

Nr. 58
August 2021

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 130,-
Euro 17,50

NPMB C 33
I MODEL

BYG EN
ALAMBIC!

Med ER4 til Fredericia



■ TALGO-NAT
FRA RIVAROSSİ



■ OBERKIRSCHTAL
I DDR-TIDEN



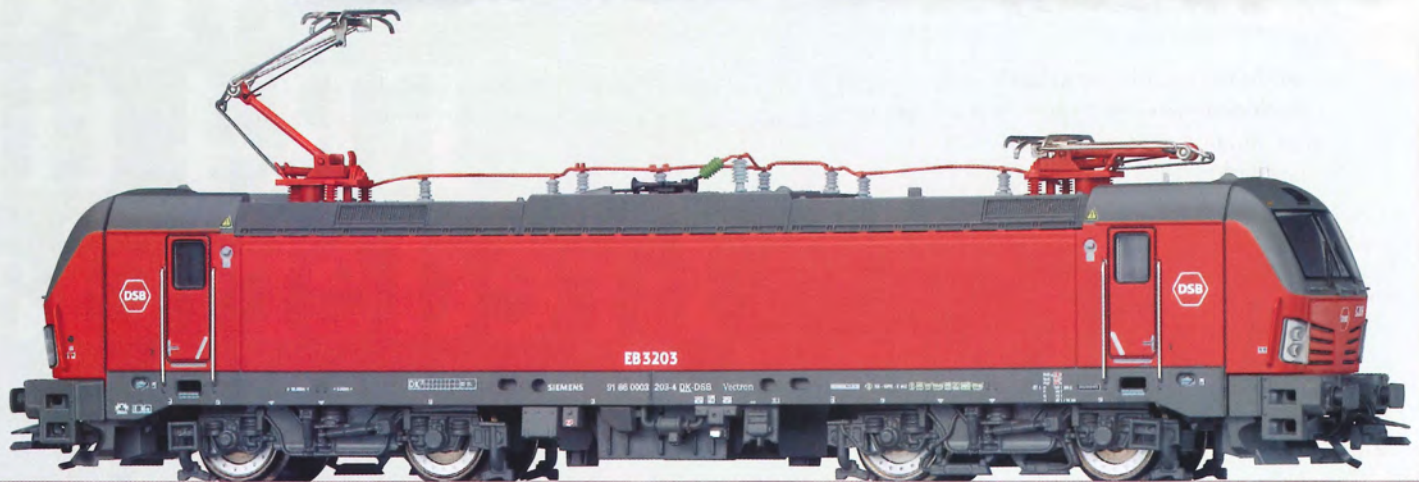
BLIV ABONNENT
OG FÅ MAGASINET SENDT
DIREKTE TIL DIN ADRESSE
Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk



9 772245 403007 00058

BK 05.08.2021 - 13.10.2021
ISSN-2245-4099 BK returage 41

El-lokomotiv Litra EB 3200



39331    

Forbillede: El-lokomotiv EB 3200 (Vectron)
Fra Danske Statsbaner (DSB). Driftsnummer 3203.
Driftstilstand 2020.



43599

39331

Priser: Aktuelle priser i udgivelsestidspunktet med forbehold for prisændringer i løbet af året - priser er gældende indtil næste prislister eller næste katalog er offentliggjort. Illustrationerne forestiller delvist håndlavede prøvemodeller, retoucheringer og computertegninger. Serieproduktionen kan variere i detaljer fra de viste modeller.

 www.maerklin.de
www.trix.de

 www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 58, 10. årgang
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Distributionen af sidste nummer begyndte strålende med
levering til mange abonnenter en uge før den planlagte
udgivelse - det var flot og tjener Bladkompagniet (BK)
til ære. Imidlertid indløb der i tiden efter udsendelsesdatoen alt
for mange klager over udeblevet blad. Klagerne blev straks sendt
videre til BK, der reagerede prompte hver gang og omdelte de
manglende blade hurtigst muligt derefter. Jeg undskylder for
den ekstra ventetid, men jeg forventer, at disse "børnesygdomme"
stort set vil være kureret med dette nummer.

Der sker virkelig mange ting på jernbaneområdet for tiden: Her
i sommer blev en meget stor infrastrukturplan vedtaget - ud
over de obligate motorveje gennem smuk natur skal jernbanen
også udbygges (det har vi hørt før) - vi må se, hvor meget hold
der er i det denne gang. Allerede nu fylder vejanlæg så meget, at
HELE Lolland kunne asfalteres, hvis man samlede alle veje her -
og det er endda uden parkeringspladserne. Med i planerne er en
udvidelse af Letbanen i Odense - her er stemningen mærkeligt
nok mere mere lunken.

Og så begyndte nattogene at køre igen gennem Danmark. I
første omgang blot forbindelsen Stockholm-Berlin (med hele
omvejen Fyn-Jylland-Hamborg) med ældre liggevoгне. Første
afgang var for så vidt en succes med omkring 150 rejsende, men
hvis nattogene virkelig skal kunne tage konkurrencen op med
de klimabelastende fly og ekspresbusser, skal der investeres i
nye, komfortable sovevoagne, langt bedre forbindelser og flere
direkte rejsemuligheder gennem hele Europa.

Godt nyt: Coop annoncerede tidligere i år, at frugt og grøntsager
fremover så vidt muligt skulle transporteres pr. bane fra Syd-
europa, og de har holdt ord: På pakninger med f.eks. ferskner ses
nu mærkatet "Jeg har taget toget for klimaets skyld". Måske var
det en forhastet beslutning af nedlægge godstrafikken på jern-
bane herhjemme helt?

Og så en overraskende nyhed: Märklin og Piko annoncerede et
samarbejde midt i sommer. Den 13. juli skulle lokomotivet BR
218 497-6 præsenteres i Cottbus - lokomotivet er dekoreret af
de to firmaer, der ellers er hårde konkurrenter. Tidligere på året
flyttede Märklin sit lager til Sonneberg - og i den by har Piko
deres fabrik. Måske et tilfælde, måske en tanke - vi får se, om en
fusion er på vej. Præsentationen blev aflyst "af tekniske årsager",
men lokomotivet vil alligevel køre rundt med de to firmaers lo-
goer på. Der kommer givetvis mere om sagen senere.

Og med disse ord vil jeg ønske jer alle god fornøjelse med bladet
- og send gerne billeder fra sommerens arrangementer til næste
nummer. Hvem har f.eks. benyttet den
sommers rejsepas og rejst rundt med
ALLE landets jernbaner - og hvor lang tid
tog det?



Med venlig hilsen, Flemming Søeborg

Foto Jonas Henriksen.

Forsidefoto:

Stort billede: Med ER4 til Fredericia. Foto SoB

Lille billede: Oberkirschtal i DDR-tiden. Foto SoB

Lille billede: Talgo-Nat fra Rivarossi. Foto SoB

Indhold



28 Linie 7 farvel



42 Byg en Alambic



56 NPMB C 33 i model

Leder	3	Das Mauseloch i Flensborg	36
Indhold	4	To præsidenter og en jomfru	38
Med regionaltog til Fredericia	5	MÁV-kølevogn	39
Den dumme vogn - rettet	11	En Alambic – eller en hjemmebrænder	40
Franz Jäger farvel	13	Danske Gasværker	43
Historien om ETJ M 1	14	ABme-/Bme-vogne fra Piko	44
Sidste omgang	16	CargoNet-dobbeltvogn i N	45
JFK i Oberkirschtal	21	Odense Letbane tæt på åbning	46
Sommer på Sporvejsmuseet	23	Traktor under renovering	49
Sporrensevogn R 4	25	Værktøj og træer fra Auhagen	50
Endnu en Mo...	26	Flere forretningsfacader	52
Linie 7 farvel	28	Gamle sveller fra Juweela	54
Talgo-Nat	31	Nye biler i H0	55
Stor bog om moderne jernbaner	35	NPMB C 33 i model	56
		JEN-TUG made by JENSEN MOTORS	59



SPOR OG BANER

**NÆSTE
UDGIVELSE
14. OKTOBER 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.



Med regionaltog til Fredericia



Fredericia Banegård har stadig alle de mange englændere og transversaler intakt, men hvor mange af sporene bruges mon i dag?

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En dag i det tidlige forår blev jeg inviteret med på en køretur i førerummet på et elektrisk regionaltog (ER4), der skulle fra Odense til Fredericia. Det er længe siden, at jeg har haft muligheden for disse førerumsture, så jeg sagde tak med det samme og glædede mig til atter at opleve jernbanen på "den rigtige måde", altså ud gennem frontruden.

Jeg mødte Søren på Odense Banegård, hvorefter vi steg ind i toget. Søren klargjorde toget - det tog nogle minutter, da skærme osv. skulle rigges til, tognummer tages ind m.v. Da tiden for afgang var kommet, afventede vi afgangssignalet, men da det udeblev, kontaktede Søren Fjernstyringscentralen for at få grønt lys. Det kom efter få øjeblikke, og vi kørte afsted mod vest.

Vi passerede en række opstillede tog-

stammer til venstre - mest Desiro og IC4, og interessante er de jo ikke at kigge på i deres kedelige, grå og mørkeblå farver. Snart efter gredede Svendborg-banen fra, og vi var ude på de lange skinner. Det gik hurtigt nu, 180 km/t, og så var vi lige pludselig ved et af jernbanefotografens "hellige" steder, broen ved Elmelund vest for Odense. Her har nogle af de mest navnkundige fotografer som Arne Kirkeby, Hans Gerner Christiansen og Kaj Pedersen taget utallige dejlige billeder af damplokomotiver for mange år siden.

Området ligner sådan set sig selv, men vegetationen er ændret meget siden dengang - og en helt ny skov er i de senere år anlagt her, så om fem-ti år er området fuldstændigt forandret. Lidt længere fremme passerede vi under Fynske Motorvej - her ligger de to spor i forskellige niveauer på grund af den relativt kraftige stigning. Og så var vi ude i det åbne landskab med vid udsigt til alle sider.

Nye tider

Moderne jernbaner er ret "kønsløse" og stort set ribbet for diverse udstyr, bortset fra signaler og tavler - og de er også på vej ud af billedet, når ERTMS-systemet er fuldt ud installeret. Noget andet, jeg lagde mærke til, var også fraværet af led, kolonnehuse etc. På filmen med et My-lokomotiv over Fyn, som i årevis blev vist i My 1112 på Danmarks Jernbanemuseum i Odense, kunne man se meget af infrastrukturen - og også de uofficielle overgange, der opstod af sig selv, ved at lokale beboere lavede deres egne passager (genkendelige på, at ballasten havde en anden farve og et andet mønster på grund af den tværgående passage). Lad mig minde om, at det dels er ekstremt farligt og dels naturligvis uansvarligt, ulovligt (og dyrt) at krydse jernbanerne i dag uden for de etablerede overgange og overskæringer.

I ét nu passerede vi Holmstrup, hvor der



På vej ud af Odense Banegård møder vi en Desiro fra Ringe. Længere fremme ses en sneplov.



Her ses den meget farlige passagerovergang i Skalbjerghøj - ufatte-
ligt, at den ikke er sikret bedre.



Ejby er en af de største mellemstationer på den Fynske Vestbane.



Nr. Aaby station - samme flotte arkitektur som Marslev og Gel-
sted, og her er der nu åbnet en restaurant.

i dag blot er to sideperroner og et par venteskure. Stationen er forlængst revet ned, og for få år siden blev det resterende side-
spor, der kun lejlighedsvist blev brugt af troljer, fjernet. Tilbage
i 1980'erne var der et Kosangas-tankanlæg i den østlige ende,
men efter at det blev nedlagt, blev det indhegnede spor nu og
da brugt af DJK til henstilling af veteranmateriel, fortalte Søren
ved passagen.

Så blev det Tommerup, hvor vi holdt; efter de nyeste kørepla-
ner har flere af de helt små trinbrætter nu kun togbetjening
hver anden time på skift for at give mere "luft" i køreplanen. Jeg
spurgte Søren om, hvorfor man ikke blot kunne udbygge flere
stationer med overhalingsspor for dermed at kunne øge kapa-
citeten, og det kunne man godt enkelte steder, men det ville
ikke løse det andet problem, de mange og ret skarpe kurver og
stigninger på Vestfyn, der nedsætter farten, fortalte han mig.
Derfor er det nødvendigt med en ny bane med mere ret forløb,
videst muligt langs med motorvejen.

Vi fortsatte vestpå og kom til Skalbjerghøj, hvor den gamle station
snart er helt indhyldet i vegetation. Stationen er i øvrigt farlig at
benytte, hvis man skal over til perron 2 mod Odense. Man skal
passere spor 1 i niveau, og selvom der er røde lys og en adva-
rende stemme, føles det meget risikabelt at krydse skinnerne,



Middelfart Banegård - store forhold til begrænset trafik - i hvert fald denne dag.



Og så blev det Lillebæltsbroen - vi har netop passeret det nedlagte trinbrædt 'Broen'.

især da man på grund af kurveforholdene ikke kan se ret langt ud ad sporet. Her trænger der til at blive anlagt bro eller tunnel for sikker passage - alle andre steder på hovedstrækningen er overkørsler eller overgange i niveau væk, men ikke her.

Danske jernbaner - en tristesse

Nå, der var hverken her eller i Tommerup ret mange passagerer, og vi kunne fortsætte, mens vi nød det spirende forår foran frontruden. Bred trinbræt blev sprunget over, men der er stort set heller intet at komme efter. Til gengæld findes såvel Gelsted som Nr. Aaby stationer endnu - men i ret trist tilstand for den førstes vedkommende. Det er utroligt, at man i lokalsamfundene ikke kan finde anvendelse for disse flotte bygninger. I Gelsted findes sågar et rødt pakhús af træ stadigvæk - desværre gemt af vejen bag et støjværn. I Nr. Aaby er der dog for kort tid siden åbnet en café og restaurant med stor succes, så det kan altså lade sig gøre, når de rette personer kommer til.

Kauslunde havde engang en mindre stationsbygning og kro, men stationen er revet ned. I dag er det også blot et trinbræt, men med hele tre spor - det ene bruges til godstog, der skal overhales. På hele turen havde vi dog indtil nu kun mødt et par gråhvide DSB-passagertog.



Afgreningen - 'Shunten' - til Taulov, med krydssporet med bevægelige 'tunger' i selve krydsfeltet.

Lidt efter ankom vi til Middelfart. Også denne banegård er i dag kun en skygge af sig selv - jo, bygningerne er der endnu, der er et ret stort spornet inkl. spor for Elektrotjenesten, men liv er der ikke meget af, og igen kun de blege DSB-tog. Vi kørte videre mod måske den mest spændende del af turen, strækningen hen mod Lillebæltsbroen.

Turens højdepunkt

Sporet gennem skoven hen mod broen forløber i en dyb gennemskæring med tæt bevoksning, men lige pludselig er vi ude på dæmningen, der fører banen op i højde med broen; vi passerer lige før brofæstet det nedlagte trinbræt Broen, hvor den fine restaurant lå, og så buldrer vi over Lillebælt i omkring 35 meters højde - med den fantastiske udsigt frem og til siderne. Adskillige biler bliver overhalet, og så er vi på Jyllandssiden. Kort efter passerer vi sporudvekslingen til Taulov - elegante, slanke sporskifter fører afgreningen til venstre, mens vi nærmer os endestationen, Fredericia. Som noget særligt er selve krydssporet også forsynet med bevægelige "tunger", således at der er den bedst sikrede passage for togene i dette spidsvinklede kryds.

Fredericias Banegård har stadigvæk en imponerende samling



Ofte holder der et eller flere lokomotiver lige nord for perronerne - her er det et EG-lokomotiv, der får sig et hvil.



Her skal der tømmes tanke og påfyldes nyt vand - det hele foregår næsten automatisk.



Betjeningspanelet, der selv indstiller togvejen for os - det betjenes fra sidevinduet.



I den anden ende af banegården er der lige så spændende sporforløb hen mod depotet.

af englændere, sporskifter, transversaler og opstillingsspor, men igen - der er ikke mange tog på denne banegård, der i et par menneskealder var hele Danmarks mødested. Der holder et IC4-sæt og en Desiro på banegården, der er enkelte passagerer, men ellers virker banegården ret død - måske fordi det er midt i covid-19-perioden.

Nå, efter et par minutter lukker Søren dørene, vi ruller langsomt videre ud af banegården og finder vej hen til et opstillings- eller rangerspor bag værkstedet. Søren fortæller, at herfra bestemmer han selv, hvor han skal hen. Det sker ved, at han standser ud for en stander med betjeningspanel, og her viser han, hvorledes han kan komme hen til servicesporene. Toget skal dels have tømt og rensat fækalieltankene, dels have nyt vand påfyldt. Det er ikke nødvendigt med brændstof, da togsættet jo er elektrisk. Processen tager ti-femten minutter og forløber uden problemer, hvorefter vi stiger ind igen - nu skal toget hensættes på et opstillingsspor, indtil vi skal returnere.

Igen taster Søren selv det ønskede spor ind på pulten, hvorefter

ter togvejen automatisk indstilles. Vi skal lidt frem, derefter tilbage ad et parallelt spor, så vi må vandre gennem hele toget for at komme ned i den anden ende. Her får frontruden lige en omgang med viskeren, men ruden er og forbliver noget sløret - og derfor er billederne desværre også lidt uklare på grund af snavs, udtværede insekter og andet.

Det viser sig, at vi kommer til at holde lige ved siden af det eneste ER4-tog, der er folieret i den nye, flotte røde farve. Vi kigger nærmere på det og kan konstatere, at det ikke er perfekt - dels er der en del luftbobler under folien, dels mangler folien ved dørhåndtagene - men så kan man vel lettere finde dem! Nu må man så bare håbe, at folien holder flere år end den folie, der blev brugt på ME-lokomotiverne og Bn-vognene, for de så virkelig slidte ud efter få år. Mon ikke en omlakering ville lønne sig i det lange løb, selvom grundudgifterne er større?▯

Nå, vi fik rangertilladelse til at køre fra opstillingssporene tilbage til banegården, men undervejs standsede Søren lige, så jeg kunne få et billede af nogle af de sidste MR-tog - der holdt



Fire raske togsæt venter på en køber - MR-togenes rolle er udspillet efter godt 40 års trofast tjeneste.



Vi kommer til at holde lige ved siden af det røde togsæt - så er der mulighed for at studere det nærmere.

fire sæt på parade, særdeles godt "dekoreret" af graffiti-malere. Er det virkelig så sjovt at udøve hærværk? Og så hen til perron igen.

Hjemturen

Efter køreplanen skulle vi vente på et lyntog, men det måtte have været forsinket, for vi fik afgang, inden lyntoget overhovedet var dukket op, og så gik det retur. Det er en pudsigt oplevelse at se den samme strækning, men i modsat rækkefølge, for mange af de ting, bygninger og udsigter, jeg ikke lagde mærke til på udturen, så jeg nu pludselig, og flere af stationerne undervejs tog sig helt anderledes ud. En af de største mellemstationer, Ejby, ligner en større forstadsstation med tre spor, relativt stor stationsbygning og en lang, men nedlagt læssevej. På Ejby station kan de lange godstog på op til 835 m overhales.

Vi får grønt lys hele vejen tilbage til Odense, så lyntoget må åbenbart være stærkt forsinket - ingen steder bliver vi "vinket ind til siden" for at blive overhalet. I Aarup er der stadig mulig-



Henne ved personbanegården holdt dette Mz-lokomotiv også og afventede tjeneste. MK-lokomotiverne havde ikke noget at lave.



Og så skal vi lige et smut gennem vaskehallen, men det er en hurtig omgang - vi bliver ikke vasket denne gang.

hed for at overhale godstog på den gamle læssevej, det samme i Tommerup, hvor vi har et kort stop. Forbindelsen til Assensbanen er definitivt afbrudt, men her vil der i en årrække stadig være kørsel med skinnecykler. På et tidspunkt vil det nok også ophøre, for hvem skal vedligeholde de mange kilometer spor, beskære bevoksningen, pleje overskæringerne? Nå, det må andre kere sig om. Vi skal videre.

Så var vi atter ved Elmelundsbakken, i det fjerne kunne vi se Odense tårne sig op, og i mageligt tempo (så jeg kunne nå at tage nogle billeder!) rullede vi ind til perron på spor 3. Her sluttede også Søren tur foreløbig, så toget blev efterladt til den næste lokomotivfører, og jeg takkede for turen.

Oplevelsen af at være helt forrest i toget er lige fascinerende hver gang for mig, og jeg vil nærmest betegne det som en rus - og så er det vist meget godt, at det ikke er mig, men rutinerede folk som Søren og hans kolleger, der hver dag fører de mange hundrede tog gennem landet - alene over Lillebælt kører der ca. 175 person- og godstog dagligt.



Et kort stop i Tommerup, og så videre mod Odense. Sporet til Assens grenede fra lidt bag PU-signalet.



Udenfor Odense blev vi mødt af et Desiro- og et IC3-tog - ikke meget, men bedre end intet.



Tilbage i Odense holdt også en række IC4 og hvilede ud efter de seneste anstrengelser. I baggrunden et af de uundgåelige og anmassende, nye højhuse.



Det var åbenbart for besværligt at foliere hulningen ved dørhåndtaget, men så er det nemmere at finde det i mørke....

Efterskrift:

I forbindelse med det store, kulsorte motorvejsforlig mellem Folketingets partier i sommer blev der også kompenseret lidt for jernbanen. Netop denne strækning - den Fynske Vestbane - skal aflastes i de kommende år med bygning af en helt ny bane, der på store dele af strækningen skal følge den sekssporede, evigt støjende motorvej. Tog støjer også, men til forskel fra motorvejene, hvor bilstøjen er konstant og kan høres langt væk, er støjen fra togene hurtigt væk igen.

** Søren's rigtige navn er redaktionen bekendt, men han har ønsket at optræde anonymt her.*

□ Siden turen har det folierede tog mistet folien igen, da vedhæftningen var for dårlig.

Den dumme vogn - rettet



Vinvognen fra Märklin.

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

På min barndoms Märklin-bane havde jeg en "dum vogn". Det var Märklins vinvogn 4510 med to brune vinfade og påskriften Bordeaux. Den blev produceret i ikke mindre end 28 år fra 1951 til 1978. Min vogn er fra 1958. Jeg har aldrig set en lignende vogn på de store baner, så jeg tvivler på, at det er en vogn, som jeg selv har købt eller ønsket mig. Den har snarere været en gave fra en rødvins-glad onkel, som syntes, at sådan en vogn var vældig morsom.

1

Den dumme vogn, Märklins vinvogn 4510.

Men det var slet ikke på grund af alt dette, at vognen var dum. Den var dum, fordi den var upålidelig og afsporede i dårlige skinnesamlinger og i skiftespor – undskyld sporskifter – men de blev nu kaldt skiftespor den gang. Jeg anvendte den derfor ikke i den daglige kørsel, men lod den stå i ensomhed på et sidespor. Den måtte nøjes med beundrende blikke og kommentarer, når der var voksne gæster.

Jeg havde andre vogne af billigere mærker end Märklin, som kørte værre end vinvognen. Men disse vogne havde jeg selv købt, fordi de repræsenterede nogle vogntyper, som jeg gerne ville have. Jeg vidste på forhånd, at deres køreegenskaber var dårlige, for eksempel en spændende sort tankvogn som plastic-byggesæt fra Airfix.



Vognen fra Kleinbahn.

En anden dårlig vogn var Kleinbahns østigske Om-godsvogn med bremsehus. Den kostede mindre end det halve af Märklins tilsvarende Omm 33. Märklins fik jeg aldrig råd til. Østrigeren var en hyggelig, men ubrugelig vogn. Den havde uskarpe plastikhjul med for lille sporvidde. Selvom jeg forlængede akslerne med næsten 1 mm, kørte vognen forfærdeligt. I december 2020-nummeret af Spor og Baner var der en herlig artikel af Olaf Skov om Kleinbahn. Firmaets kundebetjening var mildest talt særpræget.

Både tankvognen fra Airfix og den åbne vogn fra Kleinbahn måtte også nøjes med at stå og pynte på et sidespor.

2

En flot og billig, men ubrugelig vogn. På papkassens sider står "Åben gods-vogn med bremsehus" på 18 forskellige sprog, naturligvis inklusive dansk.

To franske bogievogne også med plastikhjul (en tankvogn og en fladvogn) af mærket Jouef købte jeg alene for at bruge bogierne til at bygge en tre-leddet auto-transportvogn. Den type fladvogne, som man kører op på, når man skal gennem tunneller i alperne. Det havde jeg prøvet i en påskeferie, så det måtte jeg naturligvis genskabe på min egen bane. Vognen er bygget af Meccano-dele fra 1920'erne, teaktræslistre fra 1960'erne og de fire diamant-bogier fra Jouef-vognene. På



Autotransportvognen med historiske Wiking- og Lego-modeller.



Tragtvoغن fra Märklin.

ladet var en ståltrådsbue til markering af fritrumsprofilen. Vognen kørte usikkert, så bilerne kom sjældent helskinds gennem mine tunneler. Vognen var så grim, at den ikke engang fik lov at stå på et sidespor. Men jeg fandt den for nylig i bunden af en papkasse og lavede en beskeden fotoopstilling.

3

En del af den genfundne tre-leddede autotransporter.

En enkelt Lego-folkevogn har sneget sig ind mellem alle Wiking-bilerne.

Märklins vogne var generelt meget velkørende, hvilket var en af årsagerne til firmaets succes. Men det kneb nu også lidt for nogle få andre Märklin-vogne, især lange tro-akslede vogne. Danske vogne fra Long var eftertragtede i 1960'erne, men Longs vogne var relativt dyre. Desværre kørte de heller ikke helt så godt som Märklins. Når jeg hver dag brugte flere timer på mit modeljernbaneanlæg, fik jeg et intimt kendskab til hver enkelt vogns køreegenskaber. På den måde kunne jeg eliminere de svageste led i kæden, så jeg kunne præsentere sikre togstammer, når jeg skulle køre paradekørsel for gæster. De bed-

4

Eksempel fra Märklins 4500-serie: En Talbot-tragtvoغن til sand og grus. De små lemme kan åbnes ved at dreje håndsvingene, en lækker detalje.

Sært nok reflekterede jeg aldrig over, hvorfor vinvognen kørte så dårligt. En dag i Corona-vinteren kom jeg til at tænke på den dumme vogn: Hvorfor var den egentlig så dum, altså hvorfor kørte den markant dårligere end mine andre Märklin-vogne, og hvorfor fik jeg aldrig gjort noget ved problemet? Svaret på det sidste spørgsmål afhænger naturligvis af et brugbart svar på det første spørgsmål, men måske også af min barndoms lettere aversion mod denne spritvogn. I dag synes jeg, at rødvinsvognen er rigtig hyggelig, så derfor besluttede jeg at finde ud af, hvorfor den egentlig kørte så dårligt. Altså, hvorfor hoppede den af skinnerne hyppigere end dens Märklin-søskende?



Containervogn fra Liliput.

For at kunne sammenligne vinvognen med gode vogne undersøgte jeg ca. 15 vogne af forskellige typer og mærker. Jeg målte vægte, hjuldiametre, akselafstande, hjulafstande, flangehøjder, lejeslør, planering, m.m. Disse målinger viste ret store forskelle, men ikke således at vinvognen skilte sig markant ud i en bestemt retning. Jeg gennemførte også mange prøvekørsler på en krævende bane med Märklins metalskinner og sporskifter. Disse kørsler viste, at min hukommelse ikke tog fejl – vinvognen var dårligere end de andre Märklin-vogne. Men det lykkedes mig ikke at finde en sammenhæng til målingerne, så gåden blev ikke løst ad den vej.

5

Liliputs containervogn købt for 8,40 kr. hos Thorngreen. Som det ses, kunne undervognen fås med andre containertyper eller syrekrukker.

En anden vogn, som jeg rent køreteknisk aldrig har været helt tilfreds med, er Liliputs containervogn. Den er meget detaljeret, selv brædderne har fin træstruktur. Containerne kan åbnes, så man kan transportere gods i dem – for eksempel noget tungt, for at forbedre vognens køreegenskaber. Jeg havde puttet bly i con-

tainerne. Det var måske for meget, for mine sammenlignende målinger afslørede, at et af hjulene på containervognen sad løst på akslen og nærmest dinglede under kørslen. Her var altså en konkret årsag til de forringede køreegenskaber.

6

Et tæret hjulsæt fra vinvognen.

Men tilbage til vinvognen. Jeg bemærkede, at især et af hjulsættene havde en del erosions- eller tæringsskader. Det lignede næsten det, man vistnok kalder zinkpest. Men zinkpest i stålhjul? Og hvis det er tæring eller rust, så er det vel opstået senere og kan ikke forklare en ny vogns dårlige køreegenskaber for

60 år siden. Men måske skyldes hjulskaderne mekanisk slid og stød fra sin tids mange afsporinger? Jeg rensede og polerede hjulsættene, og det hjalp lidt. Jeg forsøgte også med andre hjulsæt på vinvognen, og det hjalp meget. Så alt pegede på fejl i hjulsættet. Den eneste afvigelse – ud over korrosionsskaderne – jeg kunne finde, var en beskedent ubalance i hjulsættet, som bevirkede en let gyngende kørsel, når hjulsættet trillede alene af sted på sporet uden vogn. Det er utroligt, hvis så små fejl kan gøre så meget.

Min vinvogn er skiftet fra at være en dum vogn til at være en gådefuld vogn!



Det tærede hjulsæt fra vinvognen.

Franz Jäger farvel

Af Flemming Søeborg

Ind imellem får jeg spørgsmålet om, hvad der egentlig blev af Franz Jäger-pengeskabsvognen fra filmen "Olsen Banden på Sporet", og det bedrøvelige svar, jeg altid må give, er, at vognen forlængst er gået "al kødets gang", den er skrottet.

Den så ellers så solid ud, men ak, den var bygget af vandfast finér uden på en ældre Gklm-vogn (20 86 111 8 719-5, ex. HJ 37949) i 1975, men bemalet og dekoreret, så den lignede et kørende pengeskab. Den fik her det fiktive litranummer 80 1205-158 OGS 2 og var endda RIV-mærket (men den kom jo også "fra Berlin" i følge firmanavnet).

Efter filmindspilningen var der ikke mere brug for den, og den blev henstillet på et tidspunkt på den daværende godsbanegård på Nørrebro, hvor den i øvrigt kom i selskab med andre, udrangerede "dignitarer", blandt andet nogle rigtigt gamle Carlsberg-vogne.

Her forfaldt den mere og mere, men nu afdøde John Schøler Nielsen, der boede i nærheden, fik heldigvis fotograferet vognen, inden den helt forsvandt. På hans billede kan man tydeligt se, hvordan bemalingen langsomt skaller af og åbenbarer den knapt så holdbare, ydre "panserbeklædning".

Vognen blev i 1979 flyttet til Centralværkstedet i København og blev igen omdannet til Gklm-vogn og benyttet som lager-vogn sammesteds. Den blev ophugget i 1987.

Når der nu efterhånden opstår et Olsen Banden-miljø i og ved Gedser Remise, kunne man næsten ønske sig, at Franz Jäger-vognen også blev genskabt - og at traktor 57 kunne gøre den selskab. Det ville blive en attraktion! I model kan vi heldigvis genskabe nogle af scenerne, idet det daværende hobby trade (i dag DWA Hobby) fremstillede en model af pengeskabsvognen, mens EpokeModeller lavede en dummy-model af Traktor 57. Busch har i øvrigt for nogle år siden lavet en pengeskabs-transportbil med et Franz Jäger-pengeskab på, men desværre på en uoriginal bil (DKW) - dog med påtrykket "Egons Transporte".



Den henstillede pengeskabsvogn 'Franz Jäger', Nørrebro Godsstation i 1980'erne. Foto John Schøler Nielsen.



Traktor 57 i selskab med andre traktorer på Jernbanemuseet, marts 2007. Foto Flemming Søeborg.

Mange andre af sagerne i filmene kan eller kunne fås i model - bl.a. den røde udflugtsvogn fra DSB, flere politibil (f.eks. Salatfadet), Multi Scan-varevognen, Bennys Chevrolet Bel Air, Det gule Palæ og havemøblerne, Station HOF, nogle af hovedpersonerne fra filmene og givetvis flere ting. Mange af dem er dog forlængst udsolgt.

Historien om ETJ M 1



ETJ M 1 med gasgenerator på Ebeltoft station i 1944. Fabriksfoto Aalborg Værft, slg. Sven Gade.

Fortalt af Sven Gade

Efter jeg havde læst artiklen i nr. 56 vil jeg gerne fortælle lidt mere om vognen ved Ebeltoftbanen.

M 1 blev bygget af De Forenede Automobilfabrikker/Triangel i Odense i 1925 med byggenummer 879 med en Continental seks-cylindret benzinmotor samt en tre-trins mekanisk gearkasse. Der var plads til 24 pladser samt fire klapsæder, akselafstanden var fire meter, og den kostede kr. 47.955,-.

Tirsdag den 14. juli 1925 blev M 1 prøvekørt på Nordvestbanen (Brenderupbanen) samt mellem Brenderup og Bogense. Vognen vakte stor opmærksomhed, hvor den kom frem, og i Middelfart blev vognen overtaget af ETJ.

Lørdag den 18. juli 1925 blev M 1 prøvekørt med en indbudte fra byråd og sogneråd, og som avisen Demokraten skriver, har vognen har store spejlglassruder og god ventilation. Der er anvendt fjedrende spanskørssæder, de første af sin art i Danmark, og som hidtil kun var praktiseret på de hypermoderne, underjordiske baner i London.

Med M 1 i drift kom der tre trinbrætter på til som nye standsningssteder på ETJ: Stubbe, Ny Balle og Attrup Kær. Banen var glad for køretøjet, og syv år senere bestilte man M 2 ved Triangel.

Under Anden Verdenskrig var der problemer med at skaffe brændstof, men i 1944 bestilte man hos Aalborg Værft en gasgenerator for at løse problemet.

Efter krigen blev gasgeneratoren pillet af, og vognen var i daglig drift sammen med M 2. Senere kom også M 3 og M 5 til, og M 1 blev reserve-motorvogn, stadig med den originale motor. Men motoren var ved at være godt slidt, og banen så efter egnede køretøjer ved både DSB og privatbanerne. Man faldt for DSB ME 623, som stod i remisen i Holstebro, og den 13. december 1956 kom den til Ebeltoft og fik betegnelsen ETJ M 6.

Motorvognen blev ombygget til D 1. Man fjernede motoren, og førerrummet blev til pakrum, passagerafdelingen forblev uændret, men bageste hjulsæt blev flyttet 50 cm, og vognen fik en akselafstand på 4,5 m. Vognen fik en revisiondato den 9-9-1958.

D 1 blev hensat ved banens remise på Trustrup station som dubleringsvogn. Den blev ikke brugt ret meget, kun lidt i juli måned i 1959, hvor der blev afholdt en stor spejderlejr ved Ebeltoft, hvor alt materiel var ude at køre.

I november 1963 blev vognkassen solgt til Martin Petersen i Knebel på Mols for kr. 800,-, hvor den kom til at stå ved hans virksomhed. Senere blev den til fiskerhytte ved Knebel, men omkring 1980 blev vognen fjernet og ophugget.



Værkstedpersonalet foran ETJ M 1 på drejeskiven i Ebeltoft i 1952 med lokomotivformand Knud Vindberg til højre. Slg. Sven Gade.



ETJ D 1 ved remisen i Trustrup 14. juni 1961. Foto Hans Gerner Christiansen, slg. Sven Gade.



Førerrummet på ETJ D 1 i dens funktion som fiskerhytte, juli 1978. Foto Sven Gade.



Revisionsdatoen på ETJ D 1, juli 1978. Foto Sven Gade.



ETJ D 1 som fiskerhytte i Knebel på Mols, juli 1978. Foto Sven Gade.



Passager rummet i motorvognen, mens den var fiskerhytte, juli 1978. Foto Sven Gade.



Og her kører ETJ M 1 med gasgeneratoren i 1944 atter ud af billedet. Slg. Sven Gade.

Sidste omgang



Mens der endnu var fremgang og håb i Oberkirschtal i DDR-tiden... En Seefische-vogn og en olietankvogn er henstillet i spor III.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I sidste nummer tilkendegav jeg, at nu var det ved at være slut med ZOB - Zwiebach-Oberkirschtal Bahn, men jeg blev bedt om at skildre forholdene, hvis banen havde ligget i DDR, og hvad der skete med den i tidens løb. Jeg tyggede lidt på det og endte så med at omdanne banen, så det kunne give et indtryk af de ændrede forhold - og forskellen på de to tyske kulturer i øst og vest. Her er resultatet.

Hvis banen lå i Østtyskland, ville den have fortsat driften stort set uændret til i hvert fald nogle år efter 1989. Kun langsomt blev driften overladt til diesellokomotiver - og det i højeste grad til BR 110 og afledninger heraf, dette meget rå og kantede diesellokomotiv.

Jeg har altid været fascineret af denne type og har flere eksemplarer, hvor det flotteste er en meget patineret Roco-model (BR 114), der er utroligt grim af rust, snavs og ælde - og så er den udstyret med en formidabel lyd, der får den til at lyde som et ærtetærskværk. Hvis man ikke har oplevet et ærtetærskværk på en sydfynsk ærtemark, har man noget til gode! Jeg har også den originale Piko-model fra 1960'erne, der stadig kører som en gedigen, østeuropæisk traktor - men desværre er der ingen plads til dekoder i den. Jeg købte den i et socialistisk antikvariat i ex-DDR i 1990'erne... selvom forhandleren helst ikke ville af med den.

Denne model led i øvrigt skibbrud for en del år siden: Jeg havde en meget stor vandskade i min lejlighed i Svendborg, og masser af ting sejlede bogstavelig talt rundt i vandet, der stod op i tyve centimeters højde (heldigvis rent vand, et vandrør var bristet). Blandt de ting, der var druknet i vandmasserne, var dette Piko-lokomotiv, men da det var tørret, kørte det videre uden problemer - kun de rå jerndeale såsom skruer og koblinger rustede, og det så jo egentlig meget godt ud! Så hurra for gedigent, østtysk kram! Alt det moderne elektronik måtte til gengæld kasseres.

Nå, tilbage til dioramaet. For rigtigt at få den grå og brune stemning fra de brunkulsfyrede egne måtte de smukke gårde og huse i byen patineres, hvilket skete med vandfarver og tørpulver. Skulle det være nødvendigt, kan disse farver fjernes



Banebørsterne har en flot Volga med skidnehjul til transporten til de forskellige indsatssteder - men de må bakke tilbage til Zwiebach, da der ikke er drejeskive her.



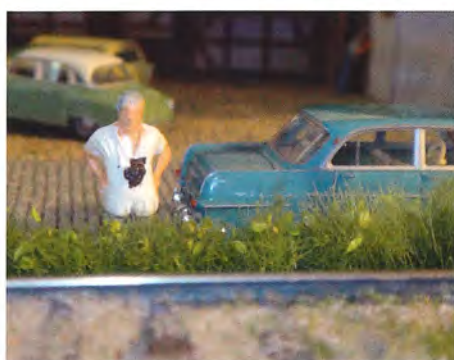
BR 86 kunne dog også ses med de lokale passagertog - her med en nylakeret 'rystevogn'.



Længe måtte damplokomotiver af type 86 trække godstogene til og fra Oberkirschtal.



Moderne DDR-trækkraft på parade på banegården; passagermateriellet blev altid godt vedligeholdt her på banen.



En københavnsk jernbaneentusiast er kommet hertil i sin Opel Rekord P 2 for at fotografere tog sidst i 1960'erne.



På banegården er forfaldet ved at sætte ind, og portør Haltemann er efterhånden lidt apatisk over udviklingen.



Men fanen vajer højt og stolt over banegården. Som det ses, er den gamle knejpe væk for fremskridtets skyld.



Nye tider i Oberkirschtal med store lastvogne og ændret bybillede ved udkanten med en ruin.

igen med vand og køkkenrulle. Jeg fik den idé, at der måtte være bygget nyt i DDR-tiden - og helst i en totalt fremmed og upassende stil. Jeg fandt en moderne og grim, østtysk Auha-gen-tankstation frem, og den passede perfekt i udkanten af byen, hvor villaen og den tilstødende, smukke have måtte lade livet. Sic transit gloria mundi!

Langt mere drastisk blev det over for stationen. De politiske magthavere i SED* i byen ville ikke have en plebejer-beverding overfor banegården, så den blev revet ned under påskud af, at der blev drevet sortbørsforretninger af samfundsfjender i værtshuset, og i stedet blev en ny, fire-etages fabriksbygning rejst i modernistisk DDR-stil - VEB VERLAG FÜR VER-



Beboeren i den store gård har åbenbart fået tildelt en Wartburg stationcar med opsigtsvækkende lakering - en tro Parteigenosse.

KEHRSWESSEN "Erwin Kramer" (Forlaget for Trafikale Forhold "Erwin Kramer" - Erwin Kramer var daværende trafikminister i DDR). Navnet prydede bygningen, tilsammen med manende plakater og den allestedsnærværende DDR-fane.

Bygningen passede slet ikke ind i det smukke og velkendte miljø, og de ansatte klagede over træk, skæve gulve og manglende tilpasning af husets enkelte dele; for eksempel manglede der vigtig afskærmning på en af altanerne, og murværket slog store revner. Den er et grelt eksempel på "Schlamperei" (sjusk). Trykkeriet gav til gengæld byen gode arbejdspladser med korpsånd - og man kunne altid finde et andet sted at drikke sine bajere.



Vinstuen har konstant stor søgning, og her er en af de heldige familier, der har fået sig en Wartburg med solskærm - ren luksus i DDR.



Mon det er en partisekretær, der nu indløger sig på 'Zur alten Post' - bygningen er præget af årtiers fyring med dårlige brunkul.



Det nye trykkeri 'VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN Erwin Kramer' med DDR-faner og bannere er typisk 'Schlampererei' - vi ville kalde det byggesjusk.



Ægte DDR-Ostalgie - Pikos BR 110 og tofarvet 'Donnerbüchsen', begge fra omkring 1970. På vejen Wartburg, Skoda og Trabant 601.

Die Wende

Efter Genforeningen i 1990 fortsatte DR kørslen med BR 110 og "Grisetaxier" (VT 2.09), men godstrafikken sank drastisk, da landet nu blev invaderet af brugte, vesttyske lastvogne og forretningskæder, og forlagsbygningen blev tømt for indhold - selvom forlaget gennem årene havde udgivet en lang række fremragende bøger om trafikale forhold, især på jernbaneområdet. Efter årtusindskiftet, hvor DB og DR var sluttet sammen i det nye DB AG, blev der indsat nye togsæt - dels VT 642 "Desiro", dels VT 628/928, mens godstrafikken blev afviklet helt (man skulle tro, at de var inspireret af danske jernbaner).

Disse to meget lange togsæt voldte nogle problemer med hensyn til sporbenyttelsen i Oberkirschtal. Begge typer var egentlig for lange og komplet uegnede til banen, men da der var tale om forlængede løb til og fra Seekuch, måtte man finde en løsning.

Desiroerne, BR 642, kan lige komme til perron på spor II, altså det mest rette spor ud for stationsbygningen. Da dørene ligger et stykke fra vognenderne, går det med nød og næppe for pas-



På den lille tomt ved siden af DDR-komplekset voksede den lille, græske taverna op - men den ser lukket ud nu.



Et fint og velholdt eksemplar af VW T 2 som minibus - meget eftertragtet i dag.



DDR-komplekset blev radikalt ombygget med luksuslejligheder, men beboerne klager over elendigt byggeri med revner og sprækker overalt.



Som det kan ses, er der masser af byggesjusk på ejendommen - men byggefirmaet gik også konkurs efter renoveringen.



Kunder på den nye tank - endnu uden 'Minol'-skilt. En sovjetisk Moskvitch og en Barkas skal have benzin, mens de to Trabbier puster ud.

sagererne at stige ind i og ud af toget.

VT 628/928 er imidlertid problematisk, fordi dørpartierne ligger længere fremme, og derfor må disse tog tages ind i spor I og via sporskifterne 5 og 7 ledes ind på spor II, hvor kun den forreste del kan holde. Det går dog med det yderste af neglene at give passagererne mulighed for også at benytte fjerneste dørparti, men så skal lokomotivføreren også "kysse" sporspærren for enden af spor II. Det betyder, at der ikke kan være andre tog på banegården samtidig, da spor III og sporskifterne 7 og 8 er spærret/aflåst og sikkert snart bliver fjernet - alle spor, der kan undværes i den daglige drift, forsvinder jo her i epoke VI. Og snart er det så forbi med veteranog - også på ZOB.

Das Ende

Begyndelsen til enden var nået. Stationsbygningen blev tømt for alt indhold, hvorpå døre og vinduer blev skoddet til med krydsfinérplader. Remisen blev ligeledes tømt, og dørene boltet til, men der verserer planer om at indrette kulturhus i bygningen (med ferielejlighed i vandtårnet). Nogle efterladte vognhjul skal så minde om den glørværdige fortid.

Til gengæld blev det nye trykkeri fra DDR-tiden radikalt ombygget med forretnings'arkade' (fire butikker samt en hall til beboerne), nye karnapper, altaner, men det har nu ikke pyntet på dette stykke arkitektonisk "brutalisme", fyldt med revner og sprækker. Nærmest som en undskyldning blev der bygget en lille, græsk restaurant i bungalowstil på hjørnet - *Taverne Mykenes*. Jeg tror allerede, at jeg glæder mig til, at ZOB bliver totalt nedlagt...

* SED - Sozialistische Einheitspartei Deutschlands, reelt det eneste, regeringsbærende parti i DDR, selvom der formelt fandtes flere partier.

▣ Bygningen er baseret på kibri-modellen 38222 Bolig- og forretningshus, egentlig en flot, modernistisk bygning i 1970'ers stil med typiske, vesttyske stilelementer. Byggesættet er desværre håbløst at bygge, da delene i høj grad mangler ordentlige limflader samtidig med, at de tilhørende tegninger er svære at tyde. Bygningen er samlet "adskilt", forstået på den måde, at de to facader kan opstilles uafhængigt af hinanden. Trods det mener jeg, at byggesættet burde nykonstrueres efter moderne principper.



Den tørstige chauffør kører nu for det tjekkiske legetøjsfirma, men han holder sin frokostpause det samme sted hver dag med samme traktament - en halv liter øl (Wernesgrüner).



Vinstuen får leveret is fra en velholdt, ældre Tempo Matador - mon ikke de derved får solgt lidt flere is.



- men den cyklende issælger regner med at kunne sælge lidt 'sorte is' rundt om hjørnet.



De to repræsentanter for moderne nærtrafik - BR 642 og BR 628 side om side.



Som det kan fornemmes, er der ikke rigtigt plads til de to togsæt på den lille banegård, men der er trøst på vej - jernbanen bliver sikkert snart nedlagt.



Efter år 2000 kom helt nyt materiel som denne Desiro, men den er sjældent fyldt - kun skoleelever og pensionister tager toget.



Remisen er nedlagt - den lille persona-ledør er blokeret med en krydsfinerplade, og snart sætter forfaldet ind.



- wer alles wahr nimmt -



BREAKING!



Kortegen af 'anonyme' Secret Service-biler har nået Oberkirschtal - men hvor er præsidenten mon? Ukendt fotograf, Oberkirschtal Wochenschau.

Af Flemming Søeborg

Nyheden om Preisers figur af John F. Kennedy fik mig til at tænke på en hidtil ukendt historie om præsidenten. I 1963 var han i Vest-Berlin, hvor han udtalte de berømte ord *"Ich bin ein Berliner"* på et podie foran Brandenburger Tor, symbolet på det delte Tyskland. Efter at de sædvanlige, formelle arrangementer var afholdt, kedede præsidenten sig gudsjammerligt i det spidsborgerlige, vesttyske selskab, og på et tidspunkt så han sit snit til at smutte ud af en bagindgang på hotellet, iført en lang frakke, hat og store solbriller. Indenunder bar han stadig den formelle uniform, habit, slips osv.

I det kostume kom han uhindret gennem byen hen til Bahnhof ZOO, hvor han fik løst billet ud af Vest-Berlin til Oberkirschtal. Han havde læst en artikel om byen i et magasin og vidste god besked med visa-reglerne og rejser gennem DDR. Heldigvis foregik det meste af turen om natten, således at han kunne sove i kupéen undervejs - klogt nok havde han købt 1. classes billet.

Næste dag kom han frem til Oberkirschtal og gik - stadigvæk i sin fine habit fra dagen før - rundt i byen og nød sin frihed. Han var blandt andet inde i vinstuen, og tilsyneladende aflagde han også banegårdsknejsen samt kirken et besøg. Nogle af de lokale beboere kiggede lidt undrende på denne velklædte mand, der

talte et ejendommeligt sprog, men øjensynligt anede ingen uråd.

Number One is missing

Det gjorde man dog i Vest-Berlin. Her var Secret Service i vild panik, for præsidenten var forsvundet. Ingen vidste, hvor han var, og eftersøgninger i kvarteret gav intet resultat. Til sidst fandt man ud af, at præsidenten havde taget toget ud af byen til Oberkirschtal, og en bilkordege med det, som amerikanerne syntes var de mest anonyme biler, de kunne finde, racede af sted mod den sydtyske by. Bilerne var fyldt med sværtbevæbnede Secret Service-agenter og avanceret kommunikationsudstyr (biltelefon og radiokontakt). En civil, tysk politibil af ældre dato



I al ubemærkethed listede Fräulein Kellermann ned og tog et billede mere af denne historiske situation på stationen i Oberkirschtal. Foto Irmgard Kellermann.

søgte at holde trit med amerikanerne. Nerverne var på højkant.

I Oberkirschtal nød Kennedy sin uventede frihed. På banegården faldt han i snak med Frau Himmelgunst og hendes indtagende datter, Rosalie, på peronen. De to kvinder syntes nok, at der var noget bekendt ved manden, men kunne i øjeblikket ikke komme i tanker om, hvem det kunne være. Det kunne til gengæld stationens unge stuepige, Irmgard Kellermann, der tog nogle billeder af præsidenten og passagererne fra sit pigekammer oppe på loftet - og bagefter endvidere nede på perronen. Kameraet havde hun fået, da hun kort tid forinden var fyldt 18 år. Da hun hørte sirenerne fra bilkortegen, skyndte hun sig op igen, tog filmen ud og gemte den og kameraet, for hun vidste godt, at det kunne blive farligt.

Secret Service-folkene nærmest kastede præsidenten hovedkulds ind i Chevrolet'en og drønende af sted tilbage til Berlin. Nogle civile agenter og tyske po-

litifolk brugte derpå nogle dage i byen på at udsørge befolkningen om, hvad præsidenten havde foretaget sig, hvor han havde været, om han havde telefoneret eller måske sendt postkort af sted, og enhver blev pålagt at tie totalt om dette besøg. Det kunne have udartet sig til en skandale af hidtil uset omfang, og de højeste politichefer var hvide af raseri over præsidentens handling.

Historien blev dysset ned, og præsidentens udeblivelse fra nogle ligegyldige receptioner og cocktail-parties blev forklaret med pludseligt opstået maveonde (måske for mange bajerske pølser og sauerkraut?). Det lykkedes dog ikke agenterne at få nys om og opspore Fräulein Kellermanns film, og derfor kan Spor og baner - i øvrigt som det første blad i verden - nu bringe disse sensationelle billeder og beretningen derom. Hændelsen ville nok aldrig være blevet fortalt, hvis ikke den nu 78-årige Irmgard Kellermann havde taget billederne og så generøst overladt dem til bladet.



Præsidenten, der er i byen som inkognito, taler med Frau Himmelgunst og datter, mens en mand interesseret lytter med. Foto Irmgard Kellermann.

Sommer på Sporvejsmuseet

Af Flemming Søeborg

Der har været fuld gang i forberedelserne forud for sæsonstarten på Sporvejsmuseet på Midsjælland. Denne lille billedkavalkade viser nogle af de arbejder, der foregår - i øvrigt året rundt, hvor de frivillige medarbejdere gør en fantastisk indsats for at holde "Danmarks længste museum" kørende.

Der er næsten tale om en nyanskaffelse, når man ser den ny-malede rensevogn R 4. Der er dog kun tale om en opmaling i københavnske farver af en tysk rensevogn, og Københavns Sporveje havde ikke en "R 4" i vognparken - kun R 1-3, som desværre ikke findes mere. R 4 er en bevidst tilbagedatering til KS-tiden, til et udseende, som den kunne have haft, hvis den havde kørt i Københavns gader. Retfærdigvis skal det siges, at R 1-3 havde et noget anderledes udseende med kantede "snuder" for og bag - og trolleystang. Det sort/hvide billede viser R 2 og en smule af R 3 i deres storhedstid ved KS til sammenligning.

En af verdens ældste, bevarede busser, FS nr. 1, blev i foråret forberedt til sommerens eventuelle kørsler. Selvom bussen har en velkendt, tretakket "stjerne" forrest, er der ikke tale om en Mercedes-Benz, men om en bus af det franske mærke de Dion Bouton. Disse busser kørte i årene 1913-26 på strækningen Rådhuspladsen-Kgs. Nytorv. Det er dejligt, at et så specielt - og engang almindeligt - køretøj er bevaret.

Til gengæld forsvandt resterne af en reserve-düsseldorfer fra Ludwigshafen, efter at alt brugbart fra vognkassen var frasorteret. Museet har i forvejen flere eksemplarer af denne vogntype, der markerede den foreløbige afslutning på sporvognsæraen i Danmark. Den tid er heldigvis ovre nu, selvom der aldrig vil komme et lignende net af sporveje som forhen her i landet.

Det sidste billede viser tilvæksten af "nye" sporvogne, idet SHS har et større lager af hele og halve sporvogne. På virksomheden Trio i Østermarie på Bornholm arbejder nogle medlemmer med at genopbygge sporvogne på resterne af det, der var engang - i flere tilfælde er der nærmest tale om komplet nybyggeri med anvendelse af flest mulige af de originale dele. Her drejer det sig om hele to toetages Frederiksberg-motorvogne, FS nr. 22 og 31, der således vil være et væsentligt bidrag til spændende oplevelser på Skjoldenæsholm. Især nr. 22 er interessant, idet den begyndte tilværelsen som toetages vogn i 1899; med tiden mistede den overetagen og blev radikalt ombygget, i 1952 blev sden sammen med søstervognen nr. 23 omdannet til grøn/hvide slibe vogne S 2 og S 1, og ved nedlæggelsen af sporvejene i 1972 blev vognene overtaget af SHS. Nr. 23 (S 1) er bevaret som slibe vogn, mens nr. 22 på et tidspunkt atter vil fremstå som toetages vogn sammen med nr. 31. I forårets løb er der også sket en del mht. bygningerne og opbygningen af gademiljøet med nye "butikker", men tag selv en tur dertil og oplev det!

Tak til Erik Storgaard for div. oplysninger og billeder.



de Dion Bouton-bussen afrenses før prøvekørslerne. Foto Erik Storgaard.

Søndag d.12. september 2021
kl. 10³⁰ - 15³⁰ ! Ådalshallen, Skørting

STORE- byttedag

Modelbane? Er det en ny eller gammel hobby for dig - eller måske jer?
Eller er du en af de garvede. Uanset hvad - så find skuffen frem
- der er sikkert den stump, en anden mangler.
- og han har sikkert den, du mangler.
Det er her, der byttes, det er her, der hygger!

Bytte, køb og salg.
Ingen studeleje - billetten er nok.
De bedste forretninger udstiller og handler.
Udstilling med flere kørende anlæg.
Cafeteria og Cafe.

STORE-byttedag drejer sig først og
fremmest om det private bytteri,
men vi har altid noget nyt at se på!



Børn under 12 år i følge med voksne gratis adgang!



Entre Kr. 50, - inkl. 1 meter bord
Så længe bordplads er til rådighed.
Djurs Modelbaneklub



Den 'nye' rensevogn R 4 foran Remise 1 i foråret. Foto Henning Hansen.



De sørgelige rester af en ledvogn fra Ludwigshafen, efter at alt brugbart er fjernet. Vognkassen er derefter skrottet. Foto Morten E. Storgaard.



Der sker hele tiden ændringer på Sporvejsmuseet. Her er en af de nye 'butikker' ved at få opsat facadeskilte - hvad mon butikken handler med.



De to toetages Frederiksberg-motorvogne FS 22 og 31 i hallen på Bornholm. Som det kan ses, er der tale om omfattende rekonstruktion af de to vogne. Foto Erik Storgaard.



R 2 og en smule af R 3 på Enghave Plads 1957. Bagved ses Lundingsvogntog på linie 16. Foto Jan Walter



Rensevogn 3 fra Koblenz havde en påfaldende lighed med KS-typerne. Foto Jan Walter, 1956.

Sporrensevogn R 4



To af Københavns Sporvejes rensevogne på daværende Pumpehusvej, nu Thomas Koppels Alle. Her lossede de skinnerensnavs ud i Kalveboderne. Fotos Torben Liebst. Se billedet af R 4 på side 24.

Af Erik Storgaard

Denne sporvogn er faktisk en kæmpestor støvsuger. Der er indbygget en stor maskine, som kan "støvsuge" skinnerillen for gadesnavs. Det er vigtigt, at skinneriller holdes rene og ikke fyldes med f.eks. grus, der i værste tilfælde kan afspore en sporvogn.

Vognen er bygget i 1949 af Schörling i Hannover til Duisburg Verkehrsgesellschaft AG, hvor den fik nummeret DVG 711. Den er bygget til sporvidden 1.000 mm., men i 1967 er den ombygget til normalspor, dvs. 1.435 mm.

Vognen er overtaget af Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm i 2001 og har periodisk været i drift siden. Gennem årene var der bl.a. opstået store rusttæring i tanken, hvori gadesnavs suges op i, så i 2019/2020 måtte en omfattende renovering iværksættes. Endvidere fik vognen flere ting gjort brugbare for mere hensigtsmæssig og optimal drift, bl.a. nymonteret et vandingssystem forud for rensning af skinnerillen. Dette for at binde det opsugede gadesnavs fra sporrillen, så det kan opsamles i snavstanken og derved ikke kommer i støvsugerens meget store centrifugalpumpe, der vil kunne skades ved større faste partikler, f.eks. sten m.v.

For modernisering og mere anvendelig brug har Sporvejsmuseet for år tilbage indbygget en højtrykspumpe (ca. 170

bar), der kan spule vand i skinnerillen for at løsne fastkørt snavs. Denne højtrykspumpes driftsspænding er – ligesom vognens kørespænding – på 600 V jævnstrøm, og kan med en indbygget lanse også anvendes til rensning af tunger m.v. i sporskifter, som er vigtige at holde rene for en sikker trafik gennem disse. Lansen kan også anvendes ved rensning af afløb fra sporskifter og rensebrønde i sporet.

Ved Københavns Sporveje havde man i mange år tre sporrensevogne, benævnt R 1, R 2 og R 3, bygget hhv. 1930, 1931 og 1951. Vognene R 1 og R 2 var bygget hos Schörling i Hannover, medens R 3 var bygget af sporvejenes hovedværksted på Enghavevej. Vogn R 1 blev ophugget på Pumpehusvej i 1965, medens R 2 og R 3 solgtes til Alexandria i Egypten og afskibedes fra Frihavnen i hhv. 1969 og 1972.

Såfremt København havde fortsat sporvognsdriften efter 1972, havde man måttet skaffe nye sporrensevogne, og så var typen muligvis kommet til at se ud som denne vogn, dog uden pantograf. I løbet af 2020 er vognen "fordansket" med bl.a. original KS-frontlygte og trompetkobling samt malet i samme farver som KS' rensevogne havde til sidst. Sporvejsmuseet har også ændret vognens nummer til "R 4" i stedet for den tyske benævnelse DVG 711 AG.

Total vægt af køreklar vogn: 18 tons, inkl. 3,5 m³ vand.

Endnu en Mo...



Heljans modeller bliver finere og finere for hver gang, trods enkelte småfejl mht. detaljerne.



En flot model med tydelige nitter, højt tag og pladsnumre på siden.

Af Vagn Holstein

Som omtalt i den seneste anmeldelse af Heljan's Mo-serie i nr. 56 kommer de sidste varianter drypvis hen over året. I denne omgang blot en kort gennemgang af den seneste udgivelse: de nittede 500 Mo'er. Det var de første ti Frichs-Mo'er, som var bygget i 1935 i samarbejde med Scandia, oprindeligt med numrene 261-270, i 1941 omlitret til 553-562. Heljan laver som lovet nr. 555, 559 og 562. Næste gang kommer 1900-serien.

Som sædvanligt en meget flot vognkasse med meget fin gengivelse af nitterne, uden at de er blevet for voldsomme. Taget er også korrekt højere hvælvet end på de fire-akslede, også med fine, små nitter. Desværre er der også "nitter" på taget, som burde være undgået: Kølerørene slanger sig temmelig ustyrligt hen ad taget, og flere af torpedoventilerne

har grimme støbegrater. Mellem taget og vognsiden mangler der en smal kant/tagrende, som får afstanden fra tagkant til vinduesoverside til at virke for stor.

På undervognen er der en decideret bommert. Tilsyneladende en gennemgående fejl: Den midterste aksel på den treakslede bogie er monteret forkert! For en gammel rotte som mig, klarer jeg det selv, men især i treskinneudgaven var det lidt af en udfordring, som krævede, at der blev skrællet lidt af "låsen" for at få den på plads igen. Købere bør returnere deres Mo for at få det rettet.

Denne gang følger der de rigtige trin med i den lille pose med løsdele, men trinene under den forreste skydedør kan ikke monteres, fordi der mangler huller i karosseristøbningen. Man kan se antydning af, hvor de skulle have siddet, men godset er for tyndt til at, man selv kan bore nye huller. De andre trin skal



Spændende tagparti med lidt bugtende rør.

monteres i huller i den sorte vange, som er karakteristisk for de nittede Mo, men også her må der noget tilpasning til, før de kan komme på plads. Bufferne er pæne kurvebuffer dog ikke fjedrende, bufferskafet er lidt for langt efter min smag, men kan nemt kortes ned.

Vore tidligere beklagelser over problemer med at afmontere overdelen er omsider løst, der er ikke længere fare for at ødelægge inventaret, når toppen tages af, det er en god forbedring.

Køreegenskaberne er helt som omtalt i den seneste anmeldelse af de fire-akslede Mo.

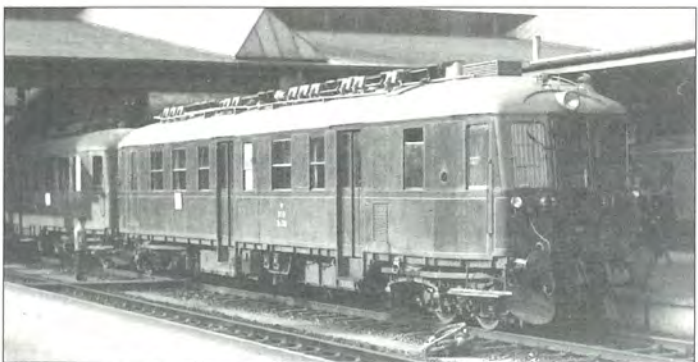
Som så mange gange før må vi konstatere, at kvalitets- og samlekontrollen er mangelfuld eller ikke-eksisterende, hvilket er ærgerligt, når de enkelte dele er så fine og fulde af detaljer!



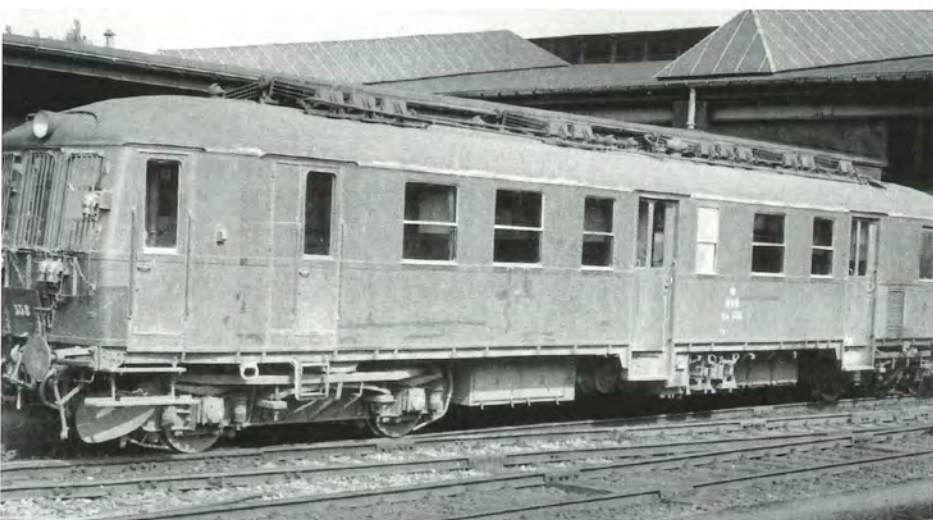
Nærbillede af taget med rørforbindelser m.m.



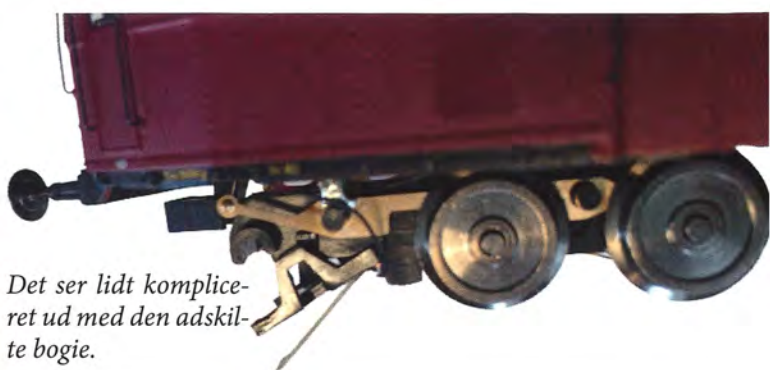
Midteraksel forkert placeret fra Heljans side - det burde have været opfanget ved kvalitetskontrollen (hvis den findes...)



Mo 261-553 i Fredericia 1939. Foto James Steffensen.



Mo 558 i Fredericia 1 1960. Foto Hans True.



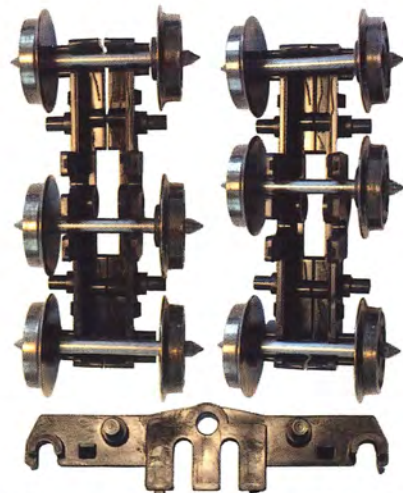
Det ser lidt kompliceret ud med den adskilte bogie.



Mo 555 med lille tog på Århus Østbanegård. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Tydelige forskelle på de forskellige serier af Mo.



Akslerne på den trehjulede bogie i stilling og bogieramme med to muligheder.

Linie 7 farvel



Endestationen på Kgs. Nytorv mellem 1897-1902 på et håndkoloreret foto. Vognene er under opladning fra de grønne ladestandere. Foto KS Arkiv.

Af Flemming Søeborg

I foråret var det 50 år siden, at den gamle, københavnske sporvognsline 7 forsvandt. Det var en af byens ældste linier, idet den havde sit udspring helt tilbage i 1867, hvor Nørrebroes Sporveisselskab (NS) åbnede en hestesporvognsline mellem Nørrebro og Kgs. Nytorv. Nørrebro blev netop i de år stærkt bebygget - det var i denne periode, at "Den sorte Firkant" opstod - navnet kom af, at det indre Nørrebro blev så tæt bebygget, at der nærmest ikke kom sollys ned i de snævre gårdrum (der kunne være op til fem baggårde på en parcel), og byggespekulanterne havde kronede dage. Lejlighederne var oftest ganske små - 30 m² til to rum og køkken med das i gården.

Nå, men tilbage til sporvognen. Selvom bydelen som nævnt var tætbeholdt, var sporvognen ikke for den brede befolkning - sporvognene var dyre, så de fleste gik ofte flere kilometer til og fra arbejde. Omkring århundredskiftet blev hestesporvogne gradvist afløst af elektriske sporvogne (med lavere takster), og begyndelsen blev faktisk gjort på linie 7, der dog endnu ikke havde fået linienummer. I 1897 blev der indført elektrisk drift på linien - som den første sporvej overhovedet i Danmark. Det var batteridrift, altså akkumulatorvogne, der blev sat i drift på ruten. Disse vogne blev opladet ved hver endestation, men batterierne udsendte under kørslen en ubehagelig lugt, hvilket hurtigt gav dem øgenavnet "syrevognene" (og passagererne hævdedes at blive grønne i hovedet og syge af dampene).

Samtidig med indførelsen af denne driftsform blev der indført stoppesteder - hestesporvogne havde dels kørt langsomt, dels havde man kunnet bede kuskene om at standse ud for éns gadedør, hvis man boede på ruten. Stoppestederne blev indført, dels fordi man derved nemmere kunne holde køreplanen, dels for at man kunne spare på batterikapaciteten. Syrevognene fik ikke nogen lang levetid, allerede i 1902 blev de ombygget til kørsel med trolleystang og hovedsageligt indsat på de nyoprettede linier 7 og 10. Ved kørsel i den Indre By skulle vognene have to trol-

Den første Tur med den elektriske!

Bæstet piber —!

16. Januar.

Igaar Nat prøvekørte man med den første elektriske Sporvogn, der er indrettet med Akkumulatorer, som lades ved Endestationen paa Kongens Nytorv. Byens Droskekuske erklærer, at Bæstet piber; nu skal vi til at vænne Dyrene til at se paa Uhyret.

Turen gaar fra Kongens Nytorv ad Gothersgade, og Nattevandrerne hilser den elektriske med Hurraraab og drøje Brandere. Vognen er en mægtig stor Kasse med Plads til 20 Mennesker inde og 20 udenpaa. Vognen er pyntelig indvendig. Tre Glødelamper kaster et stærkt Skær ned over Passagererne.

Foran staar der, at det er forbudt at konversere Kusken — eller Vognstyreren hedder han jo nu. — Taler man til ham, har han Lov til at lade være med at svare.

Tekst fra indvielsen, Københavnerliv 16. januar 1897.

leystænger, da strømmen skulle ledes tilbage til elværkerne via køretråden (for at undgå "vagabonderende strømme", der kunne skade vand-, el- og gasrør m.v. i undergrunden).

Linie 7 fortsatte kørslen mellem Nørrebro og Kgs. Nytorv gennem mange årtier, nogle gange forlænget til Bellahøj, Brønshøj eller Husum, andre gange forkortet igen, og da ruten i det daglige ikke var ret lang og gik ind til det fornemme, men også lidt adstadige kvarter ved Kgs. Nytorv og Det kgl. Teater, fik linien kælenavnet Teatervognen, Aldersrentevognen eller Gammelmandslinien. Det var i øvrigt kun på strækningen mellem Nørreport og Kgs. Nytorv, at linie 7 havde dens egen strækning - delvist gennem nogle af byens snævraste gader - men kun i den ene retning. Returkørslen skete ad Gothersgade.

Linie 7 havde friske farver - hvid og himmelblå, der blev gengivet i de kulørte taglanterner. Sidst i 1950'erne var linien genstand for afprøvning af en mulig ny sporvognstype, en PCC-vogn fra Hamborg. Denne vogn var rød og brød derfor med de hidtidige sporvognsfarver i København (gul/hvid/grå). Vogntypen viste sig dog ikke egnet, og valget faldt i stedet på de legendariske Düsseldorfere, hvilket var et fortrinligt valg: De var smukke, de var komfortable, de var hurtige og opvarmede og viste vejen frem. Desværre viste politikerne dem vintervejen, og godt ti år senere var de alle væk - eksporteret til Ægypten, hvor mange af dem stadig kører. Det var altså god, tysk kvalitet!

Linie 7 var hjemmehørende i Nørrebro Remise, og uden for myldretiderne kørtes ofte med solo-motorvogne. Når der skulle til- eller frakobles bivogne, skete det i reglen midt ude på gaden foran remisen - ret farligt, efterhånden som bilkørslen tog til. Linie 7 blev som den næstsidste, københavnske sporvognsline nedlagt i april 1971, og dermed mistede Kgs. Nytorv for altid sporvognen - der havde været sporvognstrafik på pladsen siden begyndelsen med hestesporvogne i 1863. Og derefter blev byen trafikalt set en gold ørken, dog "beboet" af hundredtusinder af biler.



Akkumulatorvogn i Gothersgade undervejs mod Nørreport mellem 1897-1902. Gaden blev senere udvidet mod højre ind i Kgs. Have. Foto KS Arkiv.



En toetages akkumulatorvogn på Kgs. Nytorv mellem 1900 og 1902. Vognen blev ombygget til luftledningsdrift og mistede senere førstesalen. Foto KS Arkiv.



Hverdagen indfinder sig - regnvejrsgade i Frederiksborggade i 1930'erne, men mange tager stadigvæk cyklen, for det er billigere end sporgvognen. Foto KS Arkiv.



Dronning Louises Bro med linie 7 i forårsstemning en gang i 1950'erne. Cyklerne dominerer stadigvæk trafikken. Postkortet er stemplet den 25.10.71. Slg. SoB.



Et lidt uldent billede af linie 7 med skovvogn på Nørreport i perioden 1902-09. Foto KS Arkiv.



En klassisk scene - linie 7 og 8 i sløjfen på Degnemose Allé 1959. Enkelte af sporene lå stadig i vejstykket i 2019. Foto Jan Walter.



En dagligt forekommende forsinkelse skyldtes Vagtparaden, der som det ses skulle ind på Rosenborg Kaserne den 24. april 1966. Foto Leif Bang.



Specielt om aftenen havde sporgvognene en særlig udstråling med de kulørte lanterner og deres stille fremtræden som denne linie 7 ved Bellahøj. Foto Leif Bang.



Linie 7 undgik ikke mindre uheld som her i Ny Østergade, hvor en lastvogn med brønddæksler er blevet påkørt i 1966. Ukendt fotograf, slg. Tommy Jørgensen.



Prøvekørsel af PCC-vogn 3060 på Frederikssundsvej i 1958. Vogntypen blev ikke anskaffet, men denne vogn befinder sig i dag på Skjoldenæsholm. Foto Leif Bang.



Så lakker det mod enden - vi er tæt på sidste tur med sporvognen, her ved endestationen i Hyltebro på Nørrebro den 23. april 1971. Foto K. E. Jørgensen.



Og så kører den sidste sporvogn på linie 7 fra Nørrebro natten til den 24. april 1971. Herefter var kun linie 5 tilbage som sporvogn. Foto Leif Bang.



På Kgs. Nytorv var der stadig væk flere spor lige til det sidste. De to ledvogne har forskelligt 'mavebælte', idet spidserne ikke er ens. Foto Leif Bang.



En ganske speciel linie 7-'sporvogn' fandtes i Randers, hvor der var tombola. Vognen har naturligvis nr. 7 9 13. Den har aldrig været sporvogn. Trolleystangen ligner et støvsugerrør. Foto Leif Bang.



TALGO-nattog i Berlin-Charlottenburg 17. juli 1994. Foto Axel Mauruszat – wikimedia commons

Af Flemming Søeborg

DSB har bestilt nye vogne til fjerntrafikken, som skal bygges af det spanske firma Talgo, men hvad dækker Talgo-begrebet* egentlig over? Mens vi venter på vognene, er her en beretning om historien bag dem.

Talgo-systemet blev opfundet i 1941 af den spanske ingeniør Alejandro Goicochea. Han havde udtænkt en genial konstruktion, som dog ikke mange i begyndelsen troede på. Talgo-systemet er kendetegnet ved, at vognene er ret korte, men til gengæld meget brede og lave. Hver enkelt vogn har blot to separate hjul i en ene ende (ingen gennemgående aksel), mens den anden ende hviler med en tap på vognen foran (eller bagved) med undtagelse af den forreste eller bageste vogn, der har fire hjul - to i hver ende for at kunne blive på sporet. Dette giver, tilsammen med den lette konstruktion af aluminium, et uhyre letbevægeligt og leddelt tog med lavt tyngdepunkt. Billedet af gennemgangen i en af vognene giver et indtryk af konstruktionen, som dog virker meget simpel og skrøbelig. Den er nok blevet forbedret sidenhen.

Som nævnt var der udbredt skepsis over Goicocheas idé, men en finansmand, José Louis de Oriol, troede på opfindelsen og indskød penge i projektet - og de første tog blev bygget. De første Talgo-vogne var blot seks meter lange, men konstruktionen gjorde det muligt at sænke indstigningshøjden med hele 61 cm i forhold til konventionelt materiel

samt at opnå en vægtreduktion på 75 % og tilmed langt bedre kørsel. Hastigheden kunne endda øges, da de enkelte vogne lå bedre i kurverne end gængs materiel. Der blev bygget specielle lokomotiver til togene, og for og bag var der særlige generatorvogne. For at mindske luftmodstanden var der magnetiske gummibælge mellem de enkelte vogne. Talgo-togene blev meget udbredte i hjemlandet, men der var stadig skepsis over for systemet uden for Spanien.

I 1969 blev der dog udviklet Talgo-tog med forskydelige hjul, sådan at de også kunne bruges i fjerntrafikken til Frankrig og Schweiz (Geneve). Spanien havde og har bredsporede jernbaner. Disse særlige tog var i drift indtil 1982. Enkelte Talgo-sæt blev endda bygget i USA af American Car & Foundry (AFC), og Argentina købte mange togsæt nogle år senere. Også i Italien har disse tog kørt. Nyeste generation af Talgo-togene i Spanien har en tophastighed på 330 km/t, så helt uefne er de ikke.

DB AG indsatte fra 1994-2009 syv Talgo-nattog type 230 i driften. Forinden var et spansk sæt blevet prøvekørt med 292 km/t og på en prøvebænk med hastigheder op til 500 km/t - uden problemer. 150 vogne blev derefter anskaffet. En mellemvogn var 13,14 m lang, maskinvognene 12,17 m, men generatorvognene var ikke ens, idet én i en stamme havde fire hjul, alle andre vogne blot to. Bredden var hele 2,942 m, højden 3,365 m. Gulvhøjden over skinnerne blot 0,55 m. Et Talgo-tog kunne være



Vognene så oprindeligt sådan ud ved overgangene - altså temmeligt spinkle. Mon ikke vore dages vogne er mere robust konstruerede. Bemærk, at der er ingen gennemgående vognaksel. Slg. SoB.



Ved indstigningen henvendte man sig til receptionisten og fik anvist sin kupé, ganske som i et hotel - her blot på skinner. Foto DB AG.



Et af de første, spanske Talgo-tog fra serie III på banegården i Granada den 26. juni 1993. Her ses en af de specielle generatorvogne. Det ses tydeligt, at vognene er betragteligt kortere end de nutidige vogne. Foto Falk - wikipedia

på maksimalt 28 vogne. Ofte blev der også koblet op til tre biltransportvogne (DDm 915) ind i nattogene.

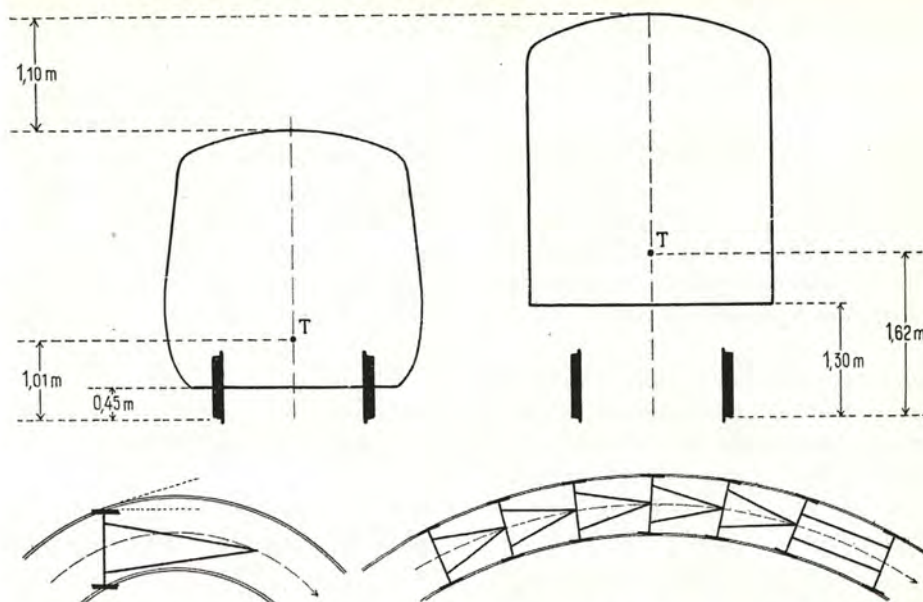
Go' nat

Jeg har ikke kørt i et almindeligt, spansk Talgo-tog, men for tyve års tid siden kørte jeg med det tyske ICN-nattog fra München til Hamburg. Nattoget, ICN 1988, var oprangeret af Talgo-vogne serie 6 fra 1989, og det er nok den mest komfortable togtur, jeg har haft.

Min rejsefælle og jeg kom med toget fra Salzburg om aftenen til München, og henad kvart i elleve holdt nattoget parat ved perronen, så vi kunne gå ombord. Midt i stammen befandt receptionen sig – toget var bygget som et meget aflangt hotel med lounge og check-in skranke med høflig betjening. Vi blev registreret og fik udleveret nøglen, som var et chip-kort og gik hen til vores kupé.

Der var allerede redt op – det var to køjesenge, den ene over den anden, og det, der slog mig, var den meget rummelige, lyse og indbydende kupé. Ikke noget med snævre, knebne forhold, hvor den ene seng var placeret akavet i forhold til den anden, næ, det var et regulært, kubisk rum med lige vægge – og tilmed stod der en frisk blomst i en lille vase på bordet. Flot! Man kunne sidde opret på den nederste køje uden at skulle dukke sig.

Bag en dør var badeværelset, komplet med bruser, toilet og håndvask – forment. Ikke mere trange, gnidrede små kupéer og uhumske fællestoiletter og et diminutivt dele-bad i den ene vognende, hvis man var heldig - pragtfuldt. I hver



Principskitse af Talgo-vogne sammenlignet med almindeligt materiel. Nederst akslernes indstilling i kurver - langt mere hensigtsmæssig.



Morgenmad i café- og restaurantvognen - fint udbud af mad, drikke og andet.



Opredning i kupéen til to personer - bemærk, at der er god højde mellem køjerne.



De tyske Talgo-nattog ICN omkring år 2000. Der var ofte tilkoblet biltransportvogne, en nem måde at slippe for motorveje på.

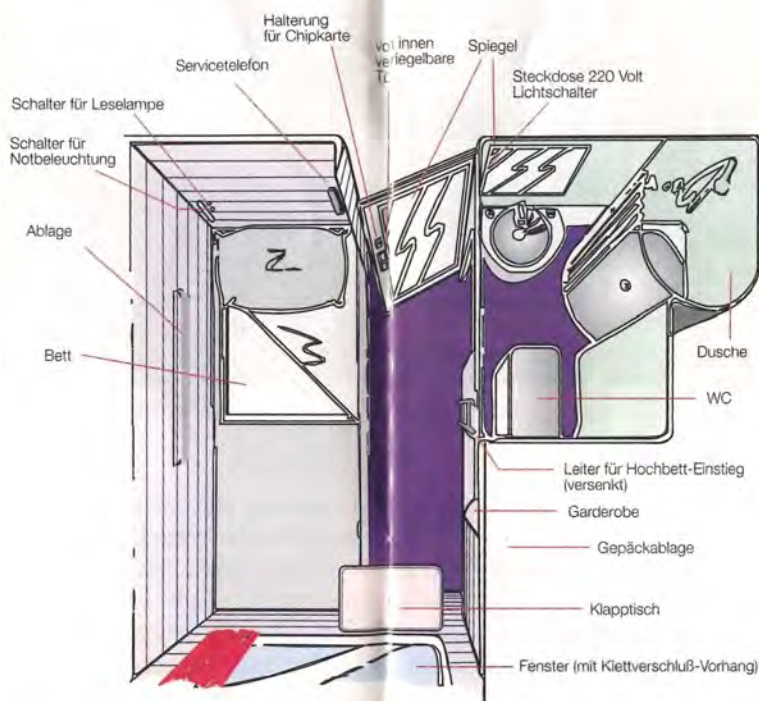
kupé var der servicetelefon til personalet ved skranken. Og der var mulighed for at låne strygejern, hårtørrer og telefon – altså helt som på et hotel (man bedes bemærke, at hverken bærbar pc eller mobiltelefon var udbredte på det tidspunkt).

Toget afgik ca. kl. 23. Efter at have pakket ud gik vi hen i bistrovognen for at få en godnat-øl (der var i øvrigt åbent til kl. 2 nat). Efter en øl mere gik vi så tilbage til kupéen, og jeg tror ikke, at jeg har sovet bedre i et tog end på den tur. Kørslen var rolig og behagelig uden hjulstøj, og næste morgen kunne vi så gå hen til restaurantvognen, hvor vi aftenen forinden havde bestilt bord. Der var buffet med bl.a. friskbagt morgenbrød, ost, pålæg, juice, yoghurt, kaffe osv., og der var tilmed friske morgenaviser (tyske).

Ved otte-tiden om morgen var vi i Hamborg og kunne lidt efter tage toget videre mod Danmark, en begivenhedsløs tur. Turen i Talgo-toget står derimod så mange år senere stadigvæk lyslevende for mig. Dumt nok tog jeg ingen billeder af kupéen eller selve toget, jeg har blot brochuren og minderne derfra. Det er en skam, at disse tog ikke kørte videre op til Danmark, for kvaliteten var førsteklases.

Desværre valgte DB AG efter nogle år at udrangere disse skønne vogne efter at have prøvet nogle ombygninger – bl.a. til "kahyt-liggevogne", hvor passagererne som i ældre, amerikanske tog skulle sove bag forhæng i storrumsvogne – ikke nogen succes! Forskellige muligheder for andre vognløb blev afprøvet – f.eks. en forbindelse Frankfurt-Barce-

Schlafwagenabteil.



Indretningen i en Talgo-sovevognskupé set oppefra - mere rummelig, end tegningen antyder. Tegning DB AG.

lona eller Berlin-Kaliningrad-Skt. Petersborg (begge løb med hjulskift), men disse planer kuldsejlede, og til sidst blev hele nattogstrafikken i store dele af Europa indstillet. Nu ser det ud til, at udviklingen er vendt, og flere og flere operatører vil atter køre nattog, i første omgang kun med ældre materiel på knapt så attraktive strækninger, men for at det skal blive en succes på langt sigt, er der ingen vej udenom: sovevogne med nutidig standard. Ikke mange vil i længden stille sig tilfreds med at skulle skrumpke af sted i fem-seks personers kupéer i gamle ligge-

vogne, når folk efter covid-19-perioden atter vil kunne flyve af sted på under den halve tid i Europa.

Som sagt anskaffer DSB nye Talgo-vogne, beregnet på fjerntrafikken; de skal indsættes om et par år. Da der mangler styrevogne, skal togene køre som sandwich-tog med et af de nye Vectron-lokomotiver litra EB i hver ende. Det virker ejendommeligt og som en ret dyr løsning, men DSB må jo have regnet på det og fundet ud af, at det var den bedste mulighed.



Generatorvognene har også styrerum og overgangsmulighed til endnu en vognstamme.



Og her bugter ICN-toget sig ind og ud af Oberkirschtal banegård - et meget sjældent besøg.

I model

I hvert fald må modeljernbanefabrikantene blive glade for det, for det åbner jo muligheden for at sælge to lokomotiver pr. Talgo-vognstamme. Lokomotiverne er allerede ankommet - såvel i virkeligheden soim i model. Her blev Piko først (se også anmeldelsen i nr. 54). Senere i år kommer Rocos og Märklins modeller. Om nogle af de eksisterende Talgo-modeller, der er på markedet, kan anvendes, er en anden sag - her må vi afvente DSB's endelige design.

I øvrigt har Rivarossi for et par år siden udsendt netop den version af Talgo-nattoget fra DB AG, som jeg kørte i. Grundsættet består af seks vogne (to endevogne, to restaurant/lounge- og to sovevogne med opredte senge), men der er selvfølgelig mulighed for at supplere med ekstra vogne, herunder siddevognene. Sættet er meget flot og vellignende, og hver enkelt vogn er netop bredere og

lavere end almindeligt materiel. Vognene er forsynet med korrekt indretning, men desværre uden belysning. De er ret umulige at skille ad. Farver, påtryk og den generelle detaljering er i topklasse, og det lange tog smyger sig smidigt over sporene uden afsporinger. Modellerne kom i 2019, men har været udsolgt længe; lige før deadline ankom en pakke med et nyt oplag af sættet, og det er meget attraktivt, og - så vidt jeg kan bedømme - 100 % korrekt i mål, udførelse, bemaling, påtryk osv. Hvad trækraft angår vil jeg tro, at *verkehrsrote* BR 101, 120, 103, 111, 219, 232 m.fl. vil være passende.

* Talgo = akronym for *Tren Articulato Ligerio Goicoechea Oriol*, hvilket oversat betyder Tog, leddelt, letbygget, af Goicoechea, finansieret af Oriol.

Rivarossi art. nr. HR 4291 DB AG InterCityNight, seksdelt Talgo-sæt. Epoke V. Pris ca. kr. 1.400,-.



Talgo-studie af DSB's nye togsæt (med forbehold for ændringer). Illustration Talgo.



Vognløbsskiltet er uhyre lille, men kan stadig læses.



De nutidige vogne ser lidt anderledes ud ved gennemgangene - som i model er blokeret af hensyn til sammenkoblingen.

Stor bog om moderne jernbaner

Af Flemming Søeborg

Søren Jakobsen er en yngre, meget jernbaneglad fotograf, der gennem en årrække har rejst rundt i Danmark og Europa for at fotografere tog - især lokomotiver. Han har nu udgivet en stor og meget flot bog med de bedste af sine fotografier - og det er billeder, der næsten kan få én til at føle kuldegysninger, så livagtige er mange af dem - næsten tredimensionelle. Billederne er knivskarpe, nøje komponerede, hvad enten det er dag eller nat, ude på strækningen eller inde på en banegård. Man mærker tydeligt Søren Jakobsens store engagement i fotograferingen.

Det er mest de dagligdags tog, der er tale om, men der er også en del billeder af veteranog og/eller damptog. Hovedparten stammer fra forskellige strækninger i Danmark, dertil kommer nogle opslag fra Sild/Sylt, Harzen, Schweiz, Holland og T-banen i Stockholm. Søren Jakobsens fascination af NoHAB-MY'er er tydelig, men også billederne fra Schweiz har noget særligt over sig - man kan godt fornemme, at schweizerne med god grund er stolte af deres jernbaner.

Hvert nyt kapitel indledes med en kort, historisk beretning på dansk og engelsk om den pågældende lokomotivserie med efterfølgende billeder og tilhørende, kortfattede billedtekster. I mange tilfælde er det næsten overflødig med tekst, da der er tale om virkeligt stemningsfulde motiver, der er behandlet professionelt, fotograferet mange forskellige steder.

Men ingen roser uden torne: Med fare for at lyde som en sur, gammel nittetæller vil jeg påpege nogle svagheder ved bogen. Først vil jeg kritisere typografien, en høj, tynd og smal skrift, der muligvis er moderne og smart, men samtidig er vanskelig at læse.

På billedsiden virker det monotont, at der i afsnittet om Veteranog/Hertiage Railways (bemærk stavemåden!) vises syv ret ens portrætfotografier af damplokomotiver, hvor det havde været mere givende med et par billeder af gangtøjet og af lokomotiverne fotograferet fra siden eller fra andre vinkler.

Samtidig virker de 19 billeder fra banen til Sild/Sylt meget ens, selvom togene er fotograferet skråt forfra. 16 af dem har et



Forsiden af bogen.

BR 218 som hovedmotiv, godt nok i forskellige farver og udseender, men alligevel ret monotont.

Søren Jakobsen takker flere navngivne personer for hjælp mht. korrekturlæsning, oversættelse m.m., men det kan så undre, at et ord som "heritage" (arv) er stavet som "hertige" og "hertiage". Hvor blev korrektoren af? I afsnittet om Dan-Link-togene side 28 hedder det, at de kørte "tæt op af boligkvartere". Det kan vist ikke kaldes korrekturlæsning - på dansk hedder det "tæt op ad boligkvarterer".

Der er andre, sproglige fejl: På side 112 skrives det samme ord på to forskellige måder med tre linjers afstand: "pr." co. "per". Petitesser, måske, men hvis der

er fejl i sproget, er der så også fejl i selve brødteksten?

Så jeg vil anbefale Søren Jakobsen ved udsendelse af flere fotobøger at alliere sig med en erfaren "rotte" med hensyn til korrekturlæsningen - og så i øvrigt håber jeg, at mine syrlige bemærkninger ikke tager lysten til at lave flere, flotte bøger fra ham. Der må være et potentiale til en serie, gerne med flere udenlandske motiver.

Jakobsen, Søren: TOG Fra daggrø til skumring. 170 sider, højformat, stift bind. Lycka till Förlag 2021.
www.lyckatill.nl
www.trainspotting.dk
ISBN 9 7894492 040459.
Pris ca. kr. 350,-.

Das Mauselloch i Flensburg



*Hvor den nye rutebilstation - ZOB
- ligger, lå den første, præjsske
statsbanegård indtil 1931.*

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mange danskere har passeret forbi musehullet i Flensburg, men jeg tror, at de færreste har nået at opdage det, for det befinder sig i banedæmningen på havnebanen, lige på et sted, hvor biltrafikken er mest intens, og hvor man som bilist skal holde opmærksomheden koncentreret om de andre bilister, der kører vildt til - ind imellem virker vejstykket her som en racerbane, fyldt med chikaner.

Musehullet giver nem adgang for fodgængere mellem de to centrale bydele i Flensburg - jernbanen deler byen, da den på det centrale stykke ligger på en dæmning, inden den ved havnespidsen løber ned i gadeplanum (og i øvrigt er uden betydning i dag, da sporet er afbrudt i nærheden af banegården).

Men musehullet består, og byen har endda bekostet en opfriskning af den ellers ret dystre gangtunnel, således at der er oplyftende vægmalerier at se på - noget andet end de evindelige, talentløse graffitismørerier, som er en meget vigtig del af bykulturen herhjemme.

Men ikke nok med det - der er også opsat en tavle med områdets historie, for det er et historisk sted, hvor tunnellen udmunder. Lige midt i dagens trafikale helvede lå nemlig Flensborgs præjsske statsbanegård, en stor, nygotisk bygning, der dog mistede betydning i 1931, hvor den nuværende hovedbanegård i den vestlige udkant af byen åbnede. I tiden herefter blev den gamle banegård omdannet til rutebilstation, Zentraler Omnibus-Bahnhof (ZOB), i øvrigt den første overhovedet i Tyskland. Begrebet ZOB kendes nu over hele landet.

På tavlen kan man blandt andet læse, at hestesporvognen fra 1881 havde endestation her; fra 1901 var det den elektriske spor-



Musehullet set fra den sydlige side - men i disse krænkelsetider kan man undre sig over, at gennemgangen kun er for kvinder med småbørn....

vognsline 2 til Duborg, der kørte herfra. I 1924 kom rutebilkørslen i gang, og et af de første selskaber blev drevet af Alfons Gorzelniasky - pudsigt nok var det en rutebil fra dette firma, der blev vist i nr. 49 på side 55 (Setra-bussen). I 1928 blev den første rutebillinie til den danske grænse (Kupfermühle/Wassersleben) indviet. Ruten blev drevet af byen Flensburg selv. I dag er der stadig direkte bybus fra Flensburg til Kruså, men grænseforholdene har ændret sig radikalt de seneste år fra grænseløs passage til bevogtet grænse igen - og atter fri passage.



Der er fine vægmalerier i tunnelen - og ingen graffiti.



Tavle med informationer om områdets historie - her lå byens første banegård.



Udsnit af tavlen med den første bybus, der kørte til grænsen ved Kruså.



Kruså med Grænsen, den 14. juli 1953. Meget har ændret sig siden dengang. Slg. Flemming Søeborg.



Den første rutebil mellem Flensborg og den danske grænse, her ved Kupfermühle omkring 1928. Det er den samme vogn, som ses på info-tavlen ved ZOB. Slg. Spor og Baner.



Et nyere billede med en Flensborg-bybus og bagved en Mercedes-Benz O 3500 turistbus, en Commer Minibus samt told- og paskontrolbygningerne. Bemærk kaffereklamen på bybussen. Slg. SOB.



Den 16. marts 2001 så området ved grænsen sådan ud, set fra trappen op til Hotell des Nordens. Toldbygningerne er stort set væk nu. Foto Flemming Søeborg.

To præsidenter og en jomfru



'Ich bin ein Berliner' (godt, at han ikke besøgte Hamburg eller Frankfurt...)



Hello, my Friends -.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvad har John F. Kennedy og Charles de Gaulle til fælles, andet end at de begge var præsidenter i hver sit land i 1960'erne? Jo, de er begge nu udødeliggjort i H0-målestok, lige til at anbringe på modeljernbanen eller et diorama.

Det er naturligvis Preiser, der står bag disse to figurer - ja, for de Gaulle er der tale om et sæt. Men lad os begynde med Kennedy:

Det er JFK, som mange stadig vil huske ham som kandidat til præsidentvalget i 1960 - selvsikker, sejrstolt og med en imødekomende gestus (som kan fornemmes, selv i skala 1:87!). Figuren sælges separat i en acrylæske.



Parat til statsbesøg - bilen, en Citroën DS 19, var specialbygget til de Gaulle med højere tag og stor åbning (Norev-model).



Præsidenten samt to officerer. Bemærk de ekstremt flotte dekorationer.

Figuren af Charles de Gaulle leveres til gengæld i et sæt med to militærfolk samt en standart med Tricoloren, udsmykket med guldtryk ("Honneur et Patrie", Ære og Fædreland). Sættet er udsendt i anledning af de Gaulles appel til det franske folk den 16. juni 1940 om, at Frankrig måtte kapitulere over for den tyske besættelsesmagt. Det var en bøn til det franske folk om at fortsætte kampen og ikke give op. Hvor længe, det ville vare, vidste ingen på det tidspunkt, men krigen - den værste indtil dato - varede som bekendt fem år. Frankrig blev atter frit, og de Gaulle blev senere valgt til præsident.

Figurerne i dette sæt er utroligt velde-taljerede med håndmalede slips, bæltespænder, ordener m.v. Bilen er en ældre model fra Norev og forestiller præsiden-



de Gaulles proklamation til det franske folk i anledning af kapitulationen.

tens Citroën DS 19 - den eller en lignende model reddede hans liv, da han i 1962 blev udsat for et attentat, hvor et af baghjulene blev punkteret. Citroën'en kunne uden problemer fortsætte på tre hjul på grund af den avancerede affjedring!

En knælende jomfru

Preiser spreder sig over alle mulige temaer, og en af dette års nyheder er en lille statue eller et monument. Det forestiller en knælende jomfru på en tilhugget granitsøjle, prydet med inskription. Kvinden er i færd med at bede, og selv hendes ansigtsudtryk ser ganske fromt ud - det er modelbyggekunst på allerhøjeste niveau (og det er stadig i skala 1:87). På søjlen er anbragt en krans om inskriptionen, som blot lyder "Anna Magdalena 1532-1591". Monumentet vil passe på et torv, i en park, ved siden af en kirke eller anden, offentlig bygning.



'En fattig jomfru sad i løn...'

Preiser art. nr. 28246 John F. Kennedy. Pris ca. kr. 30,-; art. nr. 13406 "Vive la France!". Charles de Gaulle m.fl. Pris ca. kr. 80,-; art. nr. 29035 Monument m. figur. Pris ca. kr. 30,-.



Det nye monument fra Preiseri et lille anlæg.

MÁV-kølevogn



Tilgits nye, østeuropæiske kølevogn.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ungarske vogne er i dag sjældne gæster her i landet, men tidligere kunne de ofte ses - der er sågar beretninger om, at der på et tidspunkt blev leveret tagrør (til stråtage) fra Ungarn til huse på Ærø - fragtet over med jernbanefærgen fra Svendborg Havn til Ærøskøbing. Desværre har jeg aldrig set billeder fra disse transportere, men ungarske vogne her i landet er der fotobeviser på - blandt andet har Holger B.D. Sørensen taget en del billeder af dem.

Tillig har i foråret udsendt en ungarsk standard-kølevogn fra 1950'erne. Det er vel en lokal variant af den velkendte UIC-type, som DSB også anskaffede (litra IKA), men i Ungarn hed typen GJM og havde de typiske sikker på sider og tag,

som mange OSShD-kølevogne havde.*

Modellen er veldetaljeret uden at gå til excesser, og jeg er specielt glad for, at den anvendte plasttype til de to platforme er ret kraftig, men tilsyneladende også holdbar. Det er irriterende med dele, der let knækker af, bliver bøjedede - eller helt løsner sig.

Vognen er lakeret halvmat hvid med klare, sorte påtryk og gule hjørnemarkeringer. Påtrykkene er omfattende, men står kun på ungarsk og er i øvrigt trykt med meget små bogstaver. Den er RIV-mærket. Modellen er vedlagt bremseslanger, og der er monteret fine håndbøjler under pufferne. Vognen har god vægt og ruller let.

Tillig art. nr. 76779 MÁV-kølevogn, epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 230,-.



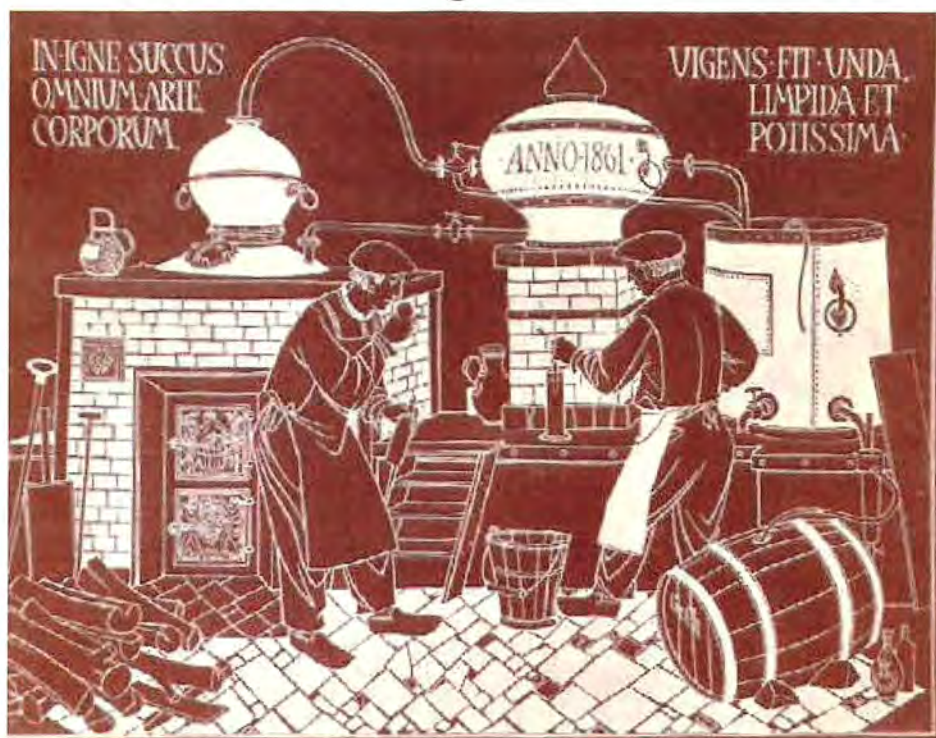
Gavlenden af vognen- også den modsatte ende har hævet platform.



Nogle af påskrifterne på modellen - klare og tydelige.

* OSShD - de østlige jernbaners samarbejdsorganisation, en pendant til UIC, der sikrede gensidig udveksling af godsvogne medlemmerne imellem.

En Alambic – eller en hjemmebrænder



"Ved kunsten at brænde saften af legemet er det uomgængeligt, at vandet er rent og kraftfuldt."

Latinske tekster er altid svære at oversætte og give mening, men her er det dog nogenlunde klart, at renlighed og omhyggelighed er en dyd ved fremstilling af spiritus ("brænde saften af legemet"). Spiritus er latinsk for "ånd", mens alkohol er arabisk (al-kohl) og betyder "fint pulver til øjensminke". Senere (i Europa) kom ordet til at stå for det fineste stof i vinen, nemlig alkoholen.



En alambic, meget lig den, jeg så tilbage omkring 1980 i Sydfrankrig, men denne er dog rengjort og finpudset. Foto wikimedia.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange år siden opholdt jeg mig i bjergbyen Bardou i Sydfrankrig nær Pyrenæerne. En middagsstund, hvor alting var lukket, sad jeg på en bænk i den lille stationsby La Trivalle nedenfor Bardou. Jeg ventede på toget. Byen var ikke stor og bestod nærmest kun af hovedgaden. Det var bagende varmt. Jeg sad i skyggen under platantræerne. Pludselig hørte jeg motorstøj, og lidt efter kom en traktor kørende. Den trak en meget hærget påhængsvogn med en mærkelig opbyg-

ning. Jeg kiggede forundret på ekvipagen, der lignede en mobil asfaltko-

Traktorføreren standsede lige ud for, hvor jeg sad. Så steg han ned af traktoren, gik hen til påhængsvognen og rodede med nogle ting og tændte op i en ovn, hvorefter han løftede et lille træbord og en gammel wienerstol ned, tog en kolonnebog og skriveredskaber frem og satte sig og ventede, mens han røg en Gitane. Imens røg det lige så kraftigt fra "kanonovnen" på påhængsvognen, men ellers skete der ikke noget.



Bjergbyen Bardou oppe i Pyrenæerne, hvor jeg boede - uden el, lys, varme eller andre bekvemmeligheder, blot 'rå' stenhuse.

Det varede ikke længe, så kom en mand ud fra en af de omkringliggende gårde. Han rullede en vintønde foran sig hen ad grusvejen. Med mellemrum standsede han og bankede jernringene, der holdt staverne sammen, på plads, således at tøndens ikke faldt helt "i staver". Da han kom hen til manden med traktoren, standsede han, og de to mænd gav sig i snak med hinanden, hvorefter tøndens blev rejst på højkant, og spunsen fjernet. Manden med køretøjet gik i gang med at bakse med grejerne på påhængsvognen. Pludselig forstod jeg, hvad det hele drejede sig om.

Det var et mobilt destillationsanlæg, et hjemmebrænderi eller en *alambic*, som traktormanden var kommet kørende med. Her kunne de lokale få udnyttet de sidste rester af årets vin, der måske var blevet for sur eller overgæret. Vinen kunne så destilleres og blive til ren spiritus, som jo sagtens kunne bruges indvortes. Smart, at intet gik til spilde – og selvom hjemmebrændt spiritus måske kan være en skrap omgang, kan det nok smagssættes, så det bliver drikkeligt.

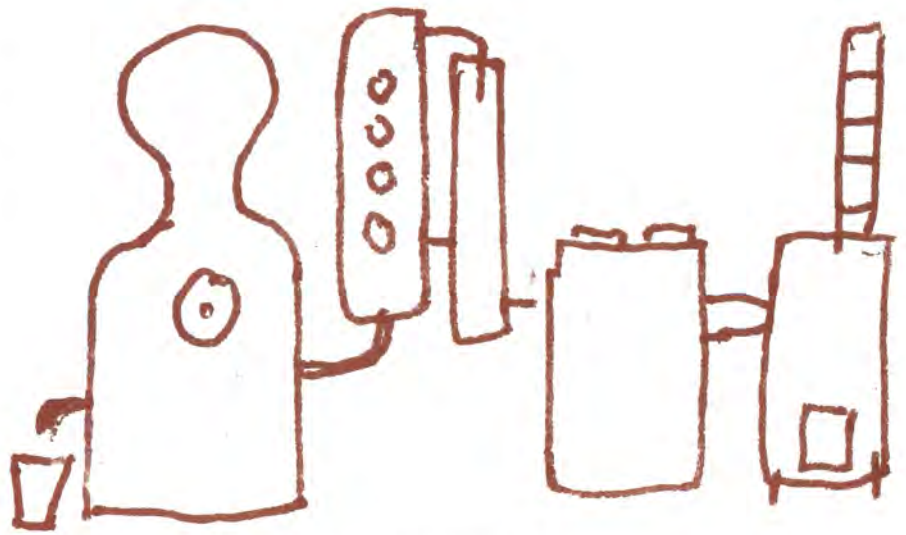
Nå, jeg fik ikke fulgt resten af programmet, for mit tog kom, og jeg måtte videre. Jeg har dog ofte tænkt på denne kostelige scene, som kunne være taget ud af en Jacques Tati-film, og ofte også tænkt, at noget lignende var utænkeligt herhjemme, hvor al destillation stort set var monopoliseret til De Danske Spritfabrikker (D.D.S.F.) gennem mange årtier. Hjemmebrænderi var lig med arrest- og tugthus, bøder og nærmest hjul og stejle. I dag er det anderledes, der er flere små destillatører på markedet, men det foregår nok ikke på samme vis som dengang i Sydfrankrig med mobile *alambic*'er midt på landevejen.

Alambic i model

Jeg fik lyst til at lave en *alambic*, men hvordan skulle jeg gribe det an? Jeg havde kun en vag erindring om, hvordan *alambic*'en egentlig så ud - bortset fra, at den var sodet og møgbeskidt. Heldigvis kom industrien mig til undsætning, for såvel Busch som Faller har lavet nogle sæt med hjemmebrænderidele - på tysk "*Schwarzbrennerei*". Det hjalp jo noget på hukommelsen. Jeg fik fat i begge sæt plus en traktor, en påhængsvogn og nogle landlege figurer, og så var det bare at gå i gang.

Det var dog ikke så ligetil - for der er lige så mange opbygninger af *alambic*'er, som der er - eller var - hjemmebrændere. Fælles for dem alle er dog, at der skal være en ovn, et kogekar, et destillationsapparat og en beholder til opsamling af destillatet - brændevinen. Det kan så være mere eller mindre kunstfærdigt udført, der kan være filtre og andet, så de to byggesæt måtte modereres lidt for at få et plausibelt resultat ud af dem. Jeg endte med at bruge Fallers sæt med ret store dele - Busch-sættet er mere primitivt og beregnet til et skur eller udhus.

Alle dele blev malet matsorte, snavsede eller rustne. Påhængsvognen fik den ene sidefæl skåret af og limet fast i nedslået



Skematisk tegning af en Alambic. Tegning SoB



Fallers destillationsanlæg



Busch's sæt af et hjemmebrænderi.



Delene til *alambic*'en, patinerede og klare til montering.



Prøveopstilling af kedler, kar, destillationsapparat, filte m.v. Geværet kan være praktisk at have med... men ikke alle rørforbindelser er på plads.



Bødkeren midt i arbejdet, set fra et andet fad. Slg. SoB.



Oksetrukket, primitiv alambic i Frankrig. Slg. SoB.



En eventyrlig vinbil fra Anjou-Touraine. Lidt af en udfordring i model. Slg. SoB



Model af alambic i reel størrelse. Bemærk skorstenen, der er foldet ned. Slg. SoB.



M. Achille Bonnet ankommer med sin ekvipage til en lille plads i byens udkant - hvad mon han skal nu?

tilstand, og på det, der var indersiden, blev der slebet med sandpapir for at få antydning af træets årer. Hele vognen blev malet med en blanding af matsort og mørkebrun farve - det gav overfladen en lodden, stofflig, næsten rådden karakter. Traktoren blev patineret med jord- og rustfarver, og så var det tid til montering af delene på påhængsvognen.

Som sagt er der frit spil mht. udstyret. Først skulle de enkelte dele opstilles på realistisk vis (hvilket jeg håber, at de er) med rør mellem dem. Til slut kom spande, balloner, kvas, en gasflaske, lidt kul, sågar et gevær m.v. op på ladet, og en stige blev anbragt op ad siden. Et gammelt Preiser-bord blev malet i gammel stil, en stol ligeså, og nu kan Monsieur Achille Bonnet modtage sine kunder på bedste manér fremover - som han har gjort det på egnen i en menneskealder.

Desværre tog jeg ingen billeder dengang i La Trivalle, selvom jeg havde kamera med på rejsen og netop havde købt en film i den lille kiosk. Alambic'en er væk i dag, jernbanen nedlagt, alle de små butikker er lukket, så der er kun minderne tilbage. Sådan er der så meget, så derfor - husk at tage billeder af hverdagens scener og gemme dem på stabile medier fremover!



Så er processen i gang, og M. Bonnet fører regnskaber, mens bonden til højre bakser med en vinballon.

Busch art. nr. 1186 Schwarzbrennerei.
Pris ca. kr. 125,-.

Faller art. nr. 180457
Brennerei-Einrichtung. pris kr. 80,-.

Preiser art. nr. 17 943
Faun-traktor med anhænger.
Pris ca. kr. 125,-.

Diverse småting, vinballoner, tønder, ølkasser, gasflasker, sække m.v.

Danske Gasværker

Af Flemming Søeborg

Jesper Mann (JM) har udsendt et stort værk om danske gasværker og om banerne omkring dem. Det er et særdeles omfangsrigt værk på hele 288 sider. Der indledes med præsentation af de forskellige typer af gas, f.eks. fremstilling af kulgas, som var den vigtigste metode frem til omkring 1960, om økonomien forbundet hermed, og den historiske side af gasfremstillingen er fint beskrevet. Arbejdet med at fremstille kulgas var dels omstændeligt, dels stærkt forurenende og mandskabskrævende, men gassen var samtidig en betydende del af samfundets basale "infrastruktur" til gadebelysning, madlavning i hjemmene, opvarmning m.v. - aspekter, som de færreste i dag nok tænker over. Der var tæt ved 130 gasværker i Danmark, da der var flest.

Hvert gasværk præsenteres med en kort beskrivelse af byen, egnen eller området, som gasværket ligger i. Disse beretninger stammer alle fra en af de få bøger om gasværker, udgivet på dansk, nemlig J.O. Langs *"Danske Gasværkers Historie"* fra 1920'erne.

Herefter følger så et eller to billeder (ofte fine luftbilleder) samt lidt tekst om de eventuelle jernbaner, der er eller var i gasværkets umiddelbare opland, herunder om værket havde baneforbindelse. Nyttig information og et stort forarbejde fra JM. Det er mig bekendt den første, komplette registrant over danske gasværker med billeder af snart sagt ethvert gasværk i landet - og alene billedsiden indeholder en meget stor mængde information, hvor man kan få lang tid til at gå med at sidde med en lup og finde banestrækninger, materiel, andre industrier - eller blot at nyde billederne, som de er.

Der er god inspiration også til modelbyggere, da flere af værkerne - eller måske hovedparten - er ganske små og dermed nemt lader sig bygge i model - det gælder f.eks. Christiansfeld Gasværk eller Ringe Gasværk på Midtfyn, hvor hovedbygningen i øvrigt stadig eksisterer. Ikke alle gasværker havde jo dimensioner som Valby Gasværk i København, der strakte sig over et stort areal med tilhørende normal- og smalsporede jernbaner.

Der er nogle punkter, jeg gerne vil kritisere. For det første er inddelingen af emnerne meget ejendommelig: Først alfabetisk ø for ø (begyndende med Als, så Bornholm etc., men efter Fyn bliver det Jylland, hvorpå der fortsættes med Langeland. Denne opdeling virker ikke logisk, på trods af den alfabetiske rækkefølge. Her finder jeg, at en konsekvent, geografisk opdeling eller en opdeling efter bynavne havde været mere indlysende.

De utroligt mange opremsninger af i og for sig ligegyldige oplysninger om hvert enkelt gasværks tekniske indretning virker trættende, og jeg tvivler på, om ret mange andre end hæftets forfatter og undertegnede har tygget sig igennem dette stof; her kunne JM med god ret have redigeret ganske voldsomt i teksten, som oven i købet flere steder gentages ord for ord. Og at vi ved hvert eneste opslag skal have at vide, at *"J.O. Lang skriver blandt andet og med datidens retskrivning"*, ja, det kunne have været nævnt én gang i forordet, men ikke på hvert eneste opslag.

Tekstpassagerne om baneforholdene stammer fra wikipedia;



Forsiden af hæftet viser Haslev Banegård i 1956.

også her er der gentagelser, og hæftet har ikke været udsat for den fineste form for korrektur - ellers ville korrekturlæseren have fanget udtryk som *myre malm/myremalm*, *at værd/at være*, *drift perioden/driftsperioden*, *Fyn forsat/Fyn fortsat* for at tage nogle få eksempler. Der er heller ingen konsekvens - på et og samme opslag står f.eks. *Viby gasværk/Viby Gasværk*, der kan forekomme nu- og datid i én og samme sætning, og der er enkelte direkte fejl (side 39 Ringe for Tommerup, side 50 SFB for SNB).

Jeg savner også forklaringer på begrebet "fjerntænding". Hvordan fungerede en fjerntænding - jeg ved, at i København brændte gaslygterne med svag flamme om dagen, indtil lygtetænderen kom forbi lygtepælene om aftenen og med en lang stang drejede op for gassen, men hvordan kunne man tænde pr. fjernkontakt?

Jeg vil heller ikke kalde hæftet for "en bog". Dels er det aflange hæfte spiralbundet, dels er det utroligt slasket, tungt og svært håndterbart og slet ikke til at sidde med i lænestolen, skulle man nu have sat sig for at lystlæse i det. Bortset fra billederne, den komplette registrant og oplysningerne om gasfremstillingen, som giver hæftet dets berettigelse, er der ikke meget at hente i det. Da hæftet tilmed er ret dyrt, ville en kraftig beskæring af det trykte stof måske have kunnet bane vejen for en mere professionel og bogagtig fremstilling. Denne anmelder savner f.eks. nogle beretninger fra ansatte, der havde kunnet fortælle om arbejdet på et gasværk; noget statistik, produktionstal, billeder inde fra selve værkerne og andet ville også have løftet indholdet.

Og så en korrektion: Strandvejsgasværket i Tuborg Havn havde en intern, smalsporet jernbane, for mellem kuloplaget og retorterne fandtes en "uendelig" højbane, hvor små, parvist sammenkoblede kulvogne transporterede kullene. Driften var automatisk uden personale på "togene", som man kunne se nede fra havnekajen. Kort sagt: Et hæfte for gasfans, men man skal virkelig være glødende, passioneret entusiast for at få noget ud af hæftet.

Mann, Jesper: De danske gasværker og banerne omkring. 288 sider, spiralbundet. www.hrmann.dk, 2021. ISBN 9788793656116. Pris ca. kr. 385,-.

ABme-/Bme-vogne fra Piko



Bme-vognen med de store ruder



De to vogntyper til sammenligning



Høj, svungen gotisk gavl

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Måske siger overskriften ikke ret meget for mange, men når den "oversættes" til materiellet til "Østersø-Expressen", der kørte mellem København H. og Berlin (Ost), bliver det anderledes interessant og relevant.

"Østersø-Expres" kørte i årene 1956-95 mellem de to hovedstæder og medførte ud over disse DR-vogne også DSB-siddevogne. Nogle dage var der indsat Mitropa-sovevogne til Berlin, andre dage medførte toget de specielle, sovjetiske sovevogne, således at man kunne køre i én og samme vogn København-Moskva.

DR's ABme-/Bme-vogne af denne type

var svaret på UIC's type Y-siddevogne, men der var nogle markante forskelle: For det første var vinduerne langs siderne noget større end de velkendte på f.eks. DSB's B-vogne. For det andet havde DR's vogne højt, spidsbuet tag ("gotisk tag"), hvilket var særligt tydeligt i vogngavlene. Som noget pudsigt var kupéerne i ABme-vognene lige store, mens Bme-vognene, som udelukkende førte 2. klasse, var betydeligt mindre.

Jeg kørte selv i 1981 en tur i en af disse vogne fra København til Berlin Zoo, hvilket var en mindeværdig, men også ret ubekvem tur. Jeg havde ikke råd til en sovevognsbillet, så det blev blot til en siddeplads i nattoget - og sæderne var ualmindeligt ubehagelige at sidde på (kunstlæder, rent syntetisk, østtysk kvalitet). Jeg havde ikke tænkt på mad

eller drikke, for jeg regnede blot med at kunne sove undervejs.

Pludselig, lige inden afgang fra København H., blev kupéen "invaderet" af en flok tjekker i højt humør. De skulle hjem til Prag. Med sig havde de madpakker, øl og andet godt. De begyndte at spise, og da de så mig sidde brødflov i hjørnet, blev de helt forfærdede over at høre, at jeg hverken havde vådt eller tørt med til turen - og bød mig såvel øl som rugbrøds-klemmer med wienerschnitzel. Det glemmer jeg dem aldrig for. Da vi kørte ud fra Nykøbing F., bød de tilmed den danske togfører på en øl, hvilket han med glæde tog imod - med ordene: "Ja, her kommer jo ikke flere rejsende", og så fik han sig en velfortjent go'natøl!

Ovre i "DDR-land" husker jeg, at vi me-



Godkendt til overførsel på Østersøen, Øresund og Storebælt.



Knivskarp litrering på vognene



En ægte epoke IV-vogn fra 1969

get tidligt blev vækket i kupéen af en brysk, ung pasbetjent, der råbte: "Pass-kontrolle!", hvorefter han klappede et skrivebord, der hang i en rem om hal-sen, ud og stillede sig klar med stempler. Passene blev kontrolleret nøje, stemplet, hvorefter han gik, mens tolderne kiggede sig omkring, dog uden at gennemse os eller bagagen. Udenfor blev toget bevog-tet af talstærkt politi med schäferhunde; betjentene havde stænger med spejle, så de kunne kigge op under vognbunden efter spioner. Ordnung muss sein!

Pikos modeller

Piko har udsendt følgende modeller:

En Ame-, en Bme- og en ABme-vogn i den velkendte, mørkegrønne farve fra epoke IV. De store vinduer ses tydeligt, ligesom det spidse tag i gavlene er fint gengivet. Finishen er flot, blandt andet står de mange påtryk skrappt og læsbart - selv på batterikasserne er der påtryk. Pudsigt nok er vognene også godkendt til overfarten Korsør-Nyborg, men der har de vist aldrig været? Og jeg mener ikke, at der har været direkte tog Århus-Berlin (Ost) med DR-vogne, men - jeg kan tage fejl.

Der er komplet indretning med mørkegrønne sæder i begge vogntyper, og de er meget letløbende, omend bogi-

erne kunne være udført lidt sirligere. De har revision i 1969, så der er tale om epoke IV-modeller, som passer fint sammen med en eller to røde DSB-B-vogne samt en grøn SZD-sovevogn eller en tilsvarende rød Mitropa-vogn. De medfølgende vognløbsskilte (to stk. pr. vogn) viser i denne sammenhæng desværre vognløbet Berlin-Wroclaw-Krakow (Polen), så det er lidt udenfor den ellers bekendte rute.

Piko art. nr. 58551/58552 DR Y-vogne ABme/Bme, epoke IV. H0-modeller. Pris ca. kr. 450,- pr. stk.

CargoNet-dobbeltvogn i N

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I nd imellem dukker opsigtsvækkende nyheder op i andre skalaer end H0. Den nye dobbeltvogn i spor N fra Fleischmann hører til disse uventede, men flotte modeller. Vognen er en T2000-dobbeltvogn litra Sdggmrs med plads til to sættevogne. Disse to sættevogne er flotte i sig selv med påtryk fra det norske firma Kjell Hansen Shipping og et motiv med et tremastet sejlsskib.

Selve bærevognen er todelt og støbt i metal med virkelig mange detaljer - og flere i den medfølgende pose. Vognen er udstyret med kortkobinger (NEM 355). Den er meget letløbende med god vægt, hvilket også er nødvendigt, så den bliver på sporet selv i snævre kurver.

Fleischmann art. nr. 825012 Cargo-Net T2000 dobbeltvogn m. to sættevogne. Epoke VI, spor N. Pris ca. kr. 600,-.



Dobbeltvognen fylder meget, selv i spor N - cirka 210 mm.



Midterpartiet, som er leddelt.



Også sættevognens gavle har påtryk.

Odense Letbane tæt på åbning



Hjallesegade, hvor Letbanen drejer ind til trinbrættet. Nu er der kommet tavler, køretråd m.v. op. Totalt indikerer 20 km hastighedsgrænse for letbanevognene.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det har taget en del år at nå så vidt, langt flere end det tog, da Odenses første sporvej blev åbnet i 1911: Dengang tog det ét år at få anlagt og opbygget sporvejen, som så vidt vides kom i drift uden problemer. Den nuværende sporvej eller letbane er i store træk færdigbygget - alle spor er lagt, der er monteret strømførende køretråd, der har været prøvekørsler gennem længere tid, og på det seneste er alle "detaljerne" - skilte, lamper, bænke, automater osv. - efterhånden også monteret. Her i foråret blev der så lagt vækstmedie (jordlignende produkt) ud mellem sporene, og nu kan man tydeligere se "tegningen" af dette store projekt: en grøn kile tværs gennem byen.

Det er flot, det ser såvel indbydende som moderne ud, og der er ingen tvivl om, at byen vinder voldsomt ved denne nye sporvej, der vil aflaste smalle gader og veje for ikke kun utallige store busser, men også for masser af privatbiler, for - det skal man jo ikke glemme - der er lige så meget tale om at hæmme biltrafikken som at højne den kollektive transport.

Man kan tydeligt se det på flere af de større gader og veje, hvor der fremover kun vil være én vejbane pro retning og langt færre P-pladser. Hvis man vil den overvældende biltrafik til livs, må man tilbyde andre, attraktive transportmuligheder, og det er jo netop det, man tilsigter ved Letbanen. Det har man nok ikke været helt dygtig til at kommunikere til befolkningen, hvor mange er decideret negative over for banen. Vi må se, hvordan det går, når Letbanen åbner til vinter.

I Hjallese, hvor jeg har fulgt arbejdet på tættest hold siden begyndelsen, mangler endnu lidt finjustering af nogle hjertestykker, som det ses på et af billederne, men ellers er det undselige



Letbanen benytter sig af lyssignaler til regulering af kørslen. Dette er indkørselssignalet til Hjallese.

En Desiro har netop forladt omstigningsstationen Hjallesø på vej mod Ring. Omkring årsskiftet 2021-22 vil Letbanens sporvogne køre på de to forreste spor.



trinbræt, som benyttes meget lidt, blevet omdannet til en ny, flot trafikterminal med direkte skift mellem Svendborg-banens tog og Letbanen. Lidt mærkeligt, at man ikke benyttede lejligheden til at anlægge et krydsningsspor her, hvilket nok ville være mere nyttigt end krydsningssporet i Fruens Bøge. Muligheden er forpasset nu.

I øvrigt kan det også undre, at letbaneselskabet ikke har planlagt en forbindelse mellem Hjallesø-linien og den kommende linie til Odense ZOO/Dalum, således at der ville blive tale om en ringlinie, men måske har udsigten til en krydsning i niveau med Svendborg-banen virket for uoverstigelig - selvom Københavns Sporveje og masser af sporveje i udlandet havde flere overskæringer i niveau med jernbaner.

I den modsatte ende af Letbanen ligger en flot "diamant" - krydsningen mellem Letbanens to spor umiddelbart før endestationen ved Tarup-Centret. Når jeg sammenligner ældre sporvejssystemers køretrådsophæng med dette, er jeg meget overrasket over det meget enkle ophæng, selv her ved et så kompliceret sporanlæg. Forenklingen kan skyldes, at Letbanen anvender pantografer, hvor de klassiske sporveje anvendte trolleystænger.

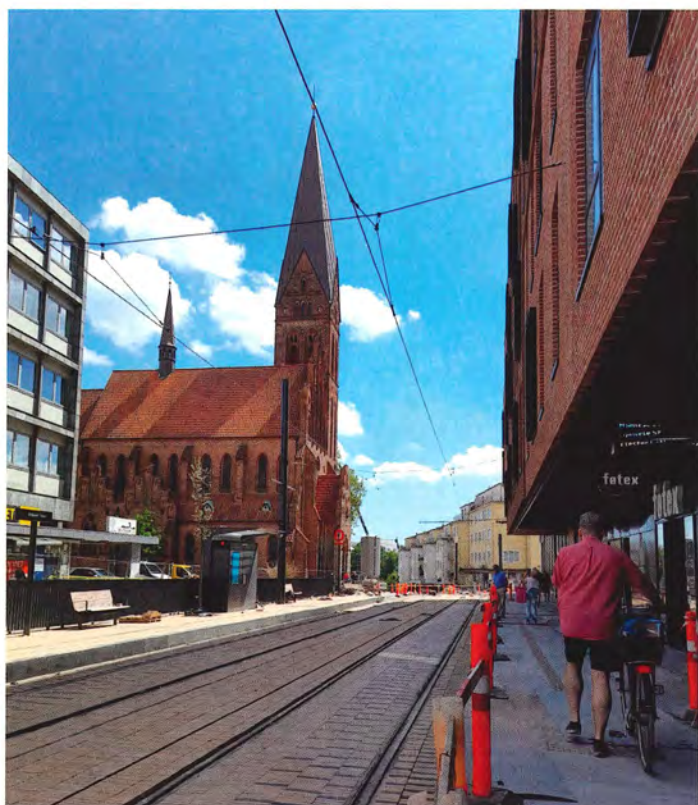
I midten af Odense, ved Fisketorvet, hvor der førhen var lys, luft og en åben plads, er der nu tætbebygget med store betonkasser, beklædt med diverse pyntesten. På det sidste billede ses den katolske kirke, der nu får sporvogn næsten til døren. Hvad man ikke kan se på billedet, er den kæmpestore P-kælder til 800 biler, der ligger nedenunder fotografens fødder. Kælderen fungerer også som "sivegade", hvor bilisterne kan køre igennem diverse bump, smalle passager, rundkørsler osv. for at dukke op igen ved Skibhusvej.



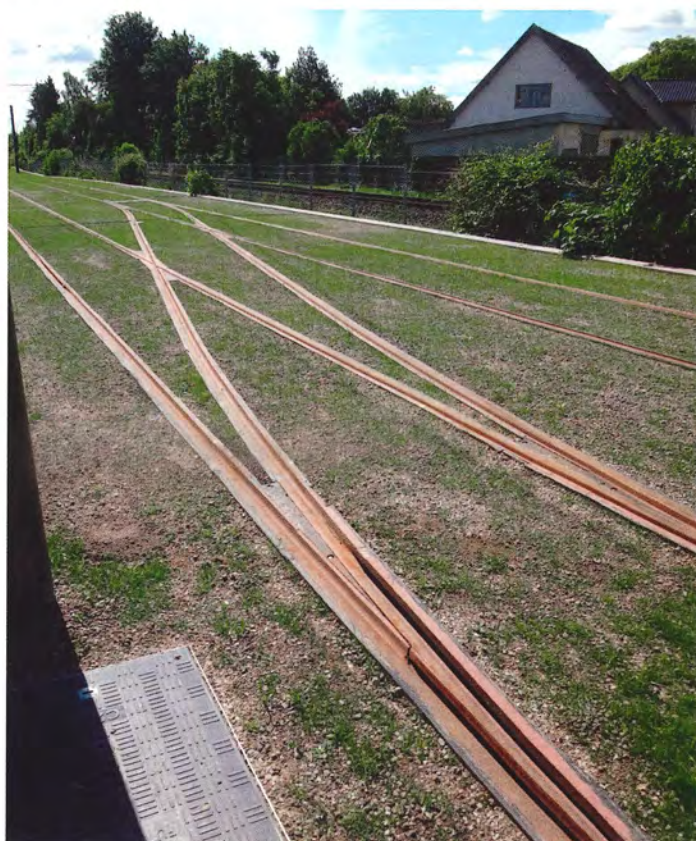
Udsigt fra fodgængerbroen over Svendborg-banen ned på Letbanens endestation. Endnu mangler en del arbejde på området.



Transversalen umiddelbart før Tarup-Centret med den meget enkle køretråd.



Fisketorvets stoppested med den Katolske Kirke og nybyggeriet til højre - her var der førhen en åben plads med legeredskaber, pølsevogn m.v..



Lige før endestationen ligger denne transversal, hvor græsset er ved at gro op. Til højre anes Svendborg-banens spor.

Traktor under renovering



Her er råvarerne til traktoren - fine og præcise som 3D-print.



Delene til byggesættet er renset, grundet og malet med matrød farve (RAL 3002) og er parat til samling.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For et par numre siden blev TAARUP-grønthøsteren fra det svenske firma Frykmodell.se præsenteret, og der er andre, interessante modeller i programmet. Jeg faldt for denne model af en Volvo BM T350-traktor, hvor motoren kan anbringes på en arbejdsbænk.

Byggesættet er fremstillet i 3D-print og er dermed meget filigrant og spinkelt. Det er nemt at bygge, når først delene er renset, grundet og bemalet.

Det er bedst at bruge air-brush eller spraymaling til decorationen. Traktoren er rød, dækkene sorte, motorblokken grå eller olievædet sort, mens arbejdsbænken er grå - i min udgave er den lidt for blank og behøver lidt patinerung, ganske som motoren behøver det.

Når delene er samlet, er traktoren med tilbehør lige til at anbringe på gårdpladsen eller hos den lokale smed eller mekaniker.

Volvo BM 350 blev bygget i over 28.000 eksemplarer i årene 1959-67. BM står for Bolinder Munktel, et svensk traktorfirma, der i 1950 blev købt af Volvo.

Frykmodell Volvo BM T350.

Byggesæt. H0-model.

Pris ca. kr. 150- + fragt.



Traktor, arbejdsbænk med motor og motorhjælm - klar til anbringelse på diorama eller modeljernbane.



Ikke en Volvo, men en Massey-Ferguson traktor, halvt gemt i et krat på Thurø, 22. februar 2021.

Værktøj og træer fra Auhagen



Den kraftige saks har et godt, sikkert greb og er fra firmaet Hoxex.



Plastic-bidetangen er af mærket Pichler.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den store saks er et værktøj, der er velegnet til mange arbejder i hobbyrummet. Den klipper papir særdeles effektivt, men også karton, pap, bølgepap, gummi, blød plastic og andet kan klippes med denne svære og tunge saks (som vejer 190 gram). Træ og hård plast er den knapt så velegnet til.

Et meget nyttigt stykke værktøj er bidetangen til at løsne plasticstøbninger fra støbearkene. Den lille tang er uhyre skarp og præcis, og det er en stor lettelse at anvende den. Tangen ligger godt i hånden og er lige velegnet til højre- og venstrehåndede.

Den er glimrende til at klippe de små plasticdele fra det ligeledes nye tilbehørssæt, som Auhagen har udsendt. Det er et moderne skinnearbejder-sæt med diverse maskiner, værktøj, hjælpemidler m.v. til brug ved det daglige vedligeholdelsesarbejde ved sporet. De fleste dele er plaststøbte, men der er endvidere et laserskåret kartonark med ekstra tynde dele; dertil kommer fin tråd (til kabler) og et udklipsark med (tykke) skilte.

Delene er nemme at samle og anbringe på anlægget - bedst er det nok at vælge et spor, hvor der ikke skal køres på, for ellers



Et træ inden bemaling og bevoksning og et træ, plantet, dekoreret og bemalet. Lidt nedfaldne blade liver op på det lille diorama.



Grenene skal først rettes lidt ud inden 'Beflockung'.

må man fjerne tingene hele tiden (men det gør man jo også i virkeligheden). I model vil de fleste nok vælge at lade skinnearbejdet være permanent. Et fint og universelt sæt, der navnlig kan bruges på nyere anlæg (epoke IV og frem), der vinder ved patinering.

Sidste år udsendte Auhagen et sæt med ti små træer med "støtekorset". Træerne er støbt sammen med tre stolper, og der medfølger bundplader, pose med "foliage" (løv) og vejledning. Træerne er meget fint støbt i bøjeligt, mørkebrunt plast; men inden samling bør stolperne bemales i lys træfarve. Dernæst skal grenene rettes lidt ud, således at trækronerne bliver mere fyldige.

På grenene smører man lidt lim, hvorefter små totter af løvet kan anbringes på grenene. Når det hele er tørt, kan træerne forsigtigt klippes fri af støbearkene (med den ovennævnte plastic tang!). Herefter kan træerne enten "plantet" på de medfølgende plader, eller de kan stå i det fri - og træerne kan naturligvis også bruges uden løv til et vinterlandskab. Løvet er det eneste, jeg ikke er 100 % tilfreds med: Dels drysser meget løv af, når man klipper totter til, dels er løvet lidt for gulgrønt (efterårsagtigt) og skulle efter min smag have været mere grønt. Derfor har jeg til nogle af træerne benyttet Heki-Flor, som samtidig er mere fyldigt. Men under alle omstændigheder en fin nyhed, som Auhagen antyder passer til alt fra spor N-H0.



Indholdet i skinnesættet.



Skilte m.v. medfølger også.



I sættet er der også et par bæretænger til skinnestykker. Skinnen medfølger dog ikke.



Som et stort insekt er svelleskruemaskinen klar til indsats. Også de andre dele er med i sættet.



Skinnelasker i H0 - vist aldrig set før.

Auhagen art. nr. 90009 Arbejdssaks. Alle skalaer.
Pris ca. kr. 150,-

Auhagen art. nr. 90010 Plastic-bidetang. Alle skaler.
Pris ca. kr. 110,-

Auhagen art. nr. 70950; Ti unge træer, skala N/TT/H0.
Pris ca. kr. 220,-

Auhagen art. nr. 41670 Skinnearbejder-sæt. H0, epoke IV-VI.
Pris ca. kr. 190,-



Der medfølger en lille troljevogn. Her er den fyldt med svelleskruer, værktøj og andre dele fra sættet.

Flere forretningsfacader



Damefrisøren på hjørnet af Kildevældsgade og Helsingborggade, Østerbro havde disse fine glasskilte i 1994.



Damefrisøren set fra en anden vinkel.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For nogle numre siden bragte jeg en serie billeder af forretningsfacader. Her er nogle flere til inspiration. Enkelte steder kan man stadig finde de flotte glasskilte som dem, der prydede damefrisøren i Kildevældsgade på Østerbro.

Det lille røgeri på havnen i Svendborg havde en enkel påskrift på facaden, Exportrøgeriet "Aktiv", og aktivt var det: Røgningen begyndte arbejdet sidst på natten, så der var en liflig duft på havnen hver morgen. Bygningen var kulsort af røgen indeni, men det var fascinerende at komme derind og se de gyldne fisk hænge over ilden og bagefter komme ud

derfra med et par røgede sild. Bygningen var kraprød udvendigt - og eksisterer såmænd endnu, men har været ombygget og drevet som restaurant gennem mange år.

Billedet fra Odense er mere taget med for at vise et gavlmaleri og de særdeles umage proportioner mellem den høje ejendom og det bittelille hus - ikke anbefalsesværdigt til modeljernbanen.

I Fjellebroen Havn på Sydfyn lå den kombinerede købmand og det tilhørende gæstgiveri i mange år. Sidst i 1980'erne lukkede det helt, men for nogle år siden blev gæstgiveriet forsøgt genoplivet. Foran bygningen holder min daværende bil, en Citroën Acadiane - en luksusudgave

af en 2 CV. Bygningen ville være flot at have i model og kan måske "cross-kittes" af flere (tyske) modeller - det er et forsøg værd.

Endelig et par billeder fra Nymindegab, helt ude ved klitterne ved Vesterhavet - et dejligt og naturskønt område. I byen er der stadig forretninger, en stor kro, et fint lokalmuseum, en lille 'banegård' (til skinnecykling) og benzintank. Som det kan anes, har bygningerne skiftet farve, og benzintanken er skiftet fra Netto til OK; mon ikke Netto-tankens oprindeligt var en Gulf-tank efter skiltets form at dømme? I hvert fald må der være inspiration at hente på billederne. I øvrigt er kvinden på det sidste billede min ærede hustru, Suzanne Henriksen.



Fjellebroen Gæstgiveri i april 1988 - desværre lukket på dette tidspunkt. Kameraet var heller ikke for godt..



På gæstgiveriet sad endnu enkelte skilte, selvom forretningen var ophørt i april 1988.



I Odense kunne man stadig midt i 1980'erne se sådanne umage bygninger.



Her drejer det sig mere om skiltningen og bymiljøet ved købmanden i Nymindegab og tankstationen i midten af 1970'erne. Begge dele findes endnu. Postkort, slg. SoB.



Eksportrøgeriet 'Aktiv', Svendborg Havn den 7. oktober 1984 - et dejligt sted at hente friskrøget fisk om morgenen.



Næsten samme scene ved købmanden i Nymindegab, dog ca. 45 år senere - med friske jordbær. Det er ikke de samme personer på de to billeder...

Gamle sveller fra Juweela



Skinne- og svellestabel i Marslev den 10. marts 2021. Foto SoB.



Juweelas slidte sveller - meget realistiske, men også skrøbelige.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det lyder næsten som en vittighed - hvem ville dog finde på at købe gamle, slidte sveller? I den virkelige verden er det forlængst forbudt at genbruge gamle sveller til f.eks. havebæde, trapper o.lign. på grund af det store indhold af giftige stoffer, men i model kan de sagtens bruges - enten langs sporet, hvor der netop er foretaget udskiftning af enkelte, slidte sveller, eller i en bunke eller stabel på en læssevej, hvor de blot venter på at blive fragtet bort - naturligvis på en lastvogn, for hvem kunne dog finde på at bruge jernbanen til godstransport her i landet? De kan også bruges som en primitiv, men effektiv sporspærrer som den i Tommerup. I dag er den fjernet, da forbindelsessporet til Assensbanen nu er helt væk.

Juweela har udsendt en pakke med 40 stærkt frønnede sveller, grålige i farven og med glimrende struktur i svellerne. Om der er gengangere imellem, har jeg ikke konstateret, men de kan jo vendes og drejes og stables, så det ikke virker så påfaldende, hvis der skulle være to med de samme årer og tegn på slid/råd. Svellerne er støbt i resin eller lignende materiale og er derfor ret nemme at knække.

Juweela art. nr. 28224 Fyrre frønnede sveller.
Pris ca kr. 60,-.



Bunke af nyere sveller, muligvis i Glyngøre. Foto Nils Bloch.



En effektiv sporspærrer af krydsstillede sveller på Assensbanen. Tommerup marts 2008.

Nye biler i H0



Den velholdte DKW på havnen i Svendborg den 20. august 1984. Foto A.E. Andersen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der udsendes til stadighed nye bilmodeller, men mange af nyhederne er blot kendte modeller i nye bemalinger. En af disse er den formskønne Peugeot 404, som Brekina tidligere har udsendt. Nu er den kommet i en sjælden, tofarvet variant, beige/nougatbrun, som jeg aldrig har set her i landet, men derfor kan den udmærket have eksisteret i i hjemlandet Frankrig. Flot er den, tilmed med åbent soltag og små halffinner.



Den elegante Peugeot 404 og den praktiske DKW 3/6.

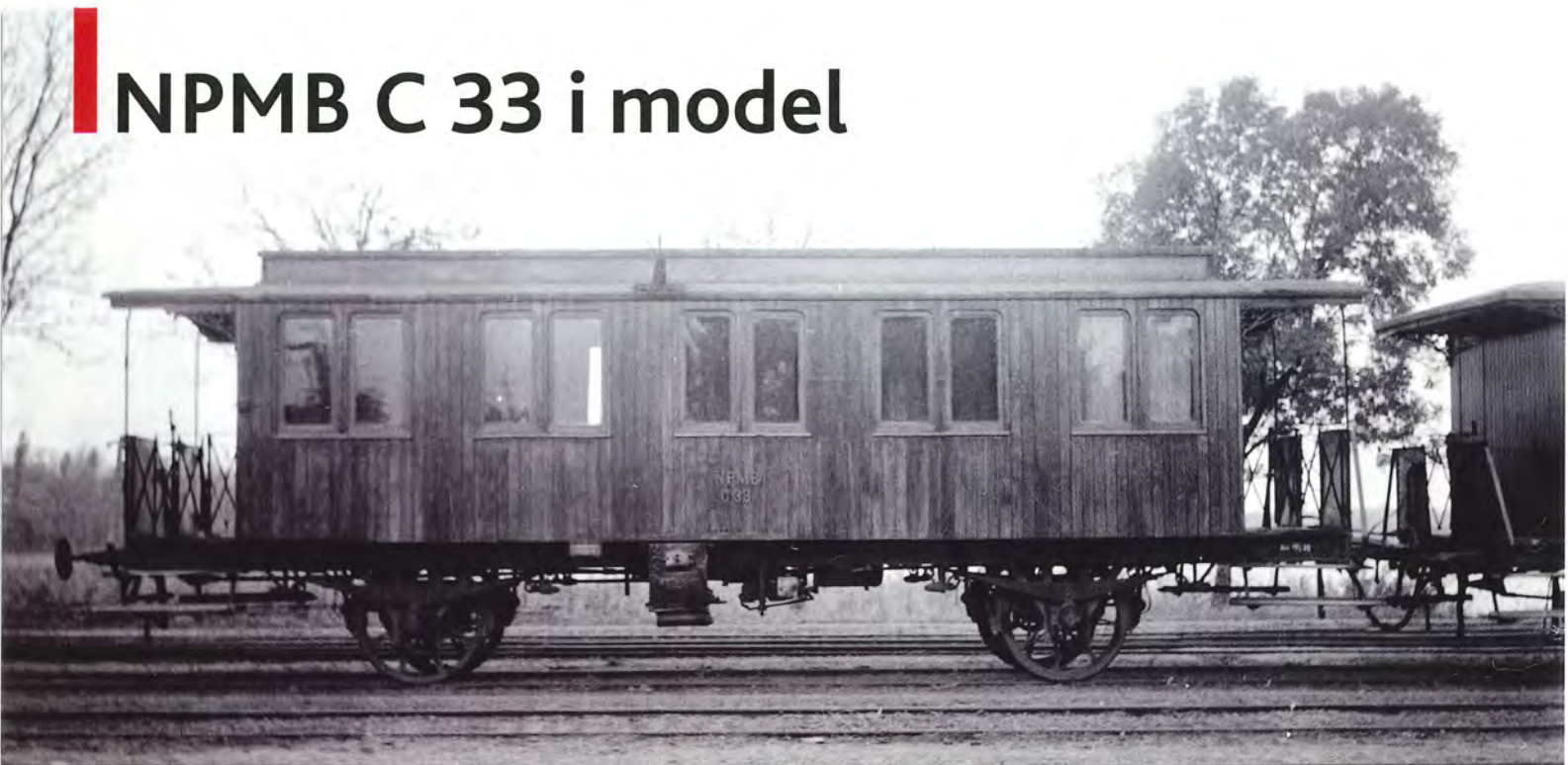
Den anden nyhed denne gang er reel - DKW 3/6 fra Wiking. Hidtil har denne varevogn kun eksisteret som skrabet billigmodel hos Busch (i ældgamle Praliné-forme), så det er fint, at denne klassiker nu er udgivet i vore dages standard med superfine tryk og glimrende kvalitet. DKW'en var ret almindelig her i landet og blev især benyttet af håndværkere, mindre virksomheder med ejerens navn påmalet - det var et lovmæssigt krav. En af mine skolekammeraters far havde en plastvirksomhed, og på bagdøren af den mørkegrønne DKW var således malet "HA-TA PLAST". I mange år kørte en tilsvarende DKW rundt i Svendborg - bilen var indrettet som campingvogn for et ældre par.



De to nyheder set bagfra - ganske uden sammenligning i øvrigt.

Brekina art. nr. 29025 Peugeot 404.
Pris ca. kr. 100,-. Wiking art. nr. 033401
DKW Schnelllaster. Pris ca. kr. 100,-.

NPMB C 33 i model



NPMB C 33 på det originale billede fra 1958, som gav inspirationen. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.

Af Flemming Søeborg

Lad det være sagt med det samme - dette er et projekt, jeg ikke er helt tilfreds med, men på den anden side er det resultatet af flere års forberedelser - og anstrengelser.

For mange år siden opdagede jeg, at den forlængst ophuggede vogn fra Præstøbanen NPMB C 33 havde en slående lighed med Rocos gamle prøjser-vogn af typen CiPr99 - en vogntype, som i originaludgaven var meget sjælden her i landet, men som fandtes i talrige lignende udgaver - ofte med anden form for tagrytter, større vinduer, træbeklædte osv. Billedet viste imidlertid C 33 lige fra siden og virkede derfor meget inspirerende. Den var i øvrigt bygget i 1900 af Weimar, og den blev først udrangeret i 1958, hvorefter vognkassen muligvis blev brugt som skur.

NPMB's vogn var træbeklædt, og så havde den skarpt afskåret tagrytter i enderne, hvor de fleste danske vogne havde forlængede, afrundede tagryttere. Vinduerne var let afrundede i de øverste hjørner, hvilket Rocos ikke var. Alligevel ville jeg gøre forsøget - og det er efterhånden mange år siden, jeg fik idéen.

Tiden gik, men sidste år fandt jeg projektet frem igen. En egnet vogn - DSB Cup-vognen fra Roco i den forføjlede, hindbærrøde farve - blev gravet frem igen, skilt ad, og så begyndte det møjsommelige arbejde med at ridse lodrette "planker" på vognsiden.

Det gik nogenlunde - men det er dræbende kedsommeligt, og husk at bruge et vinkeljern eller lignende til arbejdet - og hav et par træklodser til at understøtte redskaberne med. Nå, så langt, så godt.

Siden jeg fik idéen, var der imidlertid dukket flere billeder af vognen op. Et af dem viste den skråt fra et af hjørnerne, og så dukkede en overraskelse op: Gavlene var nemlig totalt uden vinduer, der var blot en smal dør i den ene side, men ellers var hele gavlen listebeklædt. Det var ikke så godt, for Rocos gavle var pladebeklædte med centralt placeret dør med vindue.



Der dukkede heldigvis dette billede op af C 33, set fra en skrå vinkel, således at gavlen også kunne ses. Foto Just Andersen.



Så gik det hårde arbejde i gang - siderne skulle 'rilles op', et kedsommeligt arbejde, så det blev ti ad gangen, pause, og så ti mere. Ikke alle blev lige lodrette....



Og da dette rillearbejde var overstået, kunne et nyt begynde - fremstilling af nye gavle - også meget tidskrævende.



Endelig blev gavlene limet på siderne og fik lov at tørre natten over. Herefter skulle diverse åbninger tilpasses nøjere.



Her er tagrytteren omdannet, men endnu ikke bemalt - og bemærk, at alle tagventiler er fjernet.



Efter bemaling i sort bliver litreringen påført med skalpel, pincet og lim på tandstikkere.



Det pynter utroligt meget med bogstaver i ægte messing.

Nu kunne jeg jo blot have skåret en stump plast til og limet i vinduesåbningen, men selvom jeg bagefter indridsede lodrette riller, ville det alligevel kunne ses, hvor vinduet havde siddet, og - ingen snyd her! Der var ikke andet for, jeg måtte også lave nye gavle.

Vognens gavle blev tegnet over på et stykke papir, og derefter skar jeg 1 mm rillet plast til og finpudsede det, så det passede til gavlene. Herefter blev de gamle gavle savet af, og de nye monteret i stedet. Tynde Evergreen-lister markerede døråbningerne, og så var jeg så vidt.

Det "lette" arbejde

Så var det tid til taget. Her skulle jalousierne og de små trækruder på tagrytteren slibes væk, og i stedet skulle det hele blændes af med tilpassede, 0.5 mm strimler af plast. Det betød, at taget på tagrytteren også måtte fornyes - atter et stykke 0.5 mm plast (fra en pålægsbakke!) blev skåret til og limet fast.

Og dernæst undervognen. Rocos model er udstyret med stjernehjul, så de blev bibeholdt. Gasbeholderen lod jeg også blive, men pufferne blev savet af og erstattet med kurvpuffere. Fra et ætseark (ukendt mærke) fandt jeg nogle ætsede perronlåger, mens stængerne til taget er ståltråd.

Påskrifterne grublede jeg længe over. Den rigtige vogn havde

påskruede messingbogstaver, så det skulle modellen naturligvis også have. Jeg havde flere ark med ætsede bogstaver og tal - men hvordan skulle jeg montere dem? Hvis jeg først gjorde det, når vognen var malet, risikerede jeg grimme limklatter på vognkassen, så jeg valgte denne løsning: Først spraymalede jeg hele vognkassen matsort. Derpå limede jeg bogstaver og tal fast med meget lidt lim (R/C Modellens Craft Glue, fås hos Witzel), og da limen var tør, efterlimede jeg med cyanolim. Så sidder tegnene bombefast. Efter endelig bemaling af vognkassen med 'teakfarve', grå samt gulbrune nuancer, kunne farven fjernes fra påskrifterne med en glaspenn.

Et par passagerer blev limet på sæderne - ikke mange, for Præstøbanen havde givetvis ikke mange passagerer til dagligt - og selvom vognen i virkeligheden havde kupéer, har jeg accepteret modellens storrum. Trin blev malet i slidt træfarve, undervognen fik rustbehandling (altså prægning af rust), mens vognkassen fik tilført patina i form af tørpulver - og således blev NPMB C 33 omsider færdig i model efter tyve års tøven. Det ses godt nok tydeligt, at vinduerne er ca. 1 mm for små i højden, men alternativet havde været at lade være med at lave vognen - eller at have bygget den helt fra grunden (hvilket min medfødte magelighed havde forhindret). At det så alligevel tog mere end blot "en lang aften", siger sig selv, men - jeg synes nu også, at det var umagen værd. Nu mangler blot næste projekt - et egnet maskine til Præstø-vognen. Den kommer - men det er et meget større projekt, som endnu kun eksisterer i teorien.



Udsnit af foto fra Præstø med sandsynligvis C 33 i midten bag fotografen. Perronblikket er åbenbart sort. Foto Just Andersen.



På dette billede af den 'mavelandede' C 33 ses tagrytteren tydeligt. Billedet stammer muligvis fra ophuggerfirmaet H.I. Hansen, Odense. Ukendt fotograf, slg. SoB.



Her er vognsiden malet i ældet træfarve, så litreringen skal afrensnes.



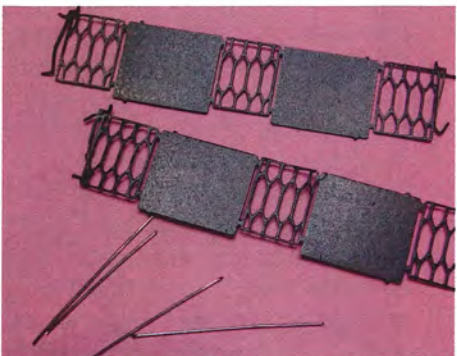
Nå, mester, hvad siger du til det - er den ved at være klar til lakering.



Gavlen på Præstø-vognen - snart klar til udrangering



Værkfører Svendsen er ikke tilfreds med vognen og så den gerne udskiftet med noget nyere, der ikke krævede så meget vedligeholdelse.



De ætsede perronlæger er grundet og be-malet med sort sprayfarve.

Byggematerialer:

- Roco Cup- eller anden CiPr99-vogn (art. nr. 44816 eller andre)
- Fire kurvpuddere (Dekas, Weinert eller andre)
- Perronlæger (ukendt mærke, men Halling har nogle velegnede)
- Plasticard 1 mm rillet, 0,5 mm glat; ståltråd, hård
- Messing-alfabet (EpokeModeller)
- Maling, lim, passagerer
- Værktøj: Skarp hobbykniv, fintandet sav, fil, sandpapir, bidetang, træklodser, glaspenn, elastikker, stållineal, tandstikker, pincet
- Kaffe, kraftigt lys, god lup, ro...

JEN-TUG made by JENSEN MOTORS

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Omkring 1930 begyndte brødrene Alan og Richard Jensen, der har danske rødder, at producere eksklusive sportsvogne på deres fabrik i West Bromwich, lidt nord for Birmingham. I 1976 sluttede produktionen, der også havde omfattet mindre lastbiler under navnet JNSN, og så den pudsige Jen-Tug.

Jen-Tug var ligesom Scammell Scarab udviklet som afløser for de hestetrukne ladvogne, og som jernbaneselskaberne var storkunder af. Modsat konkurrenten, den tre-hjulede Scammell, var Jen-Tug med fire hjul, men et noget mindre køretøj, der næsten kunne vende omkring sin egen akse, så den var megen anvendelig i små og smalle gader. Den blev drevet af en kun 30 HK 1200 cc Ford- og senere Austin-motor. Produktionen var fra krigens slutning og indtil 1957.

Modellen er fra Classix og er i skala 00/1:76, den britiske modeltogsskala.

Jensen Motors samlede også mindre serier af biler for andre mærker, bl.a. de første årgange af Volvo sportsvognen P 1800, inden svenskerne overtog produktionen og flyttede den til Göteborg og tilføjede et S i betegnelsen, P 1800 S. Karosserne blev fremstillet hos Pressed Steel i Linwood, Skotland, hvorfra de blev kørt med tog ned til Jensen Motors, der færdiggjorde bilerne. Sporene til Pressed Steel lå der i forvejen, da firmaet tidligere fremstillede jernbanemateriel, bl.a. DMU-motorvogne og personvogne for British Railways. Pressed Steel fremstillede også Hillman Imp-karosserne, og her var transporten til Rootes-fabrikken meget kort, da den lå på den anden side af vejen, så karosserne rullede over vejen i et tunnelrør i første sals højde. I dag er begge Linwood-fabrikker borte, og en ny bydel er opført på stedet.

En tilføjelse om Brdr. Jensens produktion: Fra 1937 blev Jensen-bilerne bygget med Nash-motorer og meget smukke karosserier. Model 541 havde plastic-karosserier og Austin-motor. Den blev lanceret i 1953 og blev kun bygget i begrænset antal.



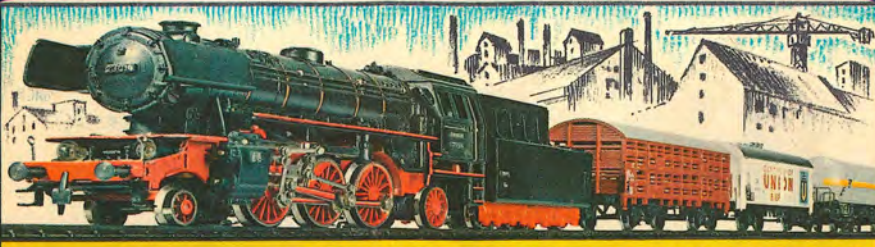
JEN-TUG'en ligner mere en normal forvogn eller sættevognstrækker - i kleinformat.



JEN-TUG fra Classix i midten mellem to 'konkurrenter', omtalt i tidligere numre af bladet.



En Jensen-sportsvogn 541 på ladet af en JEN-TUG - desværre ikke samme skalaforhold.



START EN MORSOM HOBBY

- det koster mindre end De tror. De får topkvalitet og leg til hele familien

Lokomotiv nr. 3005 ... kr. 114,50

NYHEDER:

Kvægtansportvogn nr. 4029 kr. 16,50

Oliven Dörtmunder Union Bier nr. 4034 kr. 18,50

Trykgas-tackvogn nr. 4028 kr. 27,25

MÄRKLIN

MODELJERNBANER HO - DET NEMMESTE SYSTEM

Vi har maser af reservedele til dit gamle Märklin tog, her er kun vist et lille udvalg af hvad vi kan tilbyde, har vi det ikke, kan det sikkert skaffes.



kr. 149,-/10stk.

Märklin

E600300 Motor kul og børste til gammel motor



kr. 38,-/10stk.

Märklin

3 størrelser 7152 stor 7153 mellem 7154 små

Har du også taget din gamle hobby op igen under Corona nedlukningen, så er du ikke

alene. Har du brug ekstra stumper, reservedele eller bare mere af det hele, så besøg

vores store brugtafdeling. Her kan du også få hjælp og råd, hvis det kniber med at huske

hvordan det hele tilsluttes. Under alle omstændigheder giver vi gerne en kop kaffe



fra kr. 5,-/stk.

Märklin

Metal skiner har vi i massevis, f.eks. 10 Lige skinne 18cm 5106 fra kr. 70,-



fra kr. 100,-/stk.

Märklin

Elektriske sporskifte par 5202 kr. 250,- 5117 kr. 200,- og buetsporskiftepar 5147 kr. 250,-



kr. 38,-

Märklin

7185 Lang slæbesko, 7164 Mellemlang slæbesko (passer til MY) og 7175 2 korte slæbesko



fra kr. 100,-/stk.

Märklin

Vingsignal 7039 kr. 100,- 7040 vingsignal med 2 afhængige vinger kr. 125,-



fra kr. 10,-/stk.

Märklin

Køretrådmast 7009 kr. 10,- 7019 Køretråd 36cm eller 7018 Køretråd 27cm kr. 100,-/10stk.



kr. 27,-/5stk.

Märklin

7194 Perfektomskifterfjeder

www.togcenter.dk