorgenfri i 1963. Københavns Sporveje og NESA besluttede nemlig at



Brekina's model foroven har de korrekte bagdøre, mens Wikings fornedden har de rigtige fordøre til en NESA-model....

afskaffe de elektriske trolleyvogne på Lyngbyvej og erstatte dem med dieselbusser - en ret aparte beslutning, da NESA først og fremmest leverede elektricitet til hele Nordsjælland.

Busserne var gule, jeg mindes dem som lidt henad citrongule, men det, jeg for alvor husker dem for, var deres ubehagelige, gyngende kørsel - de var luftaffjedrede, og det var muligvis godt for chaufføren, men ubehageligt for os passagerer.

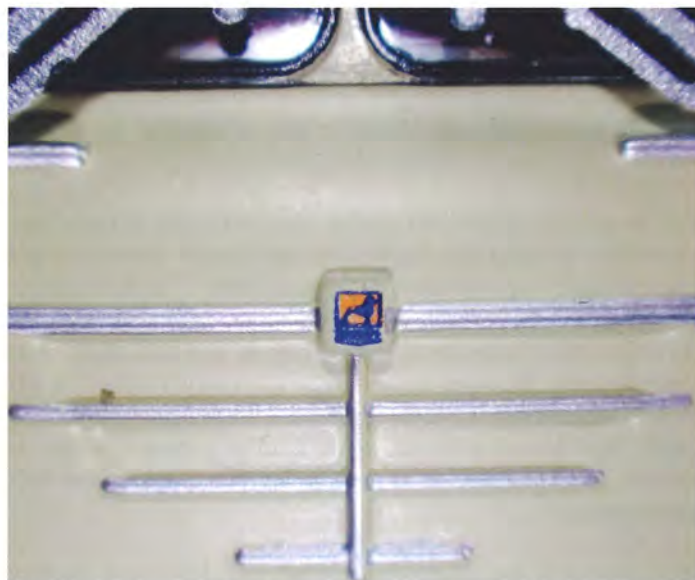
Brekina præsenterede den som model sidste år, men det varede et års tid, inden modellen så fremkom. Jeg håbede jo straks på muligheden for at lave en nordsjællandsk version. Det er en meget fin og veldetaljeret model (i modsætning til min gamle travet fra Wiking). Bussen er fornemt graveret og støbt, hvor især fronten med Büssings specielle kølerdekoration og vinduesviskerne er fint gengivet. Bagenden er også flot. Tidstypisk for busser fra de tidlige 1960'ere er de skrå vinduesstolper - de kendes også fra de samtidige Serie I Leyland-busser fra Københavns Sporveje ("Fremtidens Bus!"), og meningen var, at de skrå stolper hjalp med til at afstive bussens karosseri. Det var dog samtidig et modefænomen, som ikke overlevede ret længe.

Modellen gengiver disse træk fint, og den er forsynet med dobbeltdøre foran og midtpå. Havde det ikke været for dobbeltdørene forrest, havde det været et udmærket udgangspunkt for en NESA-udgave, men der er en anden hindring: vinduerne. På denne model har Brekina nemlig gjort det utilgivelige, at de har limet vinduerne fast, hvilket desværre gør det nærmest umuligt at ommale og dekorere bussen som NESA-udgave - hvilket jeg havde håbet på. Ak ja, nogle gange er det omsonst at vente på nye modeller, hvor flotte og velskabte de end er!

Brekina art. nr. 59630 Büssing Senator 12D. Bybus, epoke III-IV. Pris ca. kr. 275,-.



Senatoren skilt ad - og chassiset er skruet sammen med gulvet og sæderækkerne, ret opsigtsvækkende.



Utroligt - men den stolte Büssing-løve pryder fronten - i H0-udgave.

BR 216 i N



BR 216 - ny N-model fra Piko.



Og så er der min sandten vindue i taget.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Diesellokomotivet BR 216 er sikkert kendt af de fleste, idet det har været blandt standardlokomotiverne på de tyske forbundsbaner siden 1960'erne. De blev benyttet til såvel il- som til godstog, men da de kun havde dampvarme, blev de med tiden fortrængt af den mere moderne type BR 218 og/eller motorvognssæt. De sidste blev udrangeret fra DB AG i 2004.

Det er en helt nyudviklet model, som Piko har præsenteret. Overdelen er flot i den halvmatte, mørkerøde farve med grå kontrastfelter og sølvfarvede pyntestriber. Vinduesviskere, håndbøjler, dørhåndgreb og andre detaljer er blot støbt og påtrykt i korrekt farve, hvilket virker godt, den lille skala taget i betragtning. På taget er der sågar et ovenlysvindue, og der er frit gennemsyn i motorrummet. I førerrummene er der plads til en lokomotivfører, og de utallige påtryk står fint og skarpt - nogle af dem er så små, at jeg ikke engang kan tyde dem med lup!

På fronterne er der monteret bittesmå, røde håndgreb, og bogierne har en fin, tredimensionel struktur. Der er lysskift for/



Fronten er fint gengivet med bl.a. bittesmå, fastmonterede håndgreb.

bag hvidt/rød (LED-lys). Modellen har Next18-digitalstik. Kørslen er udmærket i det omfang, jeg har kunnet afprøve modellen, som har en let surrende lyd - noget, jeg synes om. Et modelbanelokomotiv skal ikke være lydløst, men må gerne afgive lidt mekanisk lyd. Vægten er 98 gram, og der er to hæfteringe monteret diagonalt på to aksler. Det forekommer at være et godt køb til prisen.

Piko art. nr. 40520 DB Diesellokomotiv BR 216 010-9. N-model epoke IV. Pris ca. kr. 1.050,-.

Loppemarkedsfund



Så skal der købslås. Her ses folkene fra loppemarkedet i typiske positurer.



Det schweiziske jernbanepersonale.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Priser er ustopkelig, hvad angår nye figurer og temasæt - heldigvis, for der kommer virkelig mange, originale idéer fra firmaet - og altid med perfekt gestaltede figurer. Et af de seneste er "Loppemarkedsfund", og det siger på en måde alt - og alligevel ikke, for nok er der tale om personer og materiale fra et loppemarked, men de enkelte figurer og genstande er fantastisk flot modellerede.

Hver enkelt figur står i en typisk stil - enten granskende varerne, eller også ivrigt forklarende om varernes beskaffenhed og proveniens - godt set af Preisers modellører (som det

- Var det ikke noget - du skal få den billigt.



vel må hedde?). Men tingene, som det hele drejer sig om, er lige så flotte og fantastiske: Min personlige favorit er den yderst filigrane fod-symaskine med støbejernsbord - bedre kan det ikke gøres. I 1:87! Også den lille porcelænsfigur eller bordet med sirligt foldet tøj er utroligt, ligesom møblerne er det. I serien er der et par sæt yderligere, men dette 'tog prisen hjem' som det flotteste.

Priser art. nr. 84635
Loppemarked.
Figurer inkl. markedsstand.
Pris ca. kr. 150,-.



Et eksempel på de fine antikviteter i sættet.



Nystrøgne skjorter, sokker, tasker og meget andet falbydes på markedet.



Kunstgenstande er der også i sættet.

Jernbanepersonel

Priser udsender mange andre figur-sæt, og et andet, som jeg faldt for, var sættet med seks schweiziske jernbanefunktionærer. Ikke fordi jeg er specielt optaget af de schweiziske jernbaner, hvor fascinerende de end måtte være, men fordi jeg mente at kunne se et dansk potentiale i nogle af figurerne.

Det er især stationsbestyreren med "spejlæg", de to togbetjente/togførere (den ene fløjter afgang) samt den anden bestyrer (med rødt bånd om kasketten). Selvom uniformerne ikke er blåsorte, og flere af kasketterne mere ligner kasseroller, kan jeg godt acceptere dem som danske. Det gælder også værkføreren i lyseblå kittel. Kun manden med hængetasken i den meterlange rem kan ikke bruges, og i virkeligheden må en så lang rem da også være upraktisk og meget generende. Tasken kan skæres/files væk og remmen males grå, og så kan figuren bruges - evt. inde i en passagervogn, hvis beskæringen ikke lykkes fuldt ud.

Priser art. nr. 10087 Schweizisk jernbanepersonel.
Pris ca. kr. 80,-.

Sten Møller fra DBJ, der fortalte om den russiske besættelse af Bornholm i sidste nummer, har et par rettelser til billedteksterne:

Under de to avis-citater på side 10 stod Berlingske Tidende, måske en autokorrektur? Men det er desværre misvisende, der skulle naturligvis have stået Bornholms Tidende. Det misvisende er, at de landsdækkende aviser som f.eks. Berlingske Tidende var blevet meget kraftigt opfordret - af den danske regering - til at skrive så lidt som muligt om forholdene på Bornholm, når det vedkom russerne og deres tilstedeværelse her på øen. Der var reelt nyhedsstop for alt fra Bornholm i de landsdækkende medier om russerne og deres gøren og laden. Så i 1945/46 ville Berlingske Tidende ikke bringe noter som disse. Hvis det ikke havde været for disse forhold, så havde det været lidt ligegyldigt, men netop på grund af de landsdækkende nyhedsstop dengang bør du nok skrive en lille rettelse i næste blad.

Og dette hermed være gjort.

Skarpsindige læsere, herunder Lars B. Rasmussen og Ole Linå Jørgensen, har gjort opmærksom på, at bremsehuset på KRB Pj 95 (side 50 i sidste nummer) ikke var placeret i midten, men var forskudt mod venstre (set forfra). Hvis modellen skal være mere korrekt, må man altså også flytte bremsehuset en smule her.

Butan-gastankvogn



Butan Gas - en meget iøjnefaldende vogn fra Italien.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Piko har udsendt en ny gastankvogn, denne gang fra det italienske firma Butan Gas, en vogn med en meget iøjnefaldende dekoration: sortblå, slynget skrift på den gule tank og en grøn skråstreg. Modellen, en kortere bogievogn med en relativt stor tank, vækker minder om vore hjemlige Kosangas-vogne, hvoraf enkelte havde et udseende, der kunne minde om dette italienske forbillede (f.eks. DSB Ze 504 017). Der er dog nogle forskelle, bl.a. har den danske vogn ikke den lange forstærkning nederst på tanken,

og den mangler hjemstavnspladen. Endvidere virker modellen lidt 'højbenet'.

Modellen har soltag (som nemt kan lirkes af, om man ønsker det). Påtrykkene er fine og viser en vogn, der er revideret i 1953. Om lige netop denne italienske vogn nogensinde har været i Danmark, er nok tvivlsomt, men under alle omstændigheder er det en model, der lever op med den gule farve.

Piko art. nr. 58988

FS Butan-gastankvogn. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 275,-.



Gavl med bremseplatform - den svarer til nogle af vore Kosangas-tankvogne.



Litra Mbpz - uvant betegnelse for os, der er vant til, at tankvogne hedder noget med 'ZE'...

Skinnen på stranden



Tekst og fotos Flemming Søeborg

I Spor og baner 45, side 55, omtalte jeg en skinnestump, der stak op af sandet på vej ud mod Gals Klint ved Middelfart. Jeg anede ikke, hvad den stod der for og kunne kun gætte. En læser henledte opmærksomheden på, at da Lillebæltsbroen skulle bygges i 1930'erne, skete der det, at den første af sænkekasserne, der skulle bruges til konstruktionen af bropillerne, rev sig løs og drev med strømmen. For at sikre den blev den forankret i Bæltet, og denne skinnestump skulle altså have været en del af forankringen.

Historien er korrekt, i hvert fald hvad den løsrevne sænkekasse angår, for i den bog, som DSB udgav i forbindelse med åbningen af broen den 14. maj 1935, står at læse om sænkekassen side 26, at "den drev ret langt bort, inden man fik Hold paa den". Interessant oplysning.

Siden min omtale af skinnestumpen i 2019 har myndighederne åbenbart også fået blik for skinnen, for nu er der monteret et "afværge- og advarselsstativ" rundt om stumpen, som rigtigt nok også vil være et ubehageligt bekendtskab at støde på i mørke. Måske burde der også anbringes en lille tavle med baggrunden for skinnestumpens tilstedeværelse på stranden.

Mechanical Horse

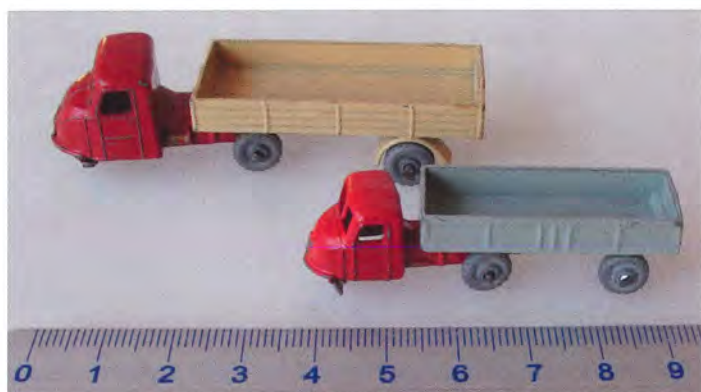
Lidt mere om de britiske jernbaners 'mekaniske hest'



De to samlesæt fra Airfix og Merit. Airfix-modellen er den pæneste.

Der var andre firmaer end Scammell, der fremstillede små tre-hjulede lastbiler, hovedsageligt til de fire store jernbaneselskaber: LMS, London, Midland and Scottish Railway, LNER, London North Eastern Railway, GWR, Great Western Railway, og SR, Southern Railway, som selskaberne hed inden nationaliseringen til BR, British Railways i 1948.

Nogle år før Scammell kom med deres første tre-hjulede, fremstillede Karrier i 1930 deres tre-hjulede model, Colt, og dens afløser Cob. Sammenlignet med Scammell har Cobs forvogn meget små hjul og er meget smal. Ikke meget bredere end den hest, den skulle afløse. Der var kun plads til chaufføren, men måske kunne en ung arbejdsdreng klemme sig ind, hvis han da ikke skulle sidde på ladet. De første modeller var uden døre, der først kom senere. Den lille motor lå i fronten, så den har nok været tung at dreje rundt. Det var en mindre trækker, men det havde sine fordele i de smalle gader og gårde. Skulle godset køres længere, valgte man den større Scammell. En pudsighed på de engelske tre-hjulede var, at det var nok med en enkelt forlygte. Det gik ikke her i landet hvor Scarab blev udstyret med to forlygter.



De to Scammell'er fra Matchbox er vitterligt ikke ret store.



Her er en Corgi 1-76-model af en Mechanical Horse.



Dinky Toys Mechanical Horse med original æske.

I model blev Cob fremstillet af Dinky Toys i to omgange. Fra 1935-40 med lukket anhænger fra de fire jernbaneselskaber og som benzin- og skraldevogn, hvilket fortæller lidt om forbilledets anvendelse. Fra 1947-57 kun som ladvogn. Hjulene er desværre alt for store, men den var jo fremstillet som legetøj.

Man kan vel godt kalde de to Scammell-modeller for 'jernbanernes lastbil'. Jernbaneselskaberne benyttede dem flittigt, og de kan ses på de fleste veteranjernbaner og museer derovre.

De må have været pudsige at køre. Den første udgave kunne køre 30 km/t, Scarab'en nok lidt mere. I sidstnævnte husker jeg, at rattet var næsten lodret, som et ror. Der skulle sikkert lægges kræfter i for at dreje rundt i en baggård. Til gengæld var den ikke særlig tung i snuden, da motor m.m. lå bagved kabinen.

Red. anm.: Til supplerung af de tidligere artikler om Scammell-bilerne er der dukket yderligere et par billeder op fra de københavnske gader, så de satte præg på trafikken, selvom de var fåtallige.



En gul Corgi-model, en brun-beige fra Oxford og den grønne fra Lledo. Alle i målestokken 1-76.



Fra venstre Budgie, Lledo Days Gone og to gange Matchbox.



Corgi Toys skala 1-50.



Skraldevogn fra Oxford, mens de to andre er fra Lledo Days Gone.



Her ses fra venstre Budgie, Crescent Toy og Corgi Toys.



En Scammell-sættevogn med papirruller ved at køre ind til dagbladet Socialdemokraten i Nørre Farimagsgade før 1955. Foto i Per Søegaards arkiv via SHS.



Endnu en Carlsberg Scammell-sættevogn, her på Langebro 9. juni 1954. Foto Mogens Falk Sørensen, Stadsingeniørens Fotosamling, Københavns Museum.

BB 9200 fra SNCF

BB 9200 - en meget vellykket lokomotivdesign.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der er modeller, der ligger længe på forehandlernes hyl-
der, og så er der dem, der forsvinder som dug for solen
- og til dem hører Rocos seneste version af det franske
ellokomotiv BB 9200, *Jacquemin**. Det er ikke fordi, der er tale
om et nyt lokomotiv - de første modeller af denne flotte model
lavede Märklin allerede i 1960'erne i lettere forenklet udgave
(og den er såmænd også for nyligt genudgivet). Rocos BB 9200
har ikke været på markedet i en årrække, men blev genudsendt
den her i foråret. Det forlød, at den nærmest var udsolgt, allere-
de inden den udkom. Jeg kan godt forstå det.

Det er et flot og meget markant lokomotiv - typisk fransk og
med en avanceret forgivning, elegant og med subtile detaljer.
Vinduerne i førerummet har en flot, svunget form bagest, og på
fronten ses en slags stiliseret vingehjul med SNCF-bomærket i
midten. De to lanterner er indrammet på en måde, så det ligner
øjne (eller dråber?), igen et stilsikkert træk fra designeren Paul
Arzens. Og den turkisgrønne farve bidrager stærkt til indtryk-
ket af dette på én gang moderne og tidløse lokomotiv.

Om dets funktioner og egenskaber er der ikke meget at sige:
Det er som Roco-maskiner er flest, velgjort, velkørende og gan-
ske enkelt i orden. Der er træk på alle aksler, én aksel har hæf-
tering, den fempolede motor har svinghjul, maskinen er forbe-
redt til Plux16-dekoder, og der er lysskift for/bag (to hvide/røde
lanterner). Vanen tro skal man selv montere håndbøjler, hånd-
greb (på taget), diverse andre småting, hvilket udviklede sig lidt
mareridtagtigt, da nogle af delene er vanvittigt små og tynde og
for håndbøjlernes vedkommende lavet af højfleksibel metaltråd.
Pling, siger det, når håndbøjlen smutter ud af pincettens greb og
forsvinder et sted ud på bordet eller rummet. Foreløbig er to så-
ledes forsvundet - og resten sidder ikke alt for fast i lidt for store
huller... Men en flot og velkørende model er det nu.

Roco art. nr. 73048 SNCF BB 9281 Ellokomotiv epoke III.
Pris ca. kr. 1.550,-.

* Lokomotivet har sit tilnavn efter ingeniøren André Jacquemin,
der stod for udviklingen af boggierne med to motorer og kardan-
drev, der betød mindre hjulslip og større trækraft - til en lavere
anskaffelsespris.



Fronten er meget karakteristisk og kunne minde om en kom-
mandopost med panoramaudsigt. Bemærk også SNCF-bomær-
ket kaldet 'Spaghetti'.

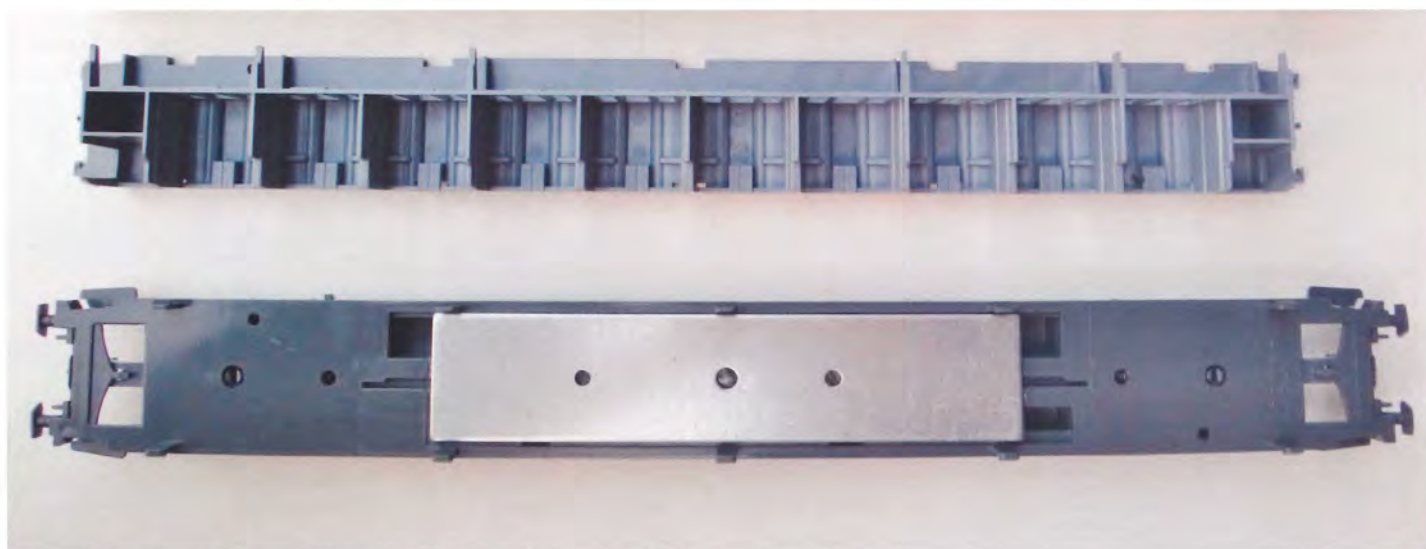


Nærbillede af lygtedekorationerne, der understreger farten og
dynamikken.

SNCF UIC-Y typ B¹⁰



En af de nye, franske passagervogne fra Roco. Her er vognløbsskiltene monteret.



Temmelig kedelig indretning, som kræver bemaling og yderligere detaljering.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De franske eksprestogsvogne type UIC-Y er nok ikke så kendte i dag, hvor stort set al international jernbanetrafik på passagerområdet herhjemme er reduceret til Øresundstog, enkelte X 2000 til Stockholm og nogle få IC3-forbindelser til Hamborg - et sølle resultat af et Europa, der "vokser sammen". For et par årtier siden kunne man nyde de store, internationale tog fra Danmark og sydpå - farvestrålende tog med gennemgående vogne til diverse lande i hele Europa. Vi kan genopleve lidt af det på modelbanen.

Roco har genudsendt deres serie af franske UIC-Y-vogne, bl.a. med et par udgaver af 2. klasses vognene B¹⁰. De er i den klassiske, mørkegrønne farve og med det ikke så populære, firkantede SNCF-logo fra slutningen af 1960'erne - vognene har revisionsdato i 1969. Det er

umiddelbart et par elegante vogne med sølvfarvede vinduesrammer og nydelige påtryk, men vognenes alder viser sig ved, at bogierne virker lidt konturfattige, og indretningen er der ikke meget godt at sige om - en trist, ensartet plaststøbning, som kræver bemaling og omfattende dekoration, i hvert fald hvis vognen skal have belysning.

Men kan man acceptere disse lidt bedagede modeller, vil de passe perfekt til et internationalt tog som Nord-Expres eller Skandinavien-Paris Express sammen med de nederlandske, blå Plan D-vogne, et par tyske D-togvogne samt en DSB A/B-vogn, trukket af en vinrød Mx eller Mz. Der er vedlagt ætsede vognløbsskilte, desværre kun til interne, franske løb.

*Roco art. nr. 74356/74357 SNCF B¹⁰
2. klasses vogn, epoke IV. H0-model.
Pris ca. kr. 350,-.*



Ætsearket med vognløbsskilte - der er nok til tre vogne, inkl. bittesmå vognnumre.



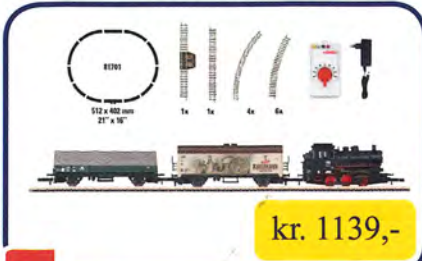
Præcise og flotte påtryk.

Nu også stort sortiment
i træliter og plader.
Stort udvalg i Styren, Messing, Alu
og Kobber rør og profiler



Startsæt i alle størrelser:

Spor Z (1:220), Spor N (1:160), Spor H0 (1:87),
Spor 0 (1:45), Spor 1 (1:32) og Spor G (1:22,5)



kr. 1139,-

Märklin 81701

Spor Z, Startsæt med damplokomotiv BR 89 DB



kr. 2269,-

Fleischmann 931893

Spor N, z21 start Digitalset: Schweizisk elektrolokomotiv Re 420 med Godstog, skinneoval m. sp.



kr. 2649,-

Märklin 29467

Spor H0, Digital-Startsæt DSB Godstog med lyd, skinneoval med C-skiner, MS2-Mobile Station



kr. 6599,-

Lenz 43102-05

Spor 0, Startsæt Diesellok V20 DB, 3 Godsvogne, Digital system SET101, skinneoval med sporskifte



START EN MORSOM HOBBY

— det koster mindre end De tror
De får topkvalitet og læg til hele familien

Gåvsøskole nr. 2967.

Komplet togsæt for begyndere,
incl. D-mærket transformator kr. 120,-

MÄRKLIN
MODELJERNBANER HO - DET NEMMESTE SYSTEM



kr. 1889,-

Piko 59020

Spor H0, Piko 59020 SmartControl light DB Persontog BR 220 med 2 vogn, A-Gleis med Ballast

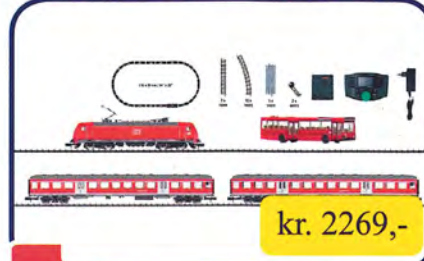


kr. 1499,-

Hornby R1268

Spor 1, Remote Controlled Harry Potter Hogwarts Express, til batteridrift, Skinneoval medfølger.

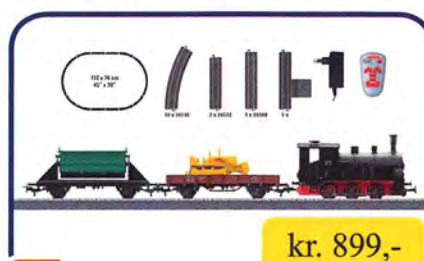
Startsæt fås i analog AC eller DC, Digitale med følgende systemer: DCC, Motorola eller mfx.



kr. 2269,-

Trix 11140

Spor N, Digital-Startsæt DB-AG Nærtrafikto, skinneoval, MS2-Mobile Station og banebus.



kr. 899,-

Märklin 29173

Spor H0, Startsæt "Mein Start mit Märklin" Damplokomotiv med lys, C-skiner mm.



kr. 2269,-

Roco 51312

Spor H0, z21@start Digitalset: Diesellokomotiv BR 218 med Godstog, DB AG



kr. 2269,-

Piko 37130

Spor G, Persontog med damplokomotiv BR 80 og 2 kulørte persontog, skinnercirkel og trafo

www.togcenter.dk

Togcenter
Blåmunkevej 1 - 3
2400 København NV
Tlf: 39 65 13 61
Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider:
Man - ons, tors, fredag 12:00 - 17:30
Lørdag 10:00 - 14:00

Alle priser er i DKK incl. moms
Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider. Priser i den historiske annonce er ikke gældende. *Prismatch, se på vores hjemmeside for betingelser.