

Nr. 61
Februar 2022

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 132,-
Euro 17,75

E 987-993
75 ÅR I 2022

"PERLE" KØRER IGEN



■ PFR
FRA DEKAS



■ LINT
TOGSÆT FRA MÄRKLIN



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



9 772245 403007 00061

BK 24.02.2022 - 20.04.2022
ISSN-2245-4099 BK Returuge 16

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 61, 11. årgang
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk for deadline
mht. annoncer m.v.

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.400. Løssalgsspris kr. 132,-

Abonnementspriser for 2022:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 642,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 742,- / Euro 99
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 842,- / Euro 112,50

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Middelfart Sparekasse
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
ny 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



Af Flemming Søeborg / Foto: Jonas Henriksen.

2021 var et anstrengende år på flere leder. Dels fortsatte
covid-19 med de følger, den havde, og dels gik det ikke så
godt med distributionen af bladet, efter at Bladkompagniet
overtog dette arbejde. Der har været mange klager over ude-
blevne blade, alt for mange. Jeg har klaget videre, har talt med le-
dere og chefer og fået mange (so)forklaringer - men forhåbentlig
går det bedre i år. Nogle - heldigvis de fleste - oplever aldrig, at
et blad (eller den daglige avis) udebliver, andre har oplevet det to
eller tre gange alene i 2021. Det er selvfølgelig ikke acceptabelt,
men distribution er åbenbart et meget vanskeligt område i dag.

Vinteren igennem er der kommet mange nye modeller, hvor-
af blot et fåtal er med i dette nummer. Men det bliver "endnu
værre" i årets løb, for der kommer masser af danske og uden-
landske modeller: Desværre blev der heller ikke i år nogen
Nürnberg-messe at berette fra, så nyhederne bliver her kun
summarisk omtalt ud fra katalogbillederne - men jeg vender til-
bage til dem i årets løb. Der er store ting i vente, forlyder det - vi
venter i spænding.

Piko vil også være med på vognen og udsender i efterårets løb
litra EB i nummer 1.000-udgaven, som DSB fik i vinters, og så
kommer en helt ny My fra firmaet. I første omgang en rød/sort
version, men den vinrøde vil givetvis også komme på et tids-
punkt. Der bliver trængsel på skinnerne!

Ved nytårstide kom den fine PFR-vogn (med bremsehus) fra De-
kas, og det er en model, der har været meget savnet - så vidt jeg
ved, er det den første, åbne godsvognsmodel med højtsiddende
bremsehus på markedet. Egentlig ser den fremmed ud, når man
som jeg aldrig har set forbilledet i virkeligheden, men den er flot
i vognstammerne.

Spor og baners aldrende hjemmeside bukkede desværre under i
forbindelse med en opdatering, så indtil videre ligger den brak.
Det er meget tidskrævende at lave en ny, så det må afvente bedre
tider. Diverse aftaler, tilbud, præsentationer m.v. er derfor sus-
penderet indtil videre. Mangler du et eller flere ældre numre,
så send en mail til redaktion@sporogbaner.dk. De fleste numre
er stadig på lager. Jeg har i vinterens løb overtaget en stor del
af "Lokomotivet"s fotoarkiv, så der ligger mange ældre, aldrig
offentliggjorte fotos til kommende artikler.

Forårets store modeljernbanemesse under DMJU's "vinger" er
atter udskudt og vil efter planerne finde sted den 22.-23. oktober
2022 i Kolding. Det er trist, men en klog beslutning af DMJU,
da covid-situationen trods lempelser stadig er en trussel mod
mange i befolkningen. Selv var jeg stærkt i tvivl om, hvorvidt jeg
ville deltage på forårsmessen på grund af covid-19, så forhåbent-
lig ser situationen langt bedre ud til efteråret.

Nok om det - her er første blad af 11. årgang. Lad os så få det
bedste ud af 2022.

Forsidefoto:

Stort foto: "Perle" kører igen. Foto Esben.

Lille foto: PFR fra Dekas. Foto Vagn Holstein

Lille foto: Lint fra Märklin, Hillerød 2018. Foto Flemming Søeborg

Indhold



4 "Perle" kører igen



20 Nyheder i kikkerten



56 Et lille sidebanetog

Leder	2	Den gamle reklame	35
Indhold	3	Nogle tanker om et loppefund	36
'Perle' kører igen	4	En fin, lille slider	37
En beskrivelse af min bane	4	Rettelser og kommentarer	38
En historie om golfbaner og jernbaner	16	Roekampagnen	40
E 987-993 75-års jubilæum	17	Et blandet lokomotiv	43
Nyheder i kikkerten	20	Muskelbundet i miniudgave	44
Igen et pletskud!	24	Mv 1102 - nu med færdigmeldeblink	45
Billeder fra Svendborg-banen	28	Nye Q-vogne fra Dekas	46
Bjergets Dronning	30	Det gamle billede	48
Tanghuset	32	Hadsund-Peter - Helt Perfekt	50
På sporet af 2021	33	Nürnbergkram...?	51
Allt om Hobby	33	Et KS-venteskur	54
Herskeren Hectorrail	34	Et lille sidebanetog, anno 1961	56
Busserne i Aalborg	35	Ikke så Ringe endda	59



SPOR OG BANER

**NÆSTE
UDGIVELSE
21. APRIL 2022**

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. 642,-**

Du sparer kr. 150,- og modtager
magasinet direkte i din postkasse.



'Perle' kører igen

En beskrivelse af min bane



Sønderburg

Bahnhof

Sønderborg station 1910. Slg. Leif Ørndorf.

Af Esben.

Fotos Flemming Søeborg, Esben

En modeljernbane kan have mange primære formål, landskabet, hjemmebyggede modeller, lange togstammer, osv. På min bane er det trafikken der er det vigtigste. I Danmark er der to stationer, der er ideelle til en modeljernbane: Thisted og Sønderborg (Sdb).

Jeg har valgt Sønderborg som hovedstation, jeg har dog måttet undlade et enkelt spor af pladshensyn (520x270 cm). Ideen bag min modelbane er strækningerne Fredericia-Padborg-Hamburg og Tønder-Tinglev-Sønderborg-Mommark (Faaborg) med Sdb som hovedstation.

Sdb er valgt, fordi der i 1950'erne kørte alle former for tog, bumletog-, person-, lyn-, eksprestog og sågar med lidt god vilje meterspor. Sporplanen er overskuelig at kopiere og køreplanen rimelig enkel. Jeg har tjenestekøreplaner og diverse togplaner fra 1950'erne, så det var sådan set bare at nedskalere til mine forhold.

Så kommer der lidt køreplan. Det hele starter med denne her: En grundig gennemgang af trafikken Fa-Pa-Hmb og Tdr-Te-Sdb-Mm og Faa.

Her tegnes en grafisk køreplan fra Tjenestekøreplanen og et nummereringssystem til de lukkede godsvogne, lavet som malede tagreparationer.

Mogens Duus har lavet et program "Godsvognsforsendelse til modelbanen", som jeg bruger til trafikgenerering. Du sætter dine godskunder ind i et excel-ark, og vupti kommer en vognliste og fragtbreve. JTB-køreplan er et fint program, der laver grafisk køreplan, tjenestekøreplan, maskinløb, arbejdsplan.

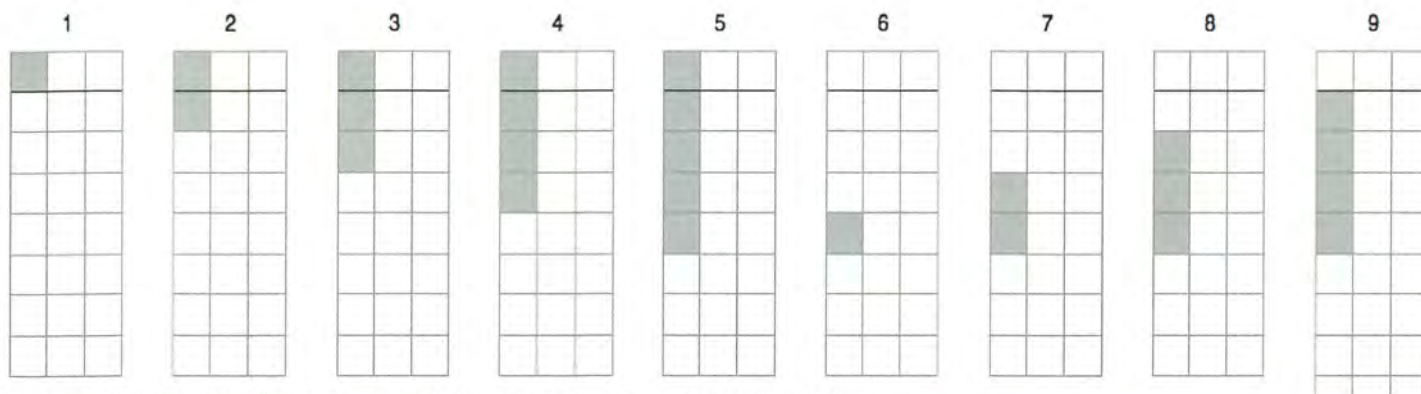
Ligeledes en arbejdsplan lidt som dem, vi anvendte i Post Tårnet, da jeg var ved banen i 1980'erne. Arbejdsgangen er, at jeg skriver tre-fire vognlister ud fra JTB-køreplan og kalder dem dag 1, 2, 3 og 4. Find og placér de vogne, dag 1 viser er under pålæsning. Find tilhørende vognkort og fragtbreve. Vognkort og holder for de enkelte stationer og sidespor. Hver station har sin farve, så en

transport til Sdb har et rødt felt og holderen har en rød kant.

Så er vi i gang. Vogne, der skal læsses på dag 2, skal medtages i togene dag 1, så de er klar til pålæsning næste morgen. Så er det bare at udstikke opgaver til deltagerne i legen. På de enkelte stationer oprangeres afgående vogne i afgangssporene, lokofører får fragtbreve og medtager dem med toget til næste station, hvor proceduren er den samme. Ved ankomst placeres kortene i respektive lommer og vognene i ditto spor. At få det hele til at passe med maskinløb, oprangering, stykgods, vognladning, rutevogne, post etc. er noget af et puslespil, men fortvivl ikke, det tager nogle aftener - og så er vi ikke gået i gang med persontrafikken. Lidt beroligende til ganen hjælper.

Turen rundt på anlægget

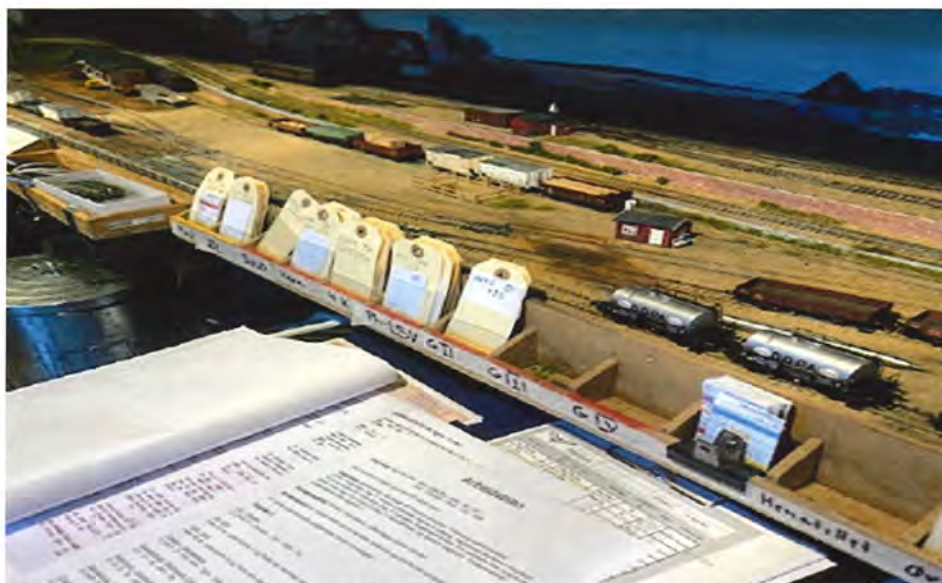
Selve banen er ret enkel. I stedet for en skjult opstillingsbanegård har jeg valgt at have opstilling på 1. sal Kt Post Tårnet (Det Gule Palæ), hvor jeg i sin tid arbejdede som ankomstvagter. Her er seks opstillingsspor og et maskinspor til re-



Koden til løsning af taglapperne - et enkelt og genialt system. Illustration Esben



Tjenestekøreplanen juni 1956. Foto Esben



Vognkort er manillamærker i holdere og arbejdsplanen ligger klar. Foto Esben

misen Mdt. De tre bageste er Padborg Pa og de tre forreste Fredericia Fa, eller som rangerbanegården hedder i tjene-
stesprog Fra. En meget kort strækning
og du er i Tinglev Te, og herfra kan du
vælge en rundstrækning eller en "Re-
turbillet til Sønderborg".

Vælger du turen til Sdb, kommer du
ned ad en rampe bag baggrunden, fald
ca 2,5%, og kommer til Sdb. Herfra over
Christian den X.'s Bro til Sdb Bystation,
der er stærkt inspireret af Mogens
Duus' "Perle".

Sdb By har gasværk, læssevej og slagte-
ri. Videre går det på raske fjed til Mom-
mark (Mm/MmF), der er lidt af en ba-
stard. Af hensyn til trafikken er Mm og
MmF faktisk en del af Sdb Havn, men
køreplansmæssigt er det en selvstændig
station med færge, pakhud, bryggeri og
læssevej. Lidt kompliceret at beskrive,
men billederne hjælper måske lidt.

Som nævnt er trafikken bygget op om
den rigtige Tkp og Togplan 6 og 7, bort-
set fra at der om morgenen med færgen
fra Fåborg ankommer en CIWL-sove-

vogn til viderebefordring til Holland i
Skandinavien-Holland Expressen og
retur med Nordexpressen om aftenen.
Det giver lidt rangering med person-
togene, der ellers mest er Mo-Cps/Crs.
Lyntoget kørtes i 1950'erne af Mo, men
jag bruger Ms.

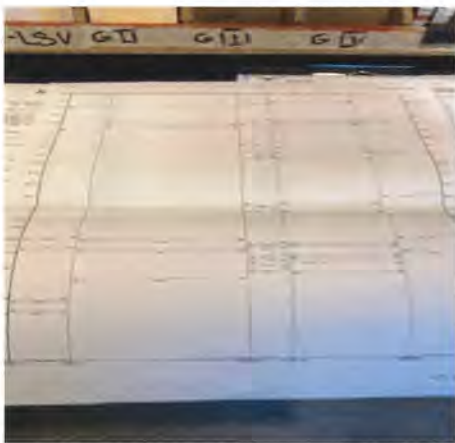
Landskab er der ikke meget af, da
hylderne kun er 40 og 70 cm brede.
Baggrunden er lavet af lidt manipu-
lerede billeder fra Google, Søgade i
København, Vestre Fængsel, Nyhavn,
D.F.D.S., coasterne Samka og Caroline
S, Sukkergården og ikke mindst Ma-
skindepotet. I "stuen" Sønderborg Slot
med Kongeskibet, Gråsten Slot, Dyb-
bøl Mølle, Amtsbanegården i Graasten,
nogle huse fra Ærø og Sdb. Lidt sjov er
en del scener fra Olsen Banden, som
kan ses på billederne.

Raske drenge og hakkedrenge

Persongalleriet arbejdes der alvorligt
på. Udover hr. Brodersen og hr. Godt-
fredsen finder vi de raske drenge fra
Olsen Banden, flanen Lulu Lagenlyst,
en tidligere u-kollega fra det Gule Tårn,

Vogn	Type	Fører	Tid	Stations	Kategori	Tidspunkt
1	10	10	10	10	10	10
2	10	10	10	10	10	10
3	10	10	10	10	10	10
4	10	10	10	10	10	10
5	10	10	10	10	10	10
6	10	10	10	10	10	10
7	10	10	10	10	10	10
8	10	10	10	10	10	10
9	10	10	10	10	10	10
10	10	10	10	10	10	10
11	10	10	10	10	10	10
12	10	10	10	10	10	10
13	10	10	10	10	10	10
14	10	10	10	10	10	10
15	10	10	10	10	10	10
16	10	10	10	10	10	10
17	10	10	10	10	10	10
18	10	10	10	10	10	10
19	10	10	10	10	10	10
20	10	10	10	10	10	10
21	10	10	10	10	10	10
22	10	10	10	10	10	10
23	10	10	10	10	10	10
24	10	10	10	10	10	10
25	10	10	10	10	10	10
26	10	10	10	10	10	10
27	10	10	10	10	10	10
28	10	10	10	10	10	10
29	10	10	10	10	10	10
30	10	10	10	10	10	10
31	10	10	10	10	10	10
32	10	10	10	10	10	10
33	10	10	10	10	10	10
34	10	10	10	10	10	10
35	10	10	10	10	10	10
36	10	10	10	10	10	10
37	10	10	10	10	10	10
38	10	10	10	10	10	10
39	10	10	10	10	10	10
40	10	10	10	10	10	10
41	10	10	10	10	10	10
42	10	10	10	10	10	10
43	10	10	10	10	10	10
44	10	10	10	10	10	10
45	10	10	10	10	10	10
46	10	10	10	10	10	10
47	10	10	10	10	10	10
48	10	10	10	10	10	10
49	10	10	10	10	10	10
50	10	10	10	10	10	10
51	10	10	10	10	10	10
52	10	10	10	10	10	10
53	10	10	10	10	10	10
54	10	10	10	10	10	10
55	10	10	10	10	10	10
56	10	10	10	10	10	10
57	10	10	10	10	10	10
58	10	10	10	10	10	10
59	10	10	10	10	10	10
60	10	10	10	10	10	10
61	10	10	10	10	10	10
62	10	10	10	10	10	10
63	10	10	10	10	10	10
64	10	10	10	10	10	10
65	10	10	10	10	10	10
66	10	10	10	10	10	10
67	10	10	10	10	10	10
68	10	10	10	10	10	10
69	10	10	10	10	10	10
70	10	10	10	10	10	10
71	10	10	10	10	10	10
72	10	10	10	10	10	10
73	10	10	10	10	10	10
74	10	10	10	10	10	10
75	10	10	10	10	10	10
76	10	10	10	10	10	10
77	10	10	10	10	10	10
78	10	10	10	10	10	10
79	10	10	10	10	10	10
80	10	10	10	10	10	10
81	10	10	10	10	10	10
82	10	10	10	10	10	10
83	10	10	10	10	10	10
84	10	10	10	10	10	10
85	10	10	10	10	10	10
86	10	10	10	10	10	10
87	10	10	10	10	10	10
88	10	10	10	10	10	10
89	10	10	10	10	10	10
90	10	10	10	10	10	10
91	10	10	10	10	10	10
92	10	10	10	10	10	10
93	10	10	10	10	10	10
94	10	10	10	10	10	10
95	10	10	10	10	10	10
96	10	10	10	10	10	10
97	10	10	10	10	10	10
98	10	10	10	10	10	10
99	10	10	10	10	10	10
100	10	10	10	10	10	10

Vognlisten. Foto Esben



Jeg har lavet en togplan 6 og 7, der beskriver togenes oprangering. Foto Esben



Bogen er biblen for min bane. Foto Esben



Arbejdsplan for Rangermester og lokofører. Foto Esben

som var et dumt svin og er idømt fast 24-timers vagt i Tårnet uden mulighed for fridage! På Jernbanehotellet i Sønderborg holder Ædedolkenes Klub til på 1. sal. Hotellet serverer mange egnsretter, bl.a. Lam i egen Roe, ("Moutons dans son propre Calme"), Jomfru Hunger, ("Vierge faim"), Varme Fiskefrikadeller med chokoladesovs. ("Boulettes

de Poisson avec Sauce Chokolade"), Gule Ærter med Makronbund ("Pois jaunes avec Macron") og ikke mindst Friske Hakkedrenge ("Hacher les Garçons") fra det lokale drengehem. En af egnens helt store, kulinariske oplevelser har sit udspring på de store, flade vidder omkring Bov, hvor fåreavl er et hovederhverv: Bovlam ("Rôti d'agneau inva-

lide"). Retten serveres hver torsdag som Dagens Ret, og med det foretrukne tilbehør er det ikke kun lammet, der er lamt ved middagens afslutning.

Og såden vil tingene udvikle sig ganske forventeligt mod afgrundens rand ("le bord de l'abîme").



Så kører vi på Højbanen gennem byen.



En enlig rutebil krydser jernbanesporene.

Dette var Esbens beretning om sin særdeles spændende og utraditionelle modelbane. Anlægget er som nævnt bygget i et ret lille rum, men Esben har alligevel fået mest muligt ud af forholdene. På grund af kompleksiteten med de to niveauer og skjulte spor er det ikke muligt at gengive en sporplan, men hele anlægget er opbygget på smalle hylder i to lag oven over hinanden med skjulte ramper mellem de to dele.

De enkelte stationer er opbygget så realistisk som muligt, selvom flere af stationsbygningerne og omgivelserne ikke stemmer overens med virkeligheden - det ses f.eks. ved Mommark Færge, hvor selve bygningen er Øresundsvej Station, og ved Sønderborg Bystation, der er bygget under inspiration fra "Perle" og Haderslev Bystation, og hvor det er O 326, der ses på sporene. Stationsbygningen er en model

fra OKMJ (Witzels model), og sådan får fantasien frit spillerum i samklang med virkeligheden, så det hele går op i en højere enhed.

Det gule Palæ (Post Tårnet) er vidtgående korrekt, omend pladsforholdene sætter en begrænsning i udfoldelsesmulighederne. I et af vinduerne står den til evig tjeneste dømte ukollegiale kollega, og andre steder på anlægget finder man herlige, små situationer fra Olsen Bandens univers - et sted er Egon Olsen kidnappet af 'Bøffen', et andet sted benytter de to andre (Kjeld og Benny) det lokale pissoir til trængende ærinder, og hvad der foregår inde i de mange huse i byen, kan vi kun gisne om - men at der foregår noget, vidner navne som Lulu Lagenlyst og "Ædedolkenes Klub" om. Mon ikke Thummelumsen også findes et sted på anlægget?

Anlægget er bygget med et smil i øjet, men kørslen foregår som antydnet efter helt realistiske principper med vognkort, rutevogne, stykgodskørsel, færgeanløb osv. Til identifikation af vognene, hvilket ellers kan være svært - der er et utal af vogne og andet materiel på anlægget - er de lukkede godsvogne markeret med markeringer ('lapper') på tagene, hvor lapperne udgør tegn i en kode, som Esben og hans venner på kørselsaftenerne så kan aflæse og oprangere efter planerne. Det gør, at legen og kørslen med togene aldrig bliver kedelig eller trivielt, da der hele tiden er noget, der skal nås inden for en tidsramme (køreplanen).

Esbens fulde identitet og adresse er naturligvis redaktionen bekendt, men han har ønsket at fremstå relativt anonym, hvilket vi til fulde respekterer.



Kombineret trafik på Chr. X's Bro - O-maskinen er på vej mod Sønderborg Bystation.



En lignende situation i Sønderborg set fra Dybbøl-siden. Traktor 285 på vej over Chr. X's Bro den. 16. maj 1969. Slg. Leif Ørndorf.



Fra broen fortsætter toget ad Jernbanegade ind mod bystationen som en anden sporvogn.



En lignende situation fra virkelighedens Sønderborg. MP + Fc kører i Jernbanegade 1954. Arkiv Hans Gerner Christiansen.



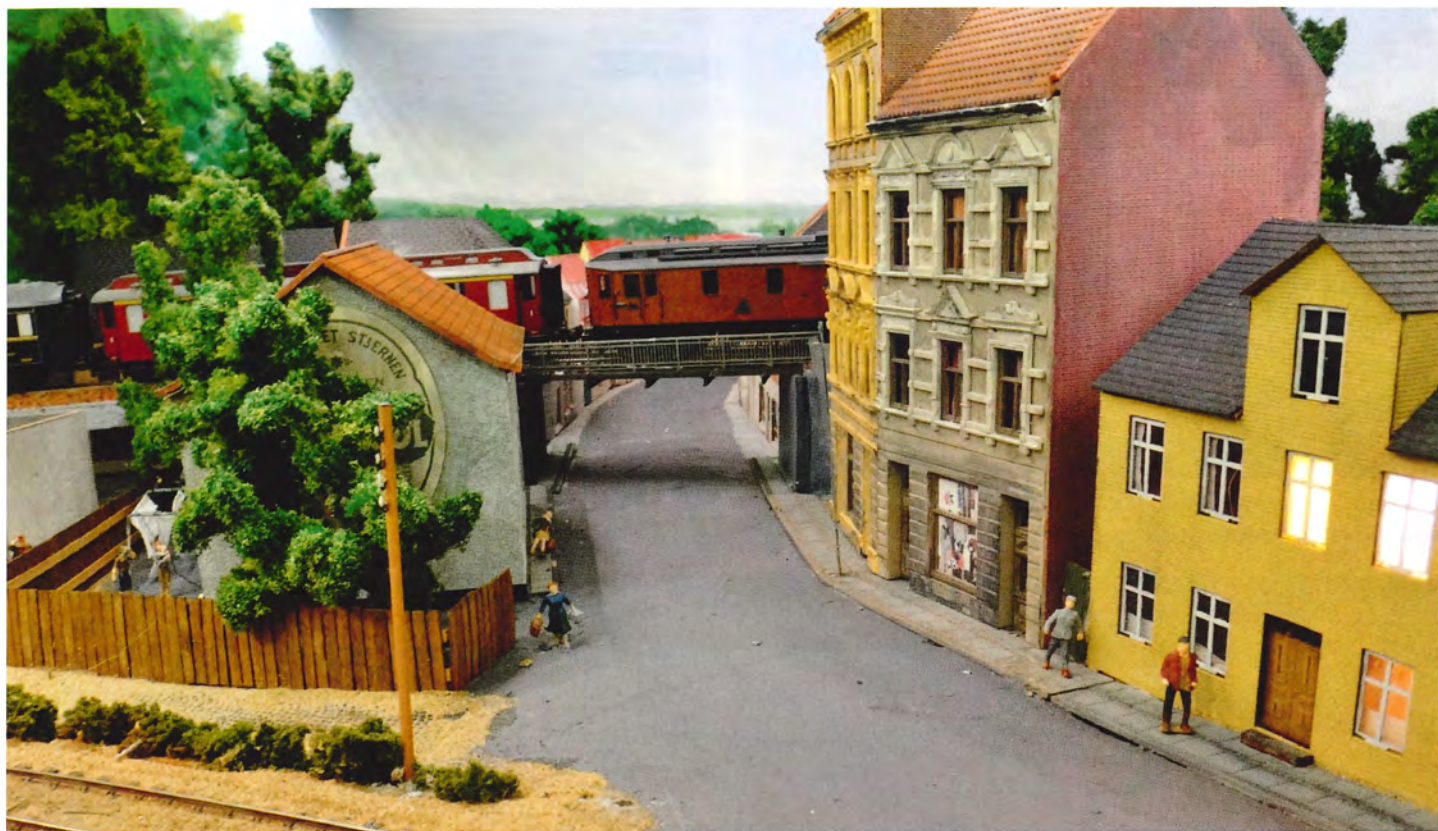
Toget fortsætter ind gennem bymidten forbi Jernbanehotellet.



'Perle' ved Sønderborg Bystation - inspireret af Haderslev Bystation.



Der kan køres med rigtig lange togstammer, her et internationalt tog med bl.a. lysegrøn hollandsk vogn.



Her passerer MT med det lille sovevognstog byen på højbanen mellem husene.



Længere fremme er der en smal tunnel ind under banedæmningen.



Efter lidt rangering på Sønderborg banegård afgår MT-motorlokomotivet med sovevognen og en tagrytternavn.



Mommark Færge set oppefra. De forskellige felter på vogntagene er en kode, der tjener til identifikation af vognene.



Et kig under broen hen mod Mommark Færgehavn.



Færgen er ankommet med CIWL-sovevognen, der trækkes i land af en ML-motorvogn.



Virkelighedens Mommarmark Færge, fotograferet i 1950'erne af Just Andersen.



Det gule Palæ har en fremtrædende plads på anlægget - her arbejdede Esben i sin tid ved DSB.



Og se så, hvad jeg har fanget. Dengang var der sikkerhed for bid i de mange år på egnen, når man fiskede ved jernbanebroen.



E 980 på vej over broen, som i øvrigt kan løftes af, når man skal ind eller ud af rummet.



To portører får sig et hvil inden næste omgang med rangermaskinen F 441. En fin detalje på anlægget.



En mand på vej ud af sit hus - han er vist ved at låse døren. Måske skal han nå 'Perle' henne ved stationsbygningen.



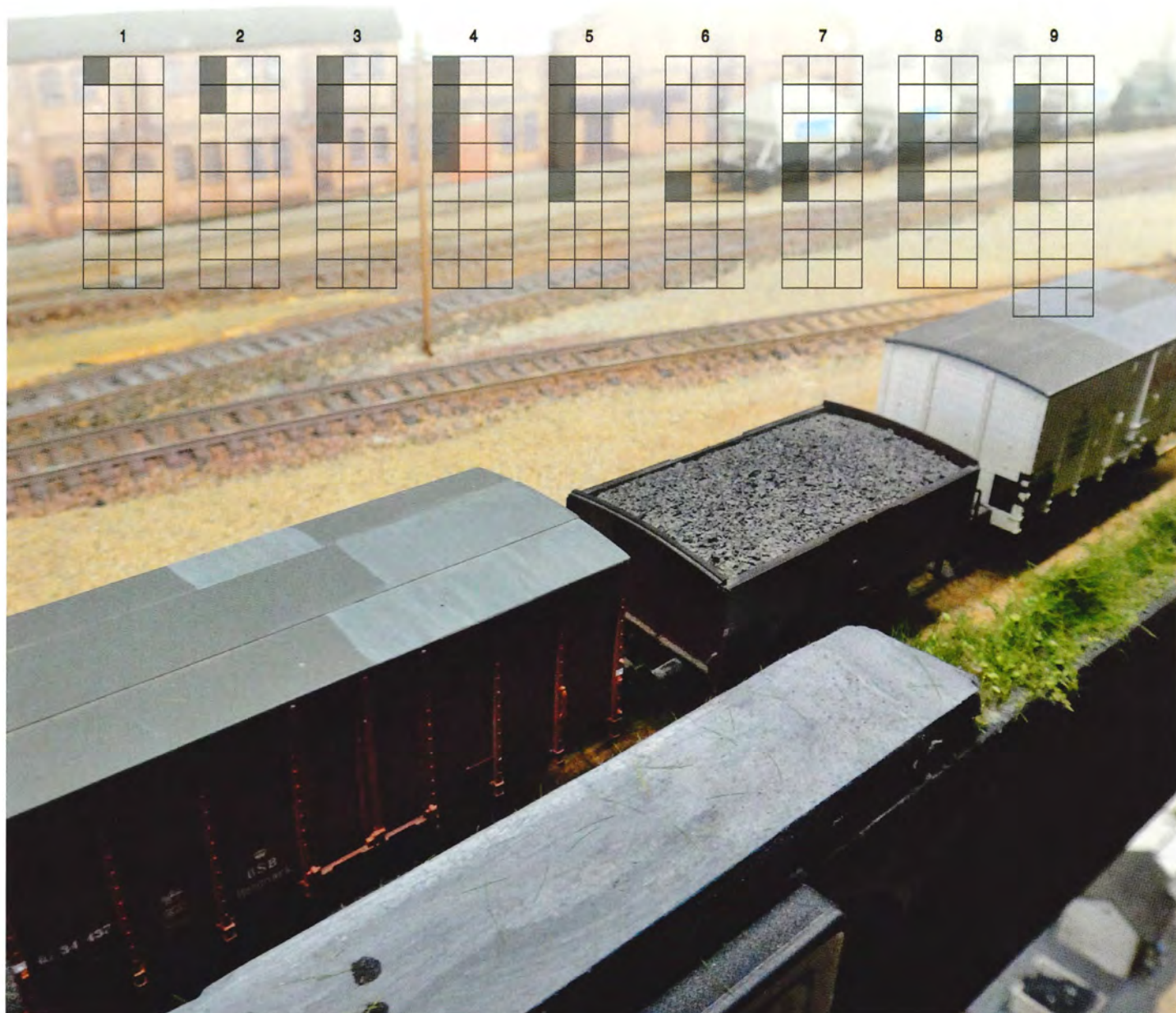
Glad og velnæret forlader en gæst det hyggelige Jernbanehotel - han skal sikkert også med toget hjem.



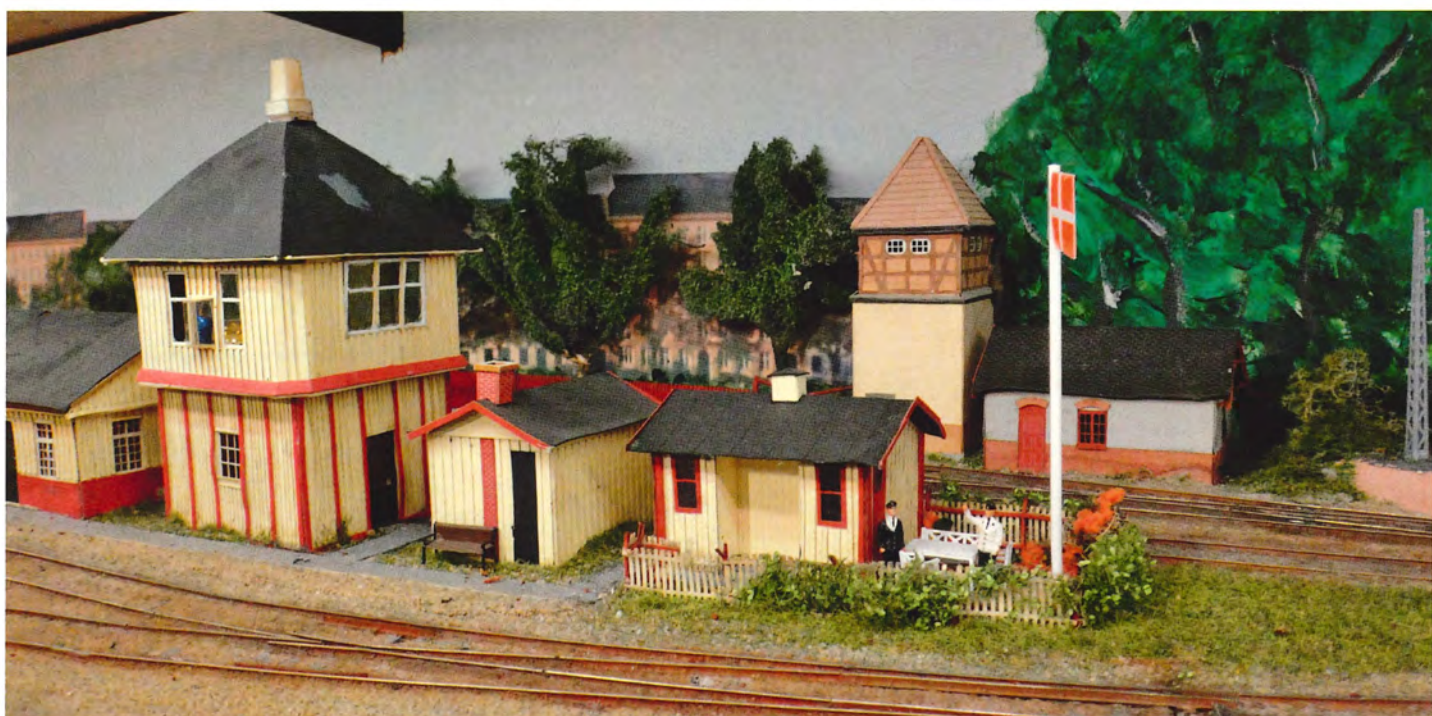
Typisk baggårdsmiljø med triste stier og passager mellem husene.



Et kig hen over Sønderborg godsareal med vognkort og fragtbreve på plads.



Her ses tydeligt vognene med lapperne på taget. Se også skemaet med forklaringen på koderne øverst side 5.



Idyl ved Tårnet - kaffen og smørkagen er klar til d'hrr Godtfredsen og Hartvigsen.



Afgang fra Sønderborg Bystation med O 326, en sjælden model.



I et hjørne ligger der et større maskindepot med flere Mx-lokomotiver.



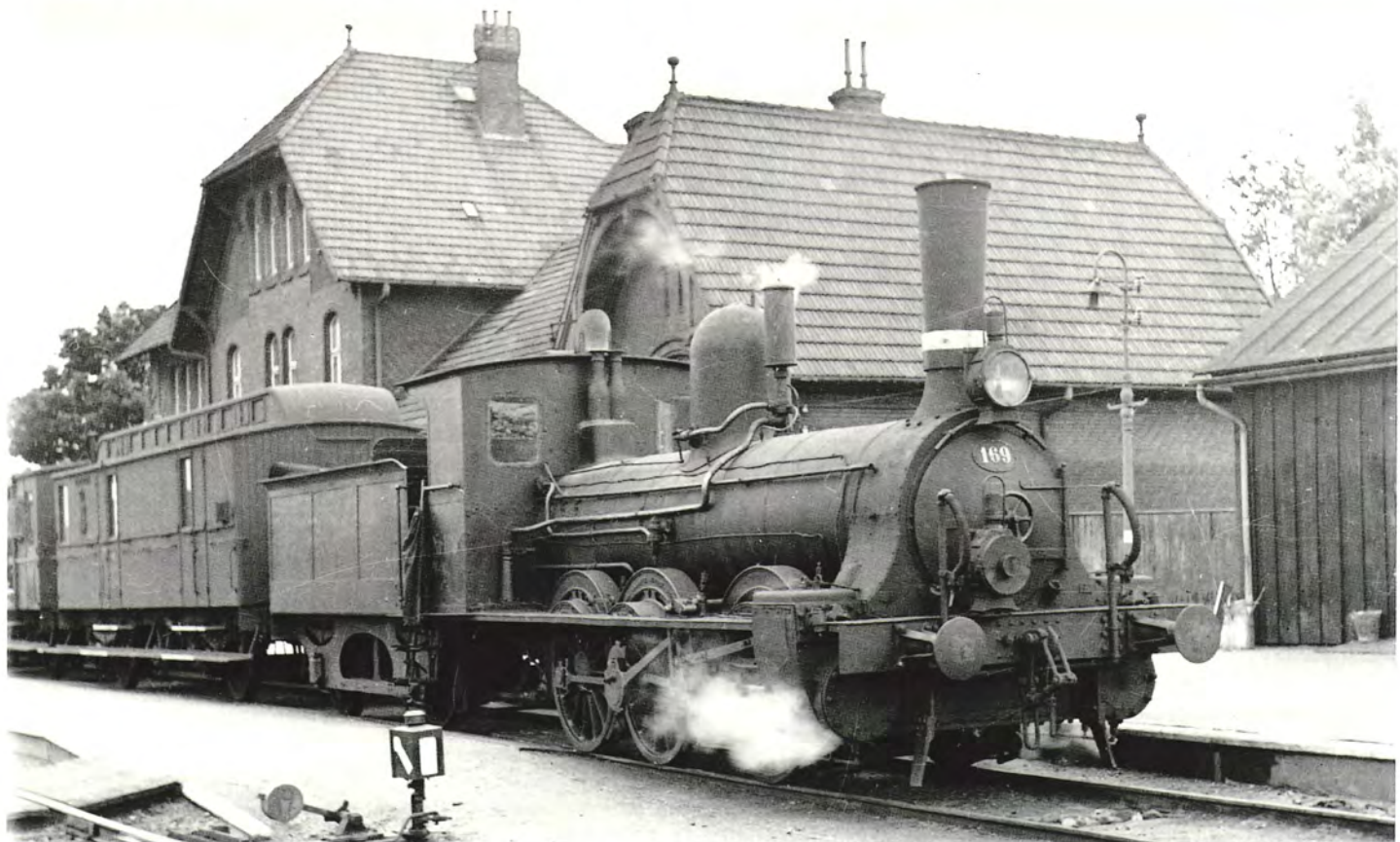
Ak ja - Egon Olsen er kidnappet af 'Bøffen', der er i gang med endnu et rov.



- mens Kjeld og Benny må træde af på naturens vegne.



Så har 'Bøffen' fået bakset pengeskabet over på lastvognen og kan stikke af med tyvekosterne.



Og så kan vi køre af sted igen. G 169 + Do-postvogn på den gamle Sønderborg Banegård 23. juli 1941. Foto James Steffensen.

En historie om golfbaner og jernbaner



GDS-skinnebus passerer et 'Giv Agt'-skilt den 4. juli 1971. Foto Nils Bloch.

Af Bent Ravnild

En jernbanekollega fra Sjælland indviede mig for år tilbage i historien om hans indtræden i golfverdenen – en historie, der uventet fik et jernbanemæssigt aspekt.

Min kollega var blevet interesseret i at komme til at spille golf, hvorfor han kontaktede den lokale golfklub. Han blev inviteret til at møde op på golfbanen, hvor han som 'føl' blev tildelt en erfaren golfspiller, der som en slags træner skulle indvie min kollega i golfspillets verden. Denne golfspiller var noget hoven for ikke at sige arrogant, og efter den gensidige præsentation mælede "træneren" stort set ikke et ord. Min kollega, der ikke havde præsenteret sig som ansat ved jernbanen, og som ikke havde truffet den hovne træner før, forsøgte flere gange at få en samtale i gang med "træneren" under turen rundt på golfbanen. Men "træneren" svarede enten slet ikke eller med alle tegn på ligegyldighed.

Golfbanen var beliggende relativt højt i terrænet, og i en dalsænkning langs golfbanen forløb den lokale jernbanestrækning. Ud for golfbanen var en personovergang sikret med krydsmærker og drejekors. På grund af oversigtsfor-

holdene var der opstillet "Giv Agt"-mærker mod togene fra begge sider.

Det blev mere og mere irriterende for min kollega, at den forventede "hyggelige golfdag" blev spoleret af "trænerens" afvisende holdning.

Men så fik min kollega øje på, at et tog nærmede sig. Han fik pludselig en idé.

- Der kommer sandelig et tog, bemærkede min kollega henvendt til "træneren".

- Hmm, svarede "træneren" tydeligt uinteressert.

Mens toget endnu var nogle hundrede meter væk og i kort afstand af "Giv Agt"-mærket foran overgangen, sagde min kollega:

- Det er jo Pedersen, der kører toget. Min kollega hævede sin arm til en slags hilsen mod toget, der i det samme afgav fløjtesignal ved "Giv Agt"-mærket.

"Træneren", der havde set optrinet, var tilsyneladende blevet interesseret og sagde:

- Du kunne da ikke på den afstand se, hvem der kørte det tog?



Giv Agt-skilt med underlig dekoration ved Risskov på Grenaabanen 2006. Foto Nils Bloch.

- Jamen det kunne jeg da. Du kunne da høre, at han hilste med fløjten!

Man gik videre i tavshed.

Nogen tid senere nærmede et godstog sig i samme retning. Historien gentog sig:

- Nåh, nu er Jensen også kommet ud at køre. Kollegaen hævede armen til hilsen og toget afgav signal ved "Giv Agt"-mærket.

- Det KAN da for fanden ikke være rigtigt, at du på den afstand kan se, hvem der sidder i toget!?!? udbrød "træneren" ophidset.

- Joh, men du kunne da høre, at han hilste på mig?

De næste ti minutter gik med diskussion om evnen til at se på lang afstand, hvilket jo kan være en vigtig egenskab også på en golfbane, når man skal se, om der er "hole-in-one".

Isen var endelig brudt. I hvert fald var de da i det mindste begyndt at råbe til hinanden.

Da dagen var omme, måtte min kollega sande, at en dag på golfbanen kan være ganske underfundig...

E 987-993 75-års jubilæum



E 987 på København H. før 1969, hvor det blev overflyttet til Jylland. Foto Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

Isidste nummer fortalte Steffen Dresler udførligt om indsættelsen af de svenske lokomotiver litra F ved DSB, hvor de som bekendt fik litra E. Under den tyske besættelse af Danmark få år senere fik DSB tilladelse til at bestille 25 nye lokomotiver litra E hos Frichs, dog med nogle ændringer i forhold til de svenske maskiner. I alt blev der fremstillet fire serier 1942-50.

De danskbyggede lokomotiver fik blandt flere ændringer to domer på kedelryggen, damptrørrer, bedre træk i fyrraskassen, et lidt ændret førerhus, svejst tender med forøget vandindhold, kraftigere puffere og andre ændringer. En del af maskinerne fik senere dobbeltskorsten for bedre træk i fyret. Blandt de maskiner, der blev bygget under Besættelsen, var nr. 987-993 (serie III fra 1947), der altså i år kan fejre 75-års jubilæum. Det er så heldigt, at to eksemplarer fra denne serie er bevaret, nemlig E 987, der for nogle år siden under stor opmærksomhed blev flyttet fra Tønder til Gedser Remise, og

E 991, som gennem mange år var Jernbanemuseets "flagskib", men som længere tid har været hensat og afventer en større revision.

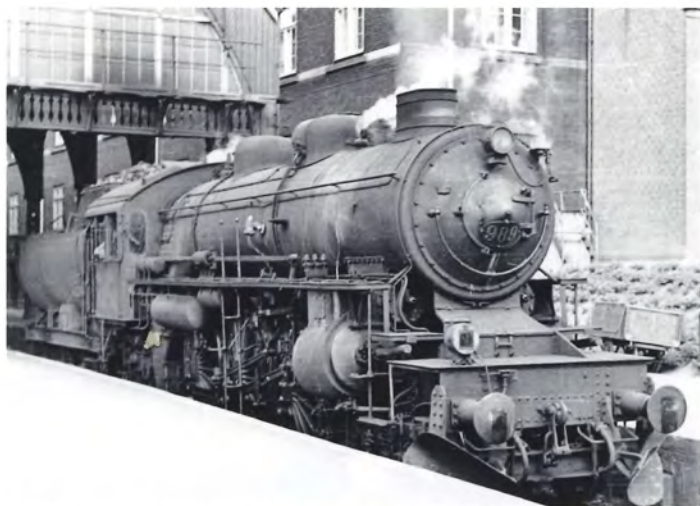
Her er måske især E 987 interessant, idet det er den eneste, bevarede maskine med dobbeltskorsten. På den anden side er E 991 også værd at bemærke, idet netop den maskine af DSB blev betegnet som et "rent Jammerkatalog" med hensyn til fejl og mangler. Frichs havde de facto monopol på bygning af damplokomotiver til DSB, hvilket tilsyneladende var helt galt (men et resultat af politiske beslutninger). Den interne holdning i DSB var, at Frichs overhovedet ikke egnede sig til lokomotivbygning, og E-maskinerne blev da også de sidste damplokomotiver, som fabrikken byggede til DSB. Inden da nåede Frichs også at bygge endnu en serie F-maskiner i 1949 til DSB.

Der er desværre p.t. ingen køreklare E-maskiner, så her må man tage til Sverige, hvis man vil se denne flotte lokomotivtype i drift. Typen, på tysk



2'C1, på amerikansk en "Pacific"-maskine, er legendarisk verden over, og den franske komponist Arthur Honegger har faktisk i 1923 komponeret en symfoni med navnet "Pacific 2-3-1" til ære for lokomotivtypen. Musikken tager dog udgangspunkt i en af de franske udgaver af denne type. Filmen, Pacific 231 af Jean Mitry, er værd at se (og høre). Forhåbentlig vil det i en overskuelig fremtid atter blive muligt at køre med en dansk E-maskine på de lange skinner. Her følger en kavalkade over denne serie af lokomotiverne.

Se også Steffen Dreslers fortrinlige bog om E-maskinerne fra forlaget "Lokomotivet", 2006.



E 989 på København H. med mørklægningslanterne., nok lige efter Befrielsen, da lokomotivet har fået genmonteret nummerpladen. Arkiv SoB.



E 988 afsporet i Hedehusene medio 1960'erne. Foto Jørgen R. Andersen. Arkiv Nils Bloch.



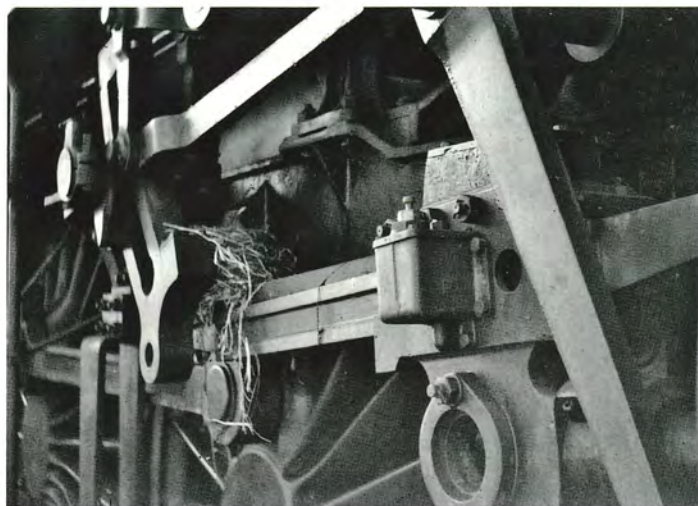
E 990 i fuld fart med godstog ved Brøndbyøster. Foto Arne Kirkeby, arkiv OMJK.



E 991 og R 963 i Fredericia den 30. maj 1969 efter DSB's sidste kørsel i dobbelttraktion i tog 2035. Foto Kaj Pedersen.



E 992 med persontog i Næstved 1963-64. Foto Hans Gerner Christiansen.



Fred og ingen fare. E 993 med fugl på Københavns Godsbangård den 2. maj 1965. Foto K.E. Jørgensen.



E 991 med lille godstog nær Odense i 1978. Det skulle køre for schweiziske togentusiaster. Foto Hans Gerner Christiansen.



Så nærmer slutningen sig. E 992 og E 981, parate til skrotning i Fredericia. Foto Kaj Pedersen.

Nyheder i kikkerten



Lint 41 fra DOT, Nordsjælland men først fra 2023 til såvel Märklin- som Trix-kørere.



2 CV-modeller på skinner - bilerne er metalmodeller fra Schuco.



NSB Tbis-skydevægsvogne fra Märklin.



BR 06, elegant epoke II-damplokomotiv, som Märklin udsender.



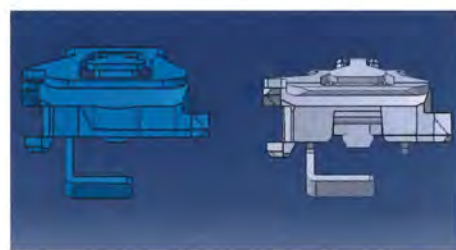
BR 065 - et moderne damplokomotiv, patineret.



Tilhørende DRG-vogne med passagerer og højhedsmærke fra Det tredje Rige.



VW Containertransporter med gearkasser og motorer til Folkevogne.



Nyudviklet, lavere kortkobling fra Märklin.

Af Flemming Søeborg

Desværre blev Nürnberg-messen atter aflyst, og det er tvivlsomt, om den overlever - i hvert fald for modeljernbanens vedkommende: Nyhederne bliver præsenteret allerede midt i januar på Internettet, så messen bar til sidst mere og mere præg af social sammenkomst - et ret bekosteligt show for alle parter.

Märklin lægger ud med en helt aktuel udgave af "DOT"s Lint 41 - ja, det lyder som noget vås, men "DOT" betyder fak-

tisk "Din Offentlige Transport" og dækker bl.a. over de nordsjællandske tidligere privatbaner, GDS, HFHJ og HHGB. De gul/grå Lint-togsæt er enerådende på banestrækningerne fra Helsingør over Hillerød til Hundested. Modellen er beskiltet 940R Gilleleje og har nr. 648 113-2 og 213-0. Der er diverse lyd- og lysfunktioner i modellen, som også fås til Trix-systemet. Noget tyder dog på, at Lint'en først kommer i 2023.

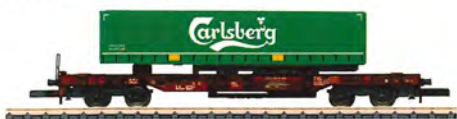
Litra EB udsender Märklin allerede i marts (også i Trix-version). Af andre, skandinaviske modeller kan nævnes det

sorte, svenske Rc5-lokomotiv, SJ-passagervogne i ny bemaling, postgodsvogne, skrotvogne samt norske skydevægsvogne.

Dertil kommer selvfølgelig masser af andre nyheder såsom DR BR 06, et elegant strømlinie-lokomotiv, "Hecht"-vogne dertil (med antydende hagekorssymboler), BR 065, nyudviklet damplokomotiv, VW- og Citroën 2 CV-biltransportvogne samt et sæt med to schweiziske ellokomotiver Re 421 i forskellig bemaling. Desuden udsender Märklin nye, lavere kortkoblinger - øjensynligt er firmaet ved at "kravle ned fra de høje puffere", og derfor må koblin-



DSB 'Kødvogn' litra Iks 4902 - ikke helt korrekt model fra Piko.



Nye ølvogne i spor Z mini-club.



Flot, schweizisk sæt med to Re 421-elokomotiver fra Märklin.



Ny, platinbelagt Krokodille i spor Z.



DSB EB 3240. Vectron nr. 1.000. Foto Siemens Mobility GmbH. Variant af Pikos første-udgave af EB.



Ellokomotivet Railion BR 185.2, velegnet til øltoget fra mini-club.

gerne følge med for at kunne gå fri af de lavere puffere. Det er produktpleje, og da koblingerne er kompatible med de gængse koblinger, vil mange andre end Märklin-kørere nok også benytte dem.

Spor Z - mini-club - kan i år fejre 50-års jubilæum. Her kommer den eneste anden, danske nyhed fra Märklin, et fire-vognssæt med Tuborg/Carlsberg veksellad. Forhåbentlig er de fastgjort ordentligt på bærevognene! Ellokomotivet BR 185.2 fra DB Schenker Rail ses ofte her i landet, så det kan delvist også regnes til en "skandinavisk" nyhed i spor Z.

Trix-nyhederne baserer sig udelukkende på Märklins grundmodeller.

Piko slår tilbage

En overraskende nyhed er Pikos model af MY som rød/sort epoke IV-model, i øvrigt sammen med belgiske og norske varianter. Piko udsender også DSB's litra EB nr. 3240 i særlig udgave i år. DSB fik i vinter leveret nr. 1.000 i serieleverancerne fra Siemens, og det kører rundt med denne specielle dekoration.

Blandt vognene kan man notere sig en



Krokodillen med det fiktive nummer - 2022. Pris omkring kr. 4.500,- i spor Z...



BR 194 som ny Piko-model. Foto Ulrich Budde.



MY 1100 fra Piko. Foto Thorsten Eichhorn, Slg. Eisenbahnstiftung.

ny udgave af Iks-kødvognen, dog med literingen Iks 4902, hvilket denne vogn kun havde 1940-41. Mellem Pikos andre nyheder kan man bemærke nye modeller af damplokomotivet BR 93.0, ellokomotivet BR 194 samt de nyudviklede *Umbauwagen Typ yg*. Der er utallige andre nyheder såsom BR 152 og en mængde formændringer og nye bemalinger.

Roco og Fleischmann

Roco og Fleischmann har lavet nyt corporate design i form af nye skrifttræk - Rocos er ret moderne, Fleischmanns mere klassisk og 1950'er-agtig. Modelerne derimod er i topklasse, men lidt skuffende er udvalget af danske modeller her i vort 175-års jernbanejubilæum. Der er INGEN hos Roco! Fokus ligger på internationale modeller, og her er BR 10 002 "Den sorte Svane" et af højdepunkterne. De to BR 10, der blev bygget, blev samtidig dampens svanesang, idet tiden var løbet fra damplokomotiver, smukke eller ej. BR 012, det oliefyrede lokomotiv, er mindst lige så imponerende. Dertil kommer diverse andre damplokomotiver fra f.eks. Polen, Østrig og Frankrig. Den tyske 'krokodille', BR 94, kommer i DRG- og i DB-version. Det smukke E 10 i creme/blå bemaling kommer, sammen med de tilhørende Rheinfeil-vogne. Især Schweiz er begunstiget i år. Her kan man også fejre jernbanens 175-års jubilæum.

Vore svenske venner kan glæde sig over Rc4 og BR 5404, begge fra Green Cargo, samt et to-vognssæt med passende tankvogne. Nordmændene får EL 18 "Sørtoget". Dobbeltvognene Sdggmrs med f.eks. LKW Walters eller Bode Speditions sættelad ses ofte her, så Rocos nye model kan være en trøst, når der ikke er danske modeller på tapetet. Og det var så det - bortset fra alle de øvrige, flotte modeller, der kommer.

Fleischmann udsender en række nykonstruktioner i N, herunder Re 6/6 fra SBB og BB Sybic fra SNCF. Fleischmanns udgave af BR 012 066-7 var den maskine, der besøgte Danmarks Jernbanemuseum for år tilbage. Dertil en ny togvogn fra DB og nyudviklede Eanos-vogne samt Tds-silovogne. Til det danske marked kommer blot en Habins-y-skydevægs-vogn (fire-akslet), så det er lige så hurtigt overstået som hos storebror Roco - en lidt flad måde at markere jubilæet på. Roco har tidligt været adviseret om det, men - det har åbenbart ikke gjort det store indtryk på firmaet.



Roco udsender E 10 som trækraft for Rheinfeil-toget. Der kommer også passende vogne dertil.



Computertegning af Pikos nye 'Umbau-Wagenset', der kommer i fire udgaver à to vogne.



BR 10002 - 'Den sorte Svane' - et svulmende damplokomotiv fra 1950'erne.



BR 012 fra Roco - en kæmpe på sporet.



Green Cargo-lokomotivet fra Roco kan også ses her i landet.



Bode Spedition kan ofte ses i heltog på hovedstrækningen gennem Danmark. Modellen kommer fra Roco, der har mange andre, aktuelle sættevognsmodeller i sortimentet.



BRAWA DSB Gs epoke IV - 01 86 123 0 005-5.



Litra F-godsvogn fra de sovjetiske jernbaner SZD. Model fra A.C.M.E.



Brawa DSB Gs epoke IV 01 86 123 0 174-9.



BR 93.0 fra DB kommer som helt ny model fra Piko. Computertegning.



Bulmarket, ex-DSB EA kommer muligvis fra Amintiri Feroviare, Rumænien.



Det norske EL 18 i ny bemaling fra roco.

Brawa udsender flere udgaver af UIC-standardgodsvognen type Gs; der kommer hele to DSB-udgaver, desværre begge fra epoke IV, men i forskellige farver.

A.C.M.E. vil lancere flere velkendte DSB-modeller igen: CKM-flexvognen, BP Gas-tankvognen, EA-lokomotivet i helrød og i rød/sort udgave (nr. 3010 Søren Hjorth), Endvidere kommer en ret speciel vogn, en sovjetisk godsvogn litra F, baseret på en italiensk kartoffelvogn.

Heljan har DB Cargos EG 3100 i flere udgaver samt de svenske nattogsvogne (ex-DSB), mens rumænske Amintiri Feroviare stadig viser det bulgarske Bulmarket-lokomotiv (ex-DSB EA) som en nyhed.

Rivarossi udsender bl.a. en ny model af den velkendte sovevogn MU i TEN-udgave fra SBB. Vogntypen indgik i internationale nattog til og fra Danmark (u. ill.).

Til spor N udsender minitrix nye containervogne (bl.a. med Maersk-container) og BR 638 fra ÖBB. Ved at fjerne litrering m.v. vil man let kunne omdanne det til en DSB T-maskine nr. 298 eller 299 (med ny kedel). Også hos minitrix finder man Tuborg/Carlsberg sættevognssæt (u.ill.).

Så det er ikke fra det store udland, at vi skal vente de største nyheder - foreløbig. Dog er der efter sigende en vægtig nyhed på vej til foråret - lad os vente og se, hvad der er tale om.



DSB EA 3010 "Søren Hjorth", rød/sort epoke IV-V, A.C.M.E..



DSB CKM fra A.C.M.E. art nr. 52991DK.

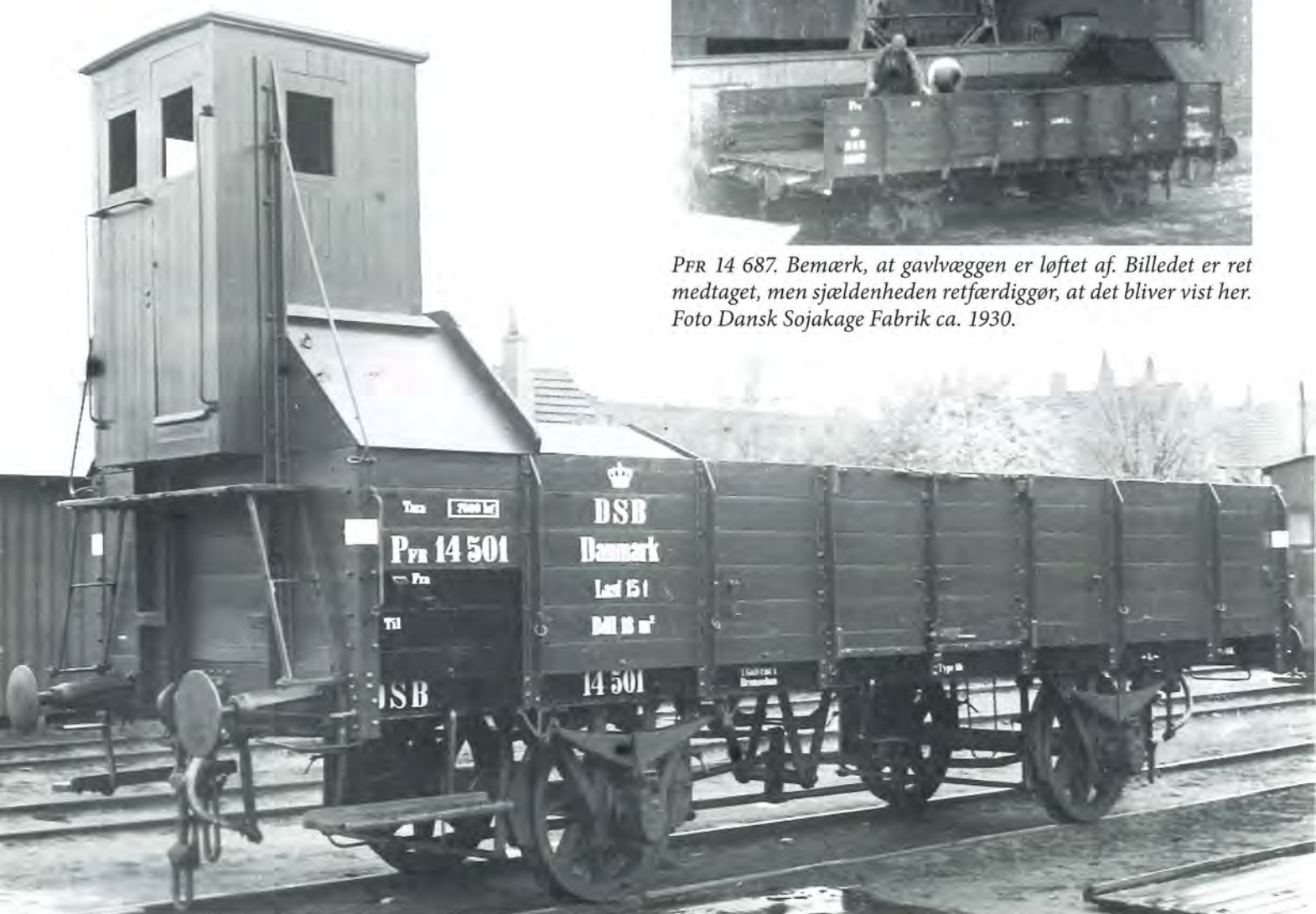


BP Gas-tankvogn fra A.C.M.E..



DSB litra EA, epoke VI, skal også komme fra A.C.M.E.

Igen et pletskud!



PFR 14 687. Bemærk, at gavlvæggen er løftet af. Billedet er ret medtaget, men sjældenheden retfærdiggør, at det bliver vist her. Foto Dansk Sojakage Fabrik ca. 1930.

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

Tekst og fotos, hvor intet andet er bemærket: Vagn Holstein

Dekas' seneste udgivelse, DSB PFR med bremsetårn, er en fantastisk vellykket model! Det er første gang, at markedet har kunnet tilbyde sådan en vogn færdig, men byggesæt har tidligere været tilgængelige.

Jeg glæder mig specielt meget over den, da den altid har hørt til en lille inderkreds af vogne, som jeg har været særlig begejstret for. Da Kasper kom med sin fine serie PF-vogne, var jeg derfor ikke sen til at opfordre ham til at lave denne karakteristiske udgave med bremsetårn/bremsehus.

Umiddelbart fornemmede jeg, at han mente den var lidt for gammel og derfor måske ikke ville sælge så godt. Jeg er ret sikker på, at den bekymring bliver gjort til skamme. Selv om mange har lavet sig

regler om, at modeller på deres anlæg skal være fra en bestemt periode – for mit vedkommende 1955 til 1965 – så tror jeg også, at de fleste er parat til at se gennem fingre med den slags selvpålagte begrænsninger (ellers er veteranog en fin undskyldning). Heldigvis behøver jeg ikke at dispensere, da den fine mærkat på æsken kundgør, at de numre Kasper har valgt, har kørt indtil 1956, og jeg ved at Kasper, så vidt det er muligt, har billedokumentation på alt det han laver.

Et af disse billeder er hosstående "Brændegårdsbillede" af PFR 14 501 fra 1944. Det er blevet anvendt utallige gange lige fra vejledningen til de navnkundige EGC byggesæt fra 1950'erne, tegningen fra dengang skylder vi P.E. Harby, og det er også denne tegning, jeg lagde til grund, dengang jeg i maj 1964 byggede min finér-model af denne dejlige vogn. Jeg husker stadig, at den smalle vognkasse voldte mig en del hovedbrud, da de ene-

ste tilgængelige aksellejer var Longs alt for moderne og store lejer; de måtte files mindre på alle leder for at se nogenlunde ordentlige ud.

Tilbage til Kaspers fine model: Problemet med den smalle vognkasse har Kasper løst med meget korte pinoler, så aksellerne kan rykkes helt ind mod hjulet. Det har vi omtalt før, men er værd at nævne igen, for det er helt afgørende for, at ældre godsvogne ser rigtige ud.

Modellen bygger selvfølgelig videre på den tidligere serie af PF(R)-vogne, den eneste indvending mod disse vogne var, at på den ene side var hver anden brædderille en anelse dybere, hvilket i uheldig belysning kommer til at se ud, som om brædderne er dobbelt så brede. Denne lille skønhedsfejl går igen på den nye model.

Det er lykkedes Dekas at udstyre vognen med fine vinduesglas i de små ruder,



Dekas-modellen fotograferet i samme vinkel som forbilledet - og endda med nøjagtigt det samme nummer.



Vognen set med det markante bremsehus i front.



Her fornemmes den fine udførelse af undervognens mange detaljer.



Her ses den lille stang, der åbenbart skal afstive bremsehuset. Læg også mærke til de tynde sider.

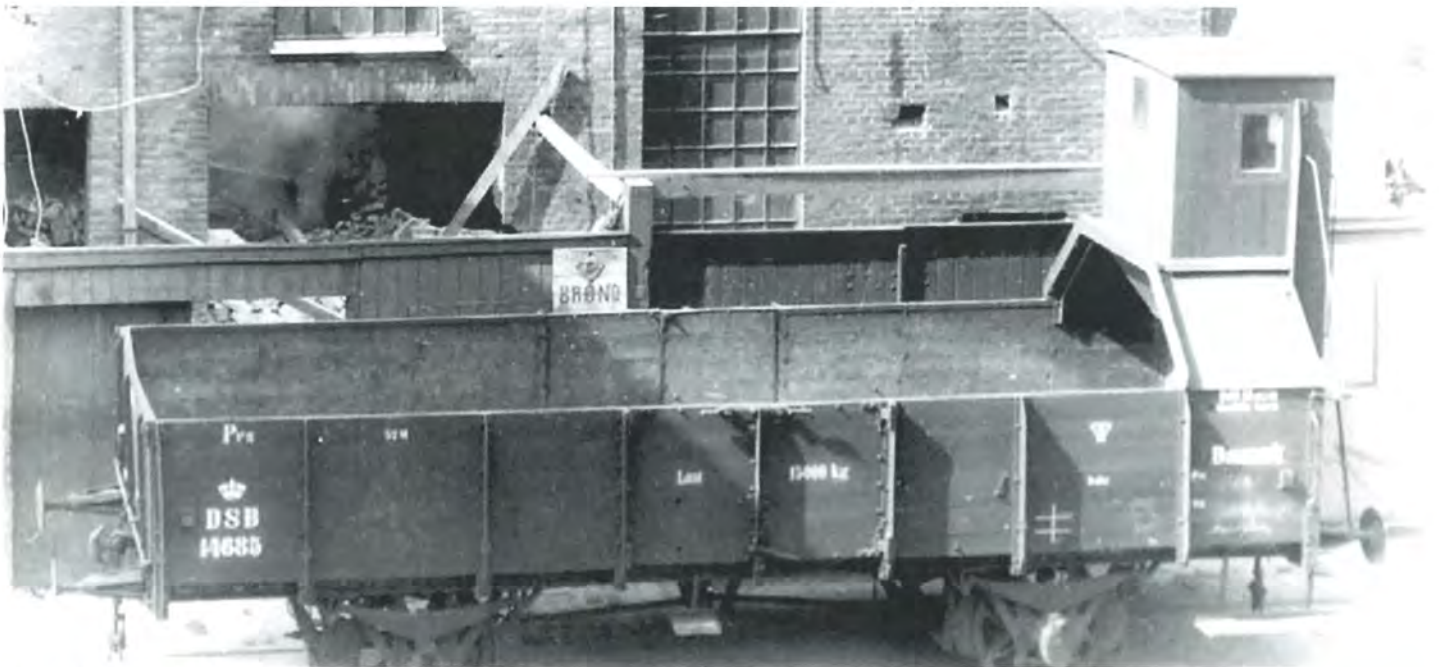


Vagns egen model af PFR fra 1064, fotograferet i samme vinkel som forbilledet.

andre som har tilbudt vogne med med bremsehus har elegant undladt glasset, som da også tit var slået itu.

Med hensyn til vognens andre fortræffeligheder kunne jeg remse en hel masse detaljer op, men jeg synes hellere, at I skal nyde billederne og allerbedst skynde jer hen for at købe en eller flere, så I virkelig kan nyde denne perle af en vogn, hvis den ikke allerede er udsolgt!

Når nu modellen er så tæt på perfekt, så bliver mine anmelderøjne selvfølgelig endnu skarpere: Jeg ved, at Kasper er meget omhyggelig med fotodokumentation, og det er muligt, at han også har belæg for følgende, men to småting undrer mig: Modellen er udstyret med en støttestang under bremsehuset ned til gulvet. En sådan mener jeg kun fandtes på TDR med bremsetårn (lavsidet ballastvogn), og stangen er ikke vist på den PFR-konstruktions tegning, jeg har fundet på Jern-



PFR 14 685 med ældre litrering. Foto Dansk Sojakage Fabrik ca. 1930.



PFR-vogn på Museumsbanen MBJ i Maribo oktober 2011. Foto Vagn Holstein.

banekilder. Om den kan været tilføjet senere, er muligt – her kommer fotodokumentation ind, ellers kan stangen let fjernes.

Hvis man kigger nøje på billedet af PFR 14 501, så vil man konstatere, at der ikke er noget dørhåndtag til bremsehuset men bare et hul, sikkert fordi man skulle være i besiddelse af en "togførernøgle" for at komme ind. Kasper har været så venlig at anbringe et fint, diskret håndtag, det ser vældig fornuftigt ud og igen - andre billeder viser det muligvis. Efter denne gang "insektformering" vil jeg endnu engang glæde mig over nogle dejlige og karakteristiske vogne.

En detalje på disse vogne, som måske kan undre, er de skrå plader fra bremsehuset ned til vognsiden og ikke mindst den

lodrette kant, som går hele vejen bag bremsehuset. De er der, for at det er muligt at beskytte en last mod vind og vejr med en presenning, som kan spændes ned bag den opretstående kant og dermed fastholdes tæt i bremsehusenden. De skrå plader og kanten er selvfølgelig også med til at stabilisere bremsehuset. Det kunne være fint, hvis Kasper eller andre kunne fremstille passende presenninger i tynd vakuum-formet plast.

Vi glæder os til det næste, der måtte komme fra Dekas, CM-vognen nærmer sig, og engang i fremtiden bliver det måske også til privatbaneudgaver af PFR med bremsetårn. Ballastvogn Td og ikke mindst den nævnte TdR med bremsetårn er også på ønskelisten..

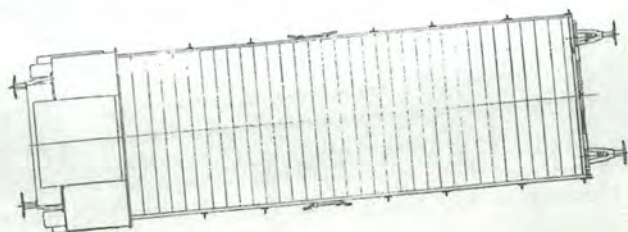
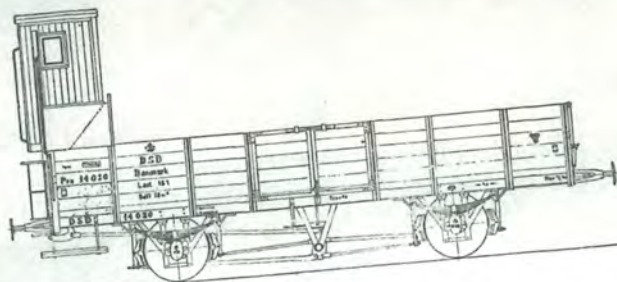
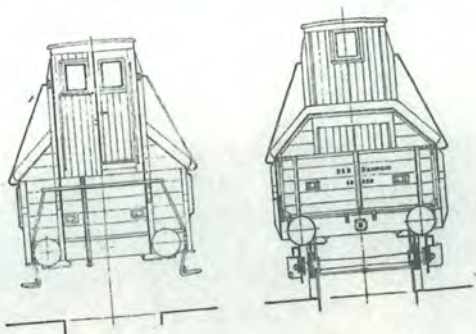


Foto : DSB

Ca. 1000 stk.: Nr. 14020 — 15080, 17485 — 17488. Bygget 1894 — 1910.

Vejledning til bygning af litra PFR.

Alle dele afpudsés. Tag bunden, sæt aksellejerne med hjul ned i rillen og søm dem fast. Derefter sømmes og limes enderne lige med underkant af vangerne, siderne sømmes og limes lige med overkant af enderne. Vinduerne i bremsehuset kan enten males eller udskæres lidt ned i træet, tag og T-jern laves af karton.

Maling: Vognkasse brun, vanger sorte, tag sort eller gråt.

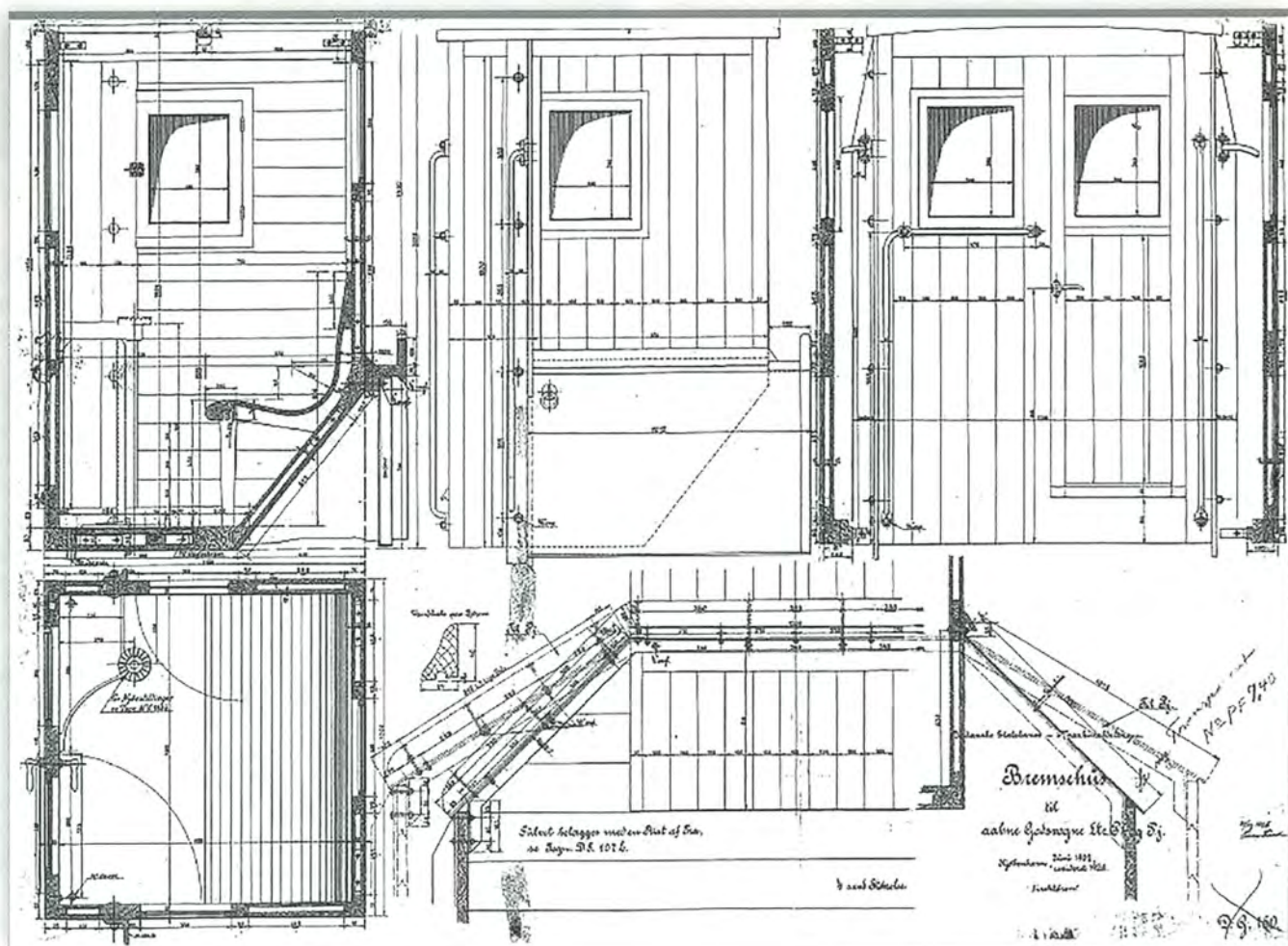
Tegning nr.:
GV. 204.



Åben godsvogn
LITRA PFR.
stør. 1/87. spor H. O.

Vejledning til bygning af EGC-byggesæt af PFR i 1950'erne - sådan måtte man klare sig dengang.

Bremsehus PFR og PJR.



Billeder fra Svendborg-banen



Stationspasseren står parat på Kirkeby station ved håndsvinget til bomanlægget maj 1965.

Tekst og fotos Jens-Christian Jensen

Artiklen sidste år fra Svendborg-banen bragte mange minder frem hos Jens-Christian Jensen, der selv voksede op i Svendborg og var meget fascineret af byens mange jernbaner. Det førte til, at Jens-Christian sendte en række mails og billeder fra nogle af de manglende stationer i artiklen. Her er lidt af det, Jens-Christian skrev:

Som stor knægt fik jeg mit første kamera, min fars aflagte Kodak-"bælgkamera" og begyndte at fotografere jernbaner fra omkring 1961-62, men jeg var lidt misundelig på Hans Gerner Christiansen og Arne Kirkeby, som havde base i Odense og tog spændende billeder af de store damptog på DSB og privatbanerne. Som almindelig skoledreng havde jeg jo ikke de store muligheder for rejser uden for lokalområdet - men alligevel er det dog blevet til en hel del dias- og s/h-billeder i årenes løb.

Svendborg-Faaborg Banen (SFB) var den af Svendborgs baner, der fyldte mest i min barndom, fordi vi havde familie i Faaborg, så søndagsturene gik ofte derhen. De fleste gange dog



Kirkeby station med Mo og CPS-styrevogn. På sidesporet holder en tjenestevogn. Savværket ligger til højre.



MT 155 rangerer på Kirkeby station den 6. april 1967, hvor der stadig var gods fra savværket.



MT 155 i Kirkeby med postvogn, HJ-vogn, to åbne vogne, togførervogn og to åbne vogne mere - rigtigt modelagnet.

"kun" med bil; men når jeg var så heldig, at min far ikke skulle med, tog min mor og jeg toget. Jeg var kun seks år, da banen blev nedlagt. Det var den gang en ufattelig ting, at man kunne lukke noget så vidunderligt som en jernbane. Jeg var i lang tid sikker på, at "nogen" snart måtte indse fejlen, så der igen ville begynde at køre tog på de tomme og rustne skinner; men ak! En dag var også sporet revet op, så sådan blev det! Erkendelsen af dette uoprettelige var nok dét, der mere end noget andet satte gang i min toginteresse. Da jeg begyndte at fotografere selv, brugte jeg min tid og mine film på de endnu eksisterende baner. Jeg havde ikke forståelse for, at også en nedlagt bane kan være interessant at dokumentere.

Her er så Jens-Christians billeder fra Svendborg-banen. Det drejer sig om de to senere nedlagte stationer Kirkeby og Sørup, der begge blev nedlagt for publikumsekspedition i maj 1965. I Kirkeby blev krydsningssporet og læssesporet fjernet herefter. Kirkeby station fortsatte til september 1969 med godsekspedition, da der stadig var transporter af træ fra Hvidkilde Savværk midt i skoven - i øvrigt beliggende lige over for stationen.



Sørup Trinbræt med fungerende trinbrætsignal i februar 1964.



Og her er Sørup set i maj 1965 lige før lukningen af trinbrættet. Signalet er allerede demonteret.



Tog mod Svendborg afgår fra Sørup trb. sidste driftsdag, den 29. maj 1965. Vognen er Cps 3239 - en af de fire styrevogne af denne type (findes i model fra Heljan) samt CPL foran.



Passagerer på Sørup Trinbræt den sidste dag, hvor det er åbent, den 29. maj 1965. Mo 1876 trækker toget, der er på vej til Svendborg. Signalet er ugyldiggjort og demonteret.

Savværket er i dag øde og forladt, men i mange år lå der en stabel rustne tipvognsspor mærket "Spøer, Middelfart" ved et af træskurene. Skinnerne har nok tilhørt en af egnens mange grusgravsbaner, da der vist ikke var skinnevej på savværket. Det murede kedelhus havde en dampmaskine, hvor man stadig kunne se rester af den for en snes år siden.

I dag mangler mulighederne for togkrydsning i Kirkeby. Det må togpassagererne ofte undgå for, da køreplanen er så stram, at Svendborg-tog ved uregelmæssigheder vendes i Stenstrup, hvorefter passagererne må afvente en togbus; sådanne dage mærkes det tydeligt, at sidebaner og deres passagerer ikke spiller den store rolle for Banedanmark.

I Sørup blev trinbrætsignalet, som ses på det sort/hvide billede, opsat, efter at DSB havde overtaget driften. Lyssignalerne for overskæringen stammer fra 1952. Endvidere er der et billede fra Stenstrup Syd. Trinbrættet blev oprettet i 1928. Det sidste sidespor blev fjernet i 1969. Og så mangler der i øvrigt stadig et billede fra Svendborg-banens sidste holdsted, Lindved Trinbræt, men det skal nok dukke op.



Stenstrup Syd Trinbræt og Billetsalgsssted, set mod Stenstrup juni 1964. Sidesporet fører ind til et teglværk.

Bjergets Dronning



Bjerg- eller is- eller snedronningen kæmper sig gennem snemasserne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

BR 95 var de største tenderlokomotiver, som DRG anskaffede i 1920'erne. Der blev konstrueret 45 af disse maskiner, der også gik under navnet "Bjergets Dronning".

De blev hovedsageligt indsat på de stigningsprægede strækninger Sonneberg-Probstzella, Spessart-rampen, Frankenwald-banen, Geislinger Steigung (Geislinger-stigningen), Schiefen Ebene ("Skråplanet") og Rübeland-banen i Harzen - steder, hvor maskinerne kunne vise deres kræfter.

Roco sender nu denne komplet nyudviklede model på skinnerne. Modellen er med nybygget kedel, der er bunker af detaljer, hjulene er ekstra fine, og det er versionen med oliefyling. Der er omfattende lyd- og lysfunktioner og dynamisk damp-udstødning (synkront med dampslagene).

Lydniveauet og -omfanget er formidabelt. Jeg kender ikke så meget til oliefy-

rede lokomotiver og har blot set og hørt DB's BR 012 066 i drift i Odense for en del år siden, og det var flot. BR 95 har en masse lyde, og når flere af dem kobles ind, lyder det grangiveligt som en af den schweiziske kunstner Jean Tinguelys vanvittige værker – selvbevægelige jernkonstruktioner, der udsender skurrende, hvinende og skrigende lyde, når metal skraber mod metal. De var udstillet på Louisiana tilbage i begyndelsen af 1970'erne. Hvad lydene på BR 95 i virkeligheden symboliserer, ved jeg heller ikke, men flot er lydkulissen – bortset fra, at lydene kommer fra højtaleren i førerhuset, hvilket forvirrer lidt, når man er helt tæt på maskinen.

Lysfunktionerne er også fremragende: Der er hvidt triangellys for og bag (kan ind- og udkobles separat), heldigvis ingen kronologisk forkerte røde slutlanterner, men til gengæld lys under fodpladen (til kontrol af styring og gangtøj) samt meget kraftigt lys i førerhuset – så meget, at det kaster lange skygger udenfor i mørke! Og så er der som sædvanligt vedlagt fører og fyr-

bøder. Endvidere medfølger der små slutsignalplader til anbringelse bag på lokomotivet ved solokørsel – disse plader kan anbringes i et stativ under førerhuset. En flot detalje, jeg ikke har set før på nogen model. Der medfølger selvfølgelig også ætsede skilte til individuel montering.

I det hele taget virker det som om, at alle dele, alle ting i form af rør, ventiler, småting, aggregater, pumper osv. er på plads på modellen, som med rette kan kaldes en supermodel.

Kørslen er intet mindre end perfekt. Roco har naturligvis sørget for strømoftag fra alle aksler, herunder også for- og efterløber, og selv ved allermindste hastighed (under 10 mm/minuttet) kører maskinen perfekt. Den vejer godt til (380 g), hvilket naturligvis også bidrager til de gode køreegenskaber.

Roco art. nr. 71096. DR BR 95 0014-1 Tenderlokomotiv. H0-model, epoke IV. Med lyd. Pris ca. kr. 4.300,-.



BR 95 - en særdeles vægtig maskine, der gør et stort indtryk.



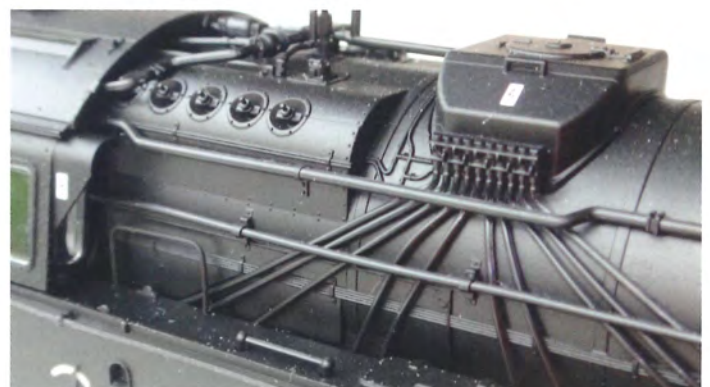
Portræt af BR 95 -



og portræt af bagsiden.



Lokomotivførersiden med litrering og vandstandsviser.



Næsten alle rør og andre detaljer er separate støbninger.

Tanghuset

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I nd imellem opdager man noget i en butik, der tiltrækker sig opmærksomheden. Det skete en vinterdag i Helsingør, hvor jeg i en souvenirbutiks vindue så et modelhus, der virkede fascinerende og tiltalende, så jeg gik ind og købte det - selvom jeg godt kunne se, at det nok var en kende for stort.

Huset - eller rettere to sammenbyggede skure eller små sommerhuse - var færdigdekoreret og lavet af en art resinmateriale (polystone?). Det kunne forestille en art fiskerhus med tjærede vægge af træ, strå- eller snarere tangtag og helt overgroet med mos, bregner og andre planter. Tangtækte huse fandtes på Læsø, men her var der ikke mange jernbaner. Stilen eller arkitekturen kan eller kunne man vel også finde ved Vestkysten - samt på Færøerne.

Døre og vinduer er for store i H0, så huset vil se fjollet ud i baggrunden på et anlæg - og i forgrunden vil det tiltrække sig for meget opmærksomhed pga. de store døre, så indtil videre står det blot som en dekorativ genstand i vindueskarmen. Det er lidt ærgerligt, for det var netop den ret flot udførte vegetation med håndmalede planter og den ret grove, rustikke udførelse, der fascinerede mig. Måske kan man camouflere døre og vinduer med nye vægge?

Nå, men havde jeg ikke købt det, ville jeg nok have ærgret mig over ikke at have gjort det. Og det var ikke dyrt. så hvis jeg nogensinde skal lave et færøsk anlæg i spor 00, vil det nok passe dertil.

www.happygifts.dk, Helsingør: Modelhus uden betegnelse. Pris kr. 69,-.



Huset - eller de to sammenbyggede skure, trykt under tykt lag af vegetation.



Bagsiden af de to fiskerhuse - eller hvad de nu har været.



Planter på taget.



Malerisk detalje nedenfor vinduet.



Den ene side er fuldstændigt overgroet.

På sporet af 2021

Den nye årbog er altid ventet med glæde, for det er for mange den bedste mulighed for at få et overblik over, hvad der er sket - og også vil ske - på jernbanenettet helt aktuelt. Det er de færreste, tror jeg, der har det fulde overblik over udviklingen på nettet, for selvom jernbanerne generelt er i defensiven af mange grunde, og store dele af befolkningen aldrig kunne drømme om at køre i tog, er det alligevel et område, hvor der efter en årelang stilstand eller direkte demontering atter sker en positiv udvikling. Det giver årbogen en godt indblik i.

Naturligvis drejer det sig først og fremmest om at fortælle, hvad der er sket af stort og småt på skinnerne i det forgangne år, og det skildres udmærket i bogen. Hvis man - som nok de fleste - kun kender moderne jernbaner som DSB og anonyme togsæt - bliver man glædeligt overrasket over at se mangfoldigheden i bogen - selvom, indrømmet, en stor del af mangfoldigheden på skinnerne skyldes materiellet: nye gods-operatører og sporbygnings- og anlægsskifter. Desuden har covid-19 sat sine tydelige spor i form af meget stort fald i antallet af passagerer i togene.

Men der er en udvikling i gang. Det er måske specielt på Sjælland og Lolland-Fal-

ster, at de store anlægsarbejder finder sted i disse år, men der er også åbnet nye trinbræt og godsspor i Jylland, mens Fyn som sædvanlig står noget i stampe - selv den lokale letbane i Odense synes at skubbe åbningen ud i det uvisse. Lokalbanerne bliver oprustet, til dels med nyt materiel, til dels med nye spor - men så absolut med små skridt. Glædeligt er det dog, at der skal sættes på batteritog på flere af de baner, hvor der aldrig vil komme køretræk. Batteritogene vil, hvis alle forudsætninger opfyldes, kunne betyde flere gennemgående tog og større fleksibilitet til gavn for alle. Glædeligt er det også, at DSB omsider slap af med diesellokomotiverne, som kun dieselfreaks til sidst holdt af - faktisk en milepæl i jernbanernes historie, som fik alt for lidt omtale i medierne (og som bogen af naturlige årsager ikke har med, da udfasningen skete, efter at bogen var trykt).

På sporet af 2021

årbog om danske jernbaner



Dansk Jernbane-Klub

Der er masser af andre temaer i bogen, som jeg faktisk finder er en af de bedste årgange af værket. Billederne er som sædvanlig sublime, taget af de bedste jernbanefotografer, men kig selv efter i bogen.

Havresøe, Niklas (red.). På sporet af 2021. 93 sider, stift bind, rigt ill. Dansk Jernbane-Klub 2021. ISBN 978-87-87050-88-3. Pris kr. 249,-.

Allt om Hobby

Af Flemming Søeborg

Vort svenske søsterorgan, Allt om Hobby, bragte i vinters et dobbelttopslag med ESUs Dalsögas-tankvogne og efterlyste her kommentarer og billedmateriale fra læserne, for det har også undret bladets redaktør, Joakim Sannagård, at disse markante vogne stot set ikke er blevet bemærket, hverken her i Danmark, i Sverige eller i Tyskland.

Forhåbentlig dukker der flere billeder op af vognene - i disse år bliver mange store samlinger af jernbanefotos scannet, digitaliseret og registreret ordentligt, så man kan forhåbentlig på nogle flere billeder end dem, som hidtil har været vist her i bladet. For 150 vogne kan da ikke bare sådan være at overse...? Hvor mange af Dalsögas's vogne, der var dekoreret som modellerne, er der heller ikke nogen klarhed over

- måske var det blot en håndfuld, mens hovedparten har været 'anonyme' vogne uden det flotte bomærke.

Spændende, om den kommende tid bringer flere oplysninger frem.



Herskeren Hectorrail



Den nye Hectorrail-model 'Bond' fra Roco.



Nærbillede af 'Mr. Bond'.



Hectorrail BR 241 004 med godstog ved Rønninge, Østfyn den 19. august 2020. Foto SoB.



Godkendt i Sverige, Tyskland og Danmark - men desværre et lidt uldent tryk.



Signaturen på lokomotivet 'Bond' - ikke helt skarpe påskrifter.



Hectorrail ved Rønninge den 29. september 2018. Foto SoB.



Hectorrail 241.006 ved Rønninge 12. maj 2012. Foto Flemming Søeborg.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hectorrail har efterhånden markeret sig stærkt også her i landet med meget iøjnefaldende lokomotiver. Der er udsendt masser af modeller, og her følger Rocos udgave af BR 241 007-2 "Die another day" smukt ind i rækken.

Der er ikke tale om en nyudvikling, men endnu en variant af de succesrige TRAXX-modeller. Nr. 007 med navnet hentet fra en James Bond-film er godkendt til kørsel i Skandinavien og Tysk-

land og vil derfor også kunne ses i Danmark - endnu er det dog ikke lykkedes for mig, men det sker nok en dag.

Rocos model er meget tung (508 gram) - og overdelen er holdt i den specielle, halvmatte bemaling med markante kontraster. Det er et meget selvbevidst design fra operatøren, et design, der samtidig udstråler styrke og kraft.

Overdelen har mange detaljer med fine, ætsede riste på taget, horn, antenner, håndbøjler osv. Der er, traditionen tro, vedlagt ekstra smådele til montering,

f.eks. vinduesviskere, bremseslanger og andet.

Bogier og undervogn er særdeles flot gengivet med smuk reliefvirkning og er ligeledes halvmat. Modellen har svinghjul og kører perfekt. Der er tre hvide hhv. to røde lanterner for/bag, der veksler med kørselsretningen. Snitstedet er til PluX22-dekoder. Modellen findes også med lyd og til treleder-drift.

Roco art. nr. 73947 BR 241 007-2 Hectorrail ellokomotiv. Epoke VI, H0-model. Pris ca. kr. 1.600,-.

Busserne i Aalborg

Finn Vestergaard Madsen og Niels Melchior Jensen har netop udsendt en ny, stor bog om busserne i Aalborg. Det er et værk, der fokuserer på busdriften i byen gennem de seneste 50 år, en periode, der har været præget af op- og nedture, skift mellem operatører, kommunal- og privat drift, selv DSB/Combus var inde over en overgang. Også Letbaneprojektet, Aalborg Nærbane og Lufthavnsbanen samt BRT-projektet får fyldig omtale.

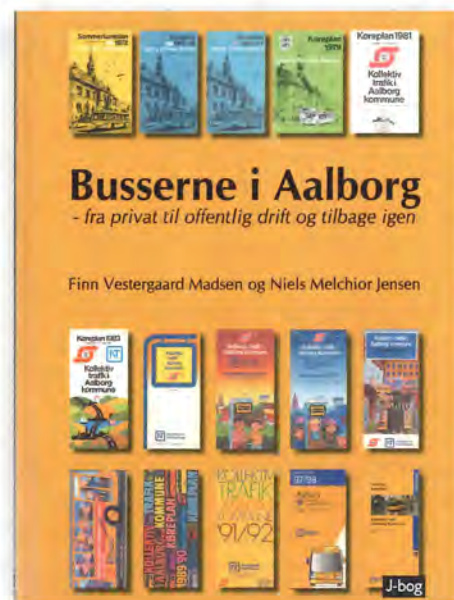
Bogen er velskrevet og dokumenter forskellige lag i busdriften - i høj grad det politiske spil og grundlag, men også hvordan driften blev afviklet i det praktiske med eksempler på problemer, udfordringer og løsninger. På den led er bogen et godt og vægtigt indlæg i transporthistorien, da det virker som om, at de to forfattere virkelig har været langt nede i stoffet for at grave historien frem.

Jeg kender ikke selv nok til forholdene i Aalborg til at vide, hvordan buskørslen fungerer, men bogen giver efter mit skøn en god baggrund for forståelsen af problemerne, herunder de arbejdskampe

og strejker, der prægede trafikken en årække. Helt grotesk virker en oplysning om, at politiet på et tidspunkt fjernede pladerne på ni busser, mens de kørte i rute. Ledelsen mente, at Bilinspektionen var indforstået med, at busselskabet ikke overholdt synspligten, men hvem tog hensyn til passagerernes sikkerhed? Ved flere lejligheder oplevede chauffører også, at et hjul faldt af bussen undervejs. Fejlen skyldtes værktøj, der var indstillet forkert.

Desværre holder de to forfattere sig ikke for gode til at komme med lidt politisk plat i en ellers sober bog. Et par steder står ordret, at det er godt "...at få snablen ned i statskassen" (om Letbanerne hhv. DSB, side 61 hhv. 115). Mener de to forfattere dermed også, at institutioner som Forsvaret, Politiet, Udenrigsministeriet, Statens Seruminstitut og andre statslige organer primært har til formål "at få snablen ned i statskassen"?

Der er mange flotte billeder, tegninger, skitser og en del detailkort i bogen, men jeg savner som ikke-lokalkendt et godt, stort kort over Aalborg med alle omtalte



gader og veje indtegnet - det ville gøre det lettere at følge med i ruterne og planlægningen. Men bortset fra disse to kritikpunkter er det en af de bedste bus-bøger, jeg har læst, da den kommer 'hele vejen rundt' i emnet.

Madsen, Finn Vestergaard og Niels Melchior Jensen: Busserne i Aalborg. J-bog, 2021. 130 sider, stift bind, talrige illustrationer. ISBN 9788797-0777245. Pris kr. 295,- (+ porto).

Den gamle reklame



Far og søn synes jeg er helt rigtig . . .

efter at vi har faaet en TRIX modelbane i husef. Hvorfor? Meget enkelt: Vi tre har nu en fælles hobby. Jo - De læser rigtigt. Vi tre: Mine to mænd og jeg. Alle ligeberettiget. Egentlig forstår jeg mig ikke meget paa teknik - men det er jo hellerikke nødvendigt med TRIX. Hver af os har sit yndlingstog som vi ønsker „fri fart“ for. Det gaar naturligvis ikke, fordi den fælles fastlagte køreplan maa overholdes paa sekundet. Selv ikke far faar lov til at køre løs. Eventuelle besværigheder udjævnes paa næste køreplanskonference. Virkeligt morsomt - synes De ikke ogsaa?



Nogle tanker om et loppefund

Tekst og fotos Per Topp-Nielsen

Forleden stødte jeg på en "dansk" Gulf-tankvogn på et loppemarked til en billig penge. Udover det danske DSB-nummer havde den intet som helst at gøre med nogen dansk tankvogn. Nummeret tilhørte en to-akslet Superfos/Kemira tankvogne, som modellen ikke lignede det mindste.

Dette fik mig til at reflektere over eksistensen af sådanne fantasiprodukter. Hvem får dem produceret, og hvem køber dem? Det første ved jeg intet om, men jeg har nogle ideer om, hvem der køber dem og hvorfor.

Der er lavet mange undersøgelser om modelbanefolk. Nogle er ligeglade med, hvad de køber - bare de har noget at køre med. Andre køber det, bare der står DSB på. Måske fordi de intet ved om de virkelige baners materiel. Så er der samlerne, der køber alt fra et bestemt mærke uden at bekymre sig om, hvor virkelighedstro det er. Til sidst er der dem, som køber, hvis de kan ændre modellen så meget, at den ligner noget fra virkeligheden.

Det er bekymrende, at disse fantasivogne dukker op regelmæssigt. Det kan vel kun glæde de to førstnævnte kategorier af modelbanefolk. Om de glæder samlerne ved jeg ikke. Det er vel oftest bare en nødvendig udgift for at have samlingen komplet. Den fjerde mulighed fungerer ikke her, da modellen aldrig vil komme til at ligne noget, som har kørt på banerne. Gulf har aldrig haft en bogietankvogn med vakuumbremse indregistreret hos DSB - hverken i denne eller nogen andre farver.

Det eneste, som er autentisk, er vognens nummer. Der har faktisk eksisteret en vogn med nummeret 23 86 DSB 7225041-8, men den var [P]-mærket, hvidmalet, to-akslet og tilhørte i øvrigt Superfos/Kemira. Resten af vognens påskrifter inklusive UN-faretaflen passer ikke med noget dansk forbillede - ej heller med Superfos-vognen.



Superfos 7225041-8 den 3. september 1986 ved Syrevej station på Amager.



Superfos 7225041-8 den 2. oktober 1995 i Nyborg.



Electrotrens model 5839K af en bogietankvogn fra Gulf.



Modellens påskriftsplader.

En fin, lille slider



Rh 85 i kontrafej. Modellen er udstyret med mange detaljer, skilte m.v. – superflot!



Ud i den kolde sne – fascinerende model fra alle sider.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I det daværende dobbeltmonarki Østrig-Ungarn blev der sidst i 1800-tallet anlagt såkaldte sekundærbaner, der var væsentligt enklere byggede baner. Det betød dermed også, at materiellet måtte være enklere og lettere, og Rocos nye model af Rh 85 illuderer netop sådan et "Sekundær-bane lokomotiv".

Nyt er det som sådan ikke, idet det er en videreudvikling af Fleischmanns fine "Berg"-lokomotiv, som hidtil er udsendt i utallige varianter, herunder også i billige, men gode begynderversioner.

Roco har med Rh 85 åbenbart villet give den "hele armen", for det lille lokomotiv

er dels en fryd for øjet, dels en fryd for øret: Der er masser af detaljer på den lille fyr, der er "forgylde" ringe om lanterneglassene, gyldne fabriksplader og påskrifter, flot, fungerende styring af metal, og lydmæssigt er der masser af funktioner. Trods fravær af hæfteringe kan maskinen uden besvær trække eller skubbe mere end ti læssede, åbne godsvogne - imponerende og helt uden hjulspin. Kun på trevejsskifter og englændere med større, strømløse stykker går lokomotivet i stå, og der burde have været indbygget en kondensator tillige. Der er lysskift for/bag.

Roco art. nr. 73157 KKSStB** Rh 85
Tenderlokomotiv, epoke I. Med lyd.
Pris ca. kr. 2.500,-.**



En selvbevidst attitude på den lille maskine.



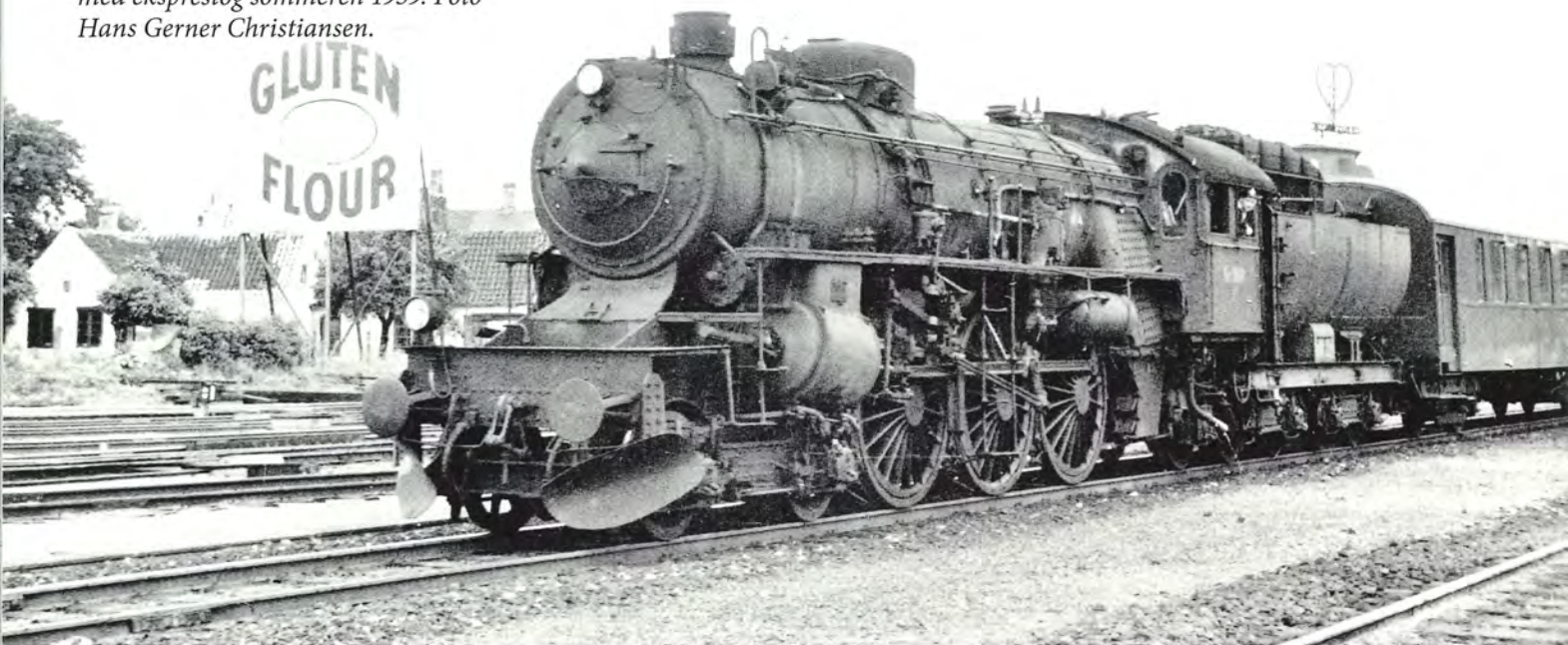
Selvom fabrikspladen blot er påtrykt, er den flot med guldtryk.



Nummer m.v. på førerhuset er også blot påtrykt.

Rettelser og kommentarer

E 968 ankommer til Odense Banegård med eksprestog sommeren 1959. Foto Hans Gerner Christiansen.



DSB E 964 Fredericia sidste dag i drift 4. juni 1963. Foto K.E. Jørgensen.

E 964, E 968 og SJ R 975:

Ved en fejl kom øverste billede af E 968 ikke med i sidste nummer. Opmærksomme læsere har måske studset over, at netop nr. 968 manglede blandt billederne, men det skyldes, at jeg ganske enkelt ikke havde et egnet billede på lager – indtil det dukkede op i Hans Gerners første fotomappe. Nr. 968 var blandt de første E-maskiner, der blev udrangeret, så derfor er det måske heller ikke blevet fotograferet ret meget.



SJ R 975 under ophugning i Glostrup den 8. december 1963. Foto K.E. Jørgensen via Lars Olov Karlsson.

Endvidere bringer jeg her SJ R 975, som DSB fik i bytte for E 964. Det svenske lokomotiv blev som nævnt skrottet efter modtagelsen, da det kun var en 'udligning' for eksporten af skrot (E 964). Billedet stammer fra K.E. Jørgensen og har taget omvejen via Lars Olov Karlsson. K.E. Jørgensen står også bag billedet af den sidste tur med E 964 den 4. juni 1964.

Rettelse

I Hans Gerner Christiansens artikel om turen til DDR i nr. 60 var der desværre fejl side 5, hvor der står, at lastvognene tabte hjulene under de dramatiske kørsler til Wismar. HGC fortæller, at det ikke var lastvognene men kampvognene, der tabte bælterne under de forcerede kørsler forbi Wittenburg og Lützow mod Wismar, hvor det med bluff lykkedes at over-

bevise de russiske styrker om, at de skulle standse fremrykningen der.

I øvrigt må HGC's artikel om hans første jernbaneoplevelser af tekniske grunde udskydes til næste nummer, hvilket jeg beklager.

Jens Bruun-Petersen skriver:

Vedr. foto i SoB nr. 60 side 18 øverst tv:
Det meget interessante godstog efter E 966 er taget i Væggerløse. Beviset er min fars billede af Tog 121 med E 979 (Berliner-Ekspressen) på samme sted i 1944. Udhuset er skjult af bomlygten, men faldviseren taler da sit tydelige sprog.

Det undrer mig lidt, at E 966 ikke har hvide ringe på pufferne, men de kan jo være slidt af. Godstogets oprangering er interessant: Efter maskinen en G 10, derefter en småkreatursvogn ("Verschlagswagen"), EC med løbebrædder på taget og så en kupévogn, der nok har heddet "Bremsevogn" på det tidspunkt. Derefter vistnok endnu en G 10 (der hed noget andet dengang).

Svar: Tak for billedet og den uddybende tekst. Til sammenligning bringer jeg atter Poul Skovs billede i større gengivelse, så man kan studere toget nærmere.

Øverste foto:

E 979 med T 121 Væggerløse sommer 1944. Foto Povl Bruun-Petersen.

Nederste foto:

E 966 med interessant godstog i Væggerløse under Besættelsen. Ukendt fotograf, arkiv Poul Skov.



En lille kommentar til Tue Bertelsens tur til Jernbanemuseet i Ryomgård m.m. i SPOR OG BANER nr. 60

Vi frivillige på museet er kede af at høre, at Tue synes, der var så langt at gå fra banegården og til museet, og vi kun skal besøges i bil.

Det kan vi desværre ikke gøre noget ved. Men vi har heldigvis en del gæster, der kommer med letbanen og får en tur ud af det. På vej fra stationen via overkørslen får man ovenikøbet en pæn udsigt over hele området med først Ryomgård station og det gamle vandtårn, som beg-

ge er i pæn stand. Desuden kan man på vejen se den gamle læssehal, et rødt kolonnehus (som vi bruger som værksted), et banemesterhus og vores opstillede godsvogne og ikke at forglemme museets fungerende drejeskive.

Tue synes, at lugten i remisen er dårlig. Det er vi kede af at høre, og vi har aldrig hørt det før. Forklaringen er måske, at remisen fra 1908 endnu er i original stand, selv om der er foregået en del i tidens løb. Der har stået damplokomotiver, senere troljer og meget mere. Desuden findes de originale, sortmalede/tjærede loftsbjælker endnu. Alt det

bidrager til en original duftblanding af kulrøg, fyrretræ, tilsat lidt diesel m.m., det vil sige af værksted, og især på varme sommerdage kan det lugtes svagt. Vores gæster kan finde på at sige, at der lugter "originalt."

Vi håber alle har lyst til at besøge vores lille museum. Vi åbner igen normalt for gæster den 1. juni, men vi arbejder på museet året rundt, og hvis vi er der alligevel, så kik ind!

Med venlig hilsen
Medarbejderne ved museet (alle frivillige)
www.djbm.dk

Roekampagnen



DdS SN 3 (ex. ØSJS Faxe Nr. 3) med tyske vogne, godt læsset med sukkerroer. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvert efterår, når ruskvejret satte ind, var det tid til roekampagnen, tidspunktet, hvor årets høst af sukkerroer skulle i hus - eller rettere i fabrikkerne. Indtil 1960'erne skete det i høj grad med smalsporede roebaner mange steder i landet. Disse små tog - der dog godt kunne komme op på et betragteligt antal smalsporede vogne - kørte enten til nærmeste sukkerraffinaderi, eller også blev roerne omlæsset til normalsporede godsvogne og kørte så længere distancer.

Billedet fra Odense på side 42 viser en pudsig situation med et roetog. Muligvis er der tale om en afsporing, da der er ret mange jernbanemænd ved den ene vogn i midten, OKMJ Pc 1010. Vognen til venstre er NFJ PH 238, men vognen til højre er mest interessant, idet det er en DSB litra Pj-lejevogn, udlejet til OKMJ med litranummer OKMJ LH 11. Desværre findes Pj-vognen ikke i model, ellers var denne variant oplagt. Billedet af dette roetog var i øvrigt stærkt beskadiget med hår, nullermænd, ridser og skram-

mer, fnug, støv, pletter og 'bussemænd', så det tog en halv times tid at rense det nogenlunde. Derfor er der især ved literingen stadigvæk ridser, og til venstre en stor plet.

Roetog i model

Juweela har nu udsendt sukkerroer i model. Det er et naturmateriale, der har en fin lighed med jordfyldte roer. I en pakning er der tyve gram - det er ikke meget, og Juweela angiver, at det er til én vognladning. Det kan dog sagtens strækkes til at fylde fire-fem vogne.

Tag en egnet, åben godsvogn, f.eks. Dekas' nye PF-typer, nogle ældre PE/PER (Roco, Märklin, Fleischmann, Tillig), PB- eller PT-modeller (flere producenter) og skær et stykke styropor (eller finér eller lignende) til, så det passer præcist i vognbunden og rager op til 1-2 mm under kanten. Brug materialer, der kan tåle vand og ikke buer eller vrider sig. Mal det isatte stykke sort eller mørkebrunt (vandfarve, acrylfarve, men ikke terpentinel- eller emaljefarve, hvis det er til styropor). Når farven er tør, smøres et generøst lag

hvid hobbylim ud på det, hvorefter limen dækkes af et lag roer. Sørg for at få alle hjørner, kanter og sprækker fyldt og lav et par toppe med roer midt på læsset. Herefter dryppes med lim/vand/sulfo-opløsning, gerne meget, hvorefter vognen stilles til tørring et døgn. Se på billederne, hvordan vognene kan fyldes med top.

Når vognen er tør, sidder roerne bombesikkert fast, man kan ikke se, at der højest er tale om ét til halvandet lag med enkelte toppe, og snart er vognrækken klar til de gennemgående roetog. Det ser godt ud, når sådan et læsset roetog ruller forbi, trukket af en D-maskine eller lignende. Bland gerne en privatbanevogn ind i stammen - det kan live op. Min stamme består p.t. af PE, PER, PF, PFR, E (alle fra DSB) samt PH fra NFJ. Når jeg får fundet mine PB- og PT-vogne, skal de også have roer med. To æsker kan altså give et anseligt tog på omkring en halv snes vogne. Vognene mangler dog patinerings for at se realistiske ud, for våde roer sviner meget.

Juweela art. nr. 28077 Sukkerroer, 20 g. Alle epoker. 1:87. Pris ca. kr. 35,-.



En PF-vogn med sortmalet styropor og en E-vogn under forberedelse.



Her 'sejler' roerne i et godt lag hvid lim uden bundfarve for tydelighedens skyld - men det er bedst at farve underlaget.



En enkelt privatbanevogn fra NFJ har sneget sig med i rækken af DSB-roevogne.



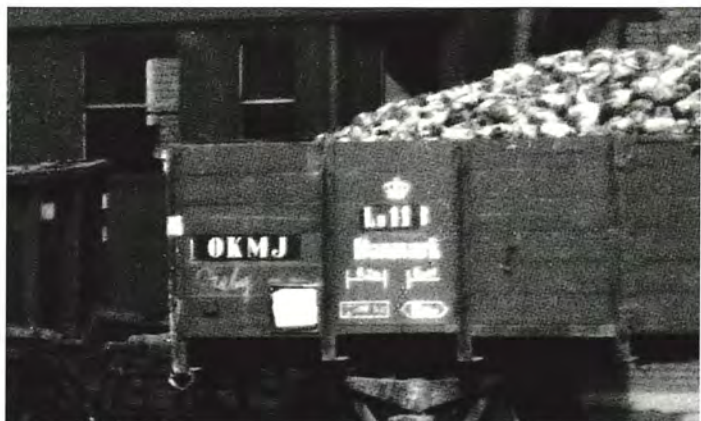
Under roekampagnen var der brug for alle mulige åbne godsvogne, så her er såvel PE, PER, PF, PFR og E i brug.



Sukkerroer og kartofler på Lars P's fine, gennearbejdede anlæg. Foto Lars P.



OKMJ Pc 1010, Pj-vogn, DSB LH lejevogn, NFJ PH 238, læsset med roer i Odense, ukendt år. Desværre er der nogle fejl på billedet. Foto Robert Madsen.



Forstørrelse af påskrifterne på OKMJ Pc 1010, der viser vognens tilstand som lejevogn litra LH. Foto Robert Madsen.



Sukkerroer fra Juweela - der er til flere vogne i en lille pakke på 20 gram, når man økonomiserer med dem.

Et blandet lokomotiv



Lokomotivet ser bedst ud fra Märklin-siden, men det er godt, at der kun er tale om en enkelt maskine.



Godkendt til kørsel i Danmark (og sejladsen hertil).

Sidste sommer indgik Märklin og Piko et pudsigt samarbejde om at udsende nøjagtigt den samme model - i forskellige målestokke. Forbilledet var de nymalede diesellokomotiv BR 218 497-4, der kører for "Fahrzeuginstandhaltung" BW Cottbus. Begge firmaer har sponsoreret til bemalingen af forbilledet.

Resultatet blev denne løjerlige blanding af et hvidt ICE- og et sort "damplokomotiv"-design - nok mere sjældent end kønt.

Allenfals, modellerne forsvandt hurtigt, så dette er en model fra Pikos anden serie, der kom før jul. Der er ikke meget at sige om modellen, der er en decideret begyndermodel, hvilket prisen også afspejler. Navnlig bogiesiderne virker døde og som et kedeligt standardprodukt. Til gengæld er påtrykkene flotte og knivskarpe, og der er tilmed lokomotivfører (i Märklindelen). En pudsig detalje: I rasteret med baneforvaltninger er "DK" også angivet (endda med færgesymbol), så rent teoretisk kan lokomotivet tage et smut til Danmark - efter særskilt aftale. Der er lys-skift, men kun tre gule for/bag. NEM-stik til dekoder (ottebens) forefindes også.

Piko art. nr. 57400 BR 218 497-4, Märklin/Piko-design. Epoke VI. Pris ca. kr. 750,-.



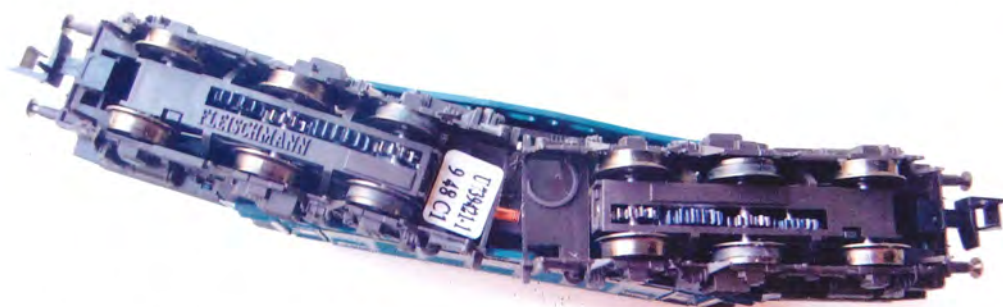
Pænt og i det store og hele flot påtryk.



Nærbillede af 'Piko-enden' uden særligt mange detaljer.

Muskelbundt i miniudgave

BR 194 i oceanblå udgave – et flot lokomotiv



En spillevende og agil 'krabat'

Tekst og fotos Flemming Søeborg

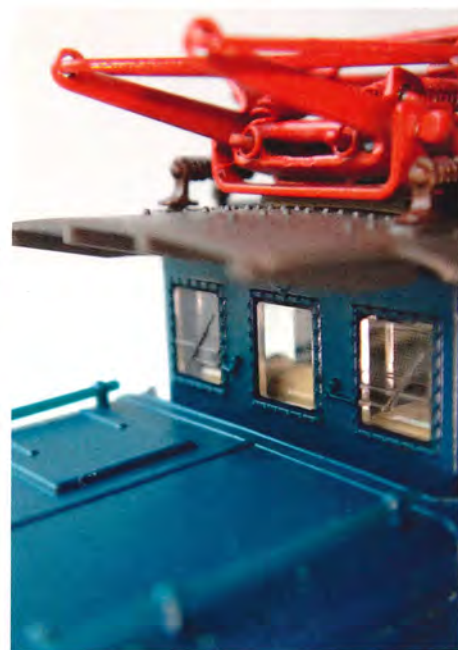
Det er lidt af en sværvægter, som Fleischmann sidste år leverede til spor N-kørerne: BR 194, også benævnt den tyske krokodille efter dens leddelte væsen. BR 194 (oprindeligt E 94) var en meget vellykket lokomotivkonstruktion, der fik et langt liv på skinnerne med især tunge godstog. Den stammer fra 19xx, og de sidste blev udrangeret i 19xx, hvor blot dette havde fået den omstridte oceanblå/beige epoke IV-bemaling, kaldt "Blauer Mauritius". Den var dog ikke værst til dette lokomotiv, måske bortset fra den store, cremefarvede 'bufferzone' forrest.

Overdelen er fint detaljeret med et væld af nitter, jalousier, tasgdetaljer, og bogier-

ne fremtræder også godt detaljerede. De lange skygger over frontvinduerne virker tynde og rigtige, mens pantograferne naturligt nok virker lidt for grove i det - men der er jo også grænser for finheden, når vi er nede i skala 1:160. Der er triangel-lysskift for og bag.

Maskinen kører godt og er udstyret med fire hæfteringe. Der er drev på fire aksler, og der er NEM-stik til dekoder (NEM 651) - samt i øvrigt kortkoblingskulisser. Da modellen er leddelt som forbilledet, har den ingen problemer i kurver, og kørte jeg selv med modeltog i denne skala, ville jeg stærkt overveje et køb.

Fleischmann art. nr. 739421 BR 194-178-0, epoke IV. Skala 1:160/spor N. Pris ca. kr. 1.600,-.



Lokomotiv med 'kasket'



Fine, præcise påtryk

Mv 1102 - nu med færdigmeldeblink



Trods enkelte kritikpunkter foretrækker jeg stadig Trix-modellen af MY med den vægtige metaloverdel.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den nyeste version er Mv 1102, der er udsendt i epoke IV-udgave i rød/sort bemaling med færdigmeldeblink og ITC-kabelbakker. Basismodellen (også i Märklin-udgave) er velkendt: Bomstærk, med metaloverdel, midtermotor, svinghjul, dekoder osv.

Denne udgave har fået tilføjet de meget små færdigmeldeblink på siderne bag førerhuset. De består af to lys over hinanden, der blinker på skift - på begge sider i den ende, hvorfra lokomotivet styres (og altså ikke på den samme side). Blinklysene afskærmet med en lille plade op mod førerhuset (den er dog ikke med på modellen).

Blinklysene virker helt som på forbillede med samme blinkfrekvens. Digitaludgaven har mange andre lys- og lydfunktioner. Der er belysning i førerrummene. Alle lanterner er LED med kraftigt, hvidgult lys. Lyden er passende efter min mening.

Desværre har Trix-udgaven dårligt strømoftag. Årsagen er, at der er direkte sjuks med kobberfligene, der skal presse mod hjulene for at overføre strømmen. Flere af fligene kunne i kurver ikke nå hjulenes bagside og medvirkede derfor ikke i strømoftaget. Det ville være en klar fordel, hvis Trix selv kunne udvikle toleder-modellerne, der bagefter så kunne konverteres til treleder-modeller.

Trix art. nr. 22677 DSB Mv 1102, epoke IV. H0-model med lyd. Pris ca. kr. 3.000,-. Leveres også i Märklin-udgave, art. nr. 39685.



Blinklyset i funktion -



- det sker også på den anden side af førerhuset.



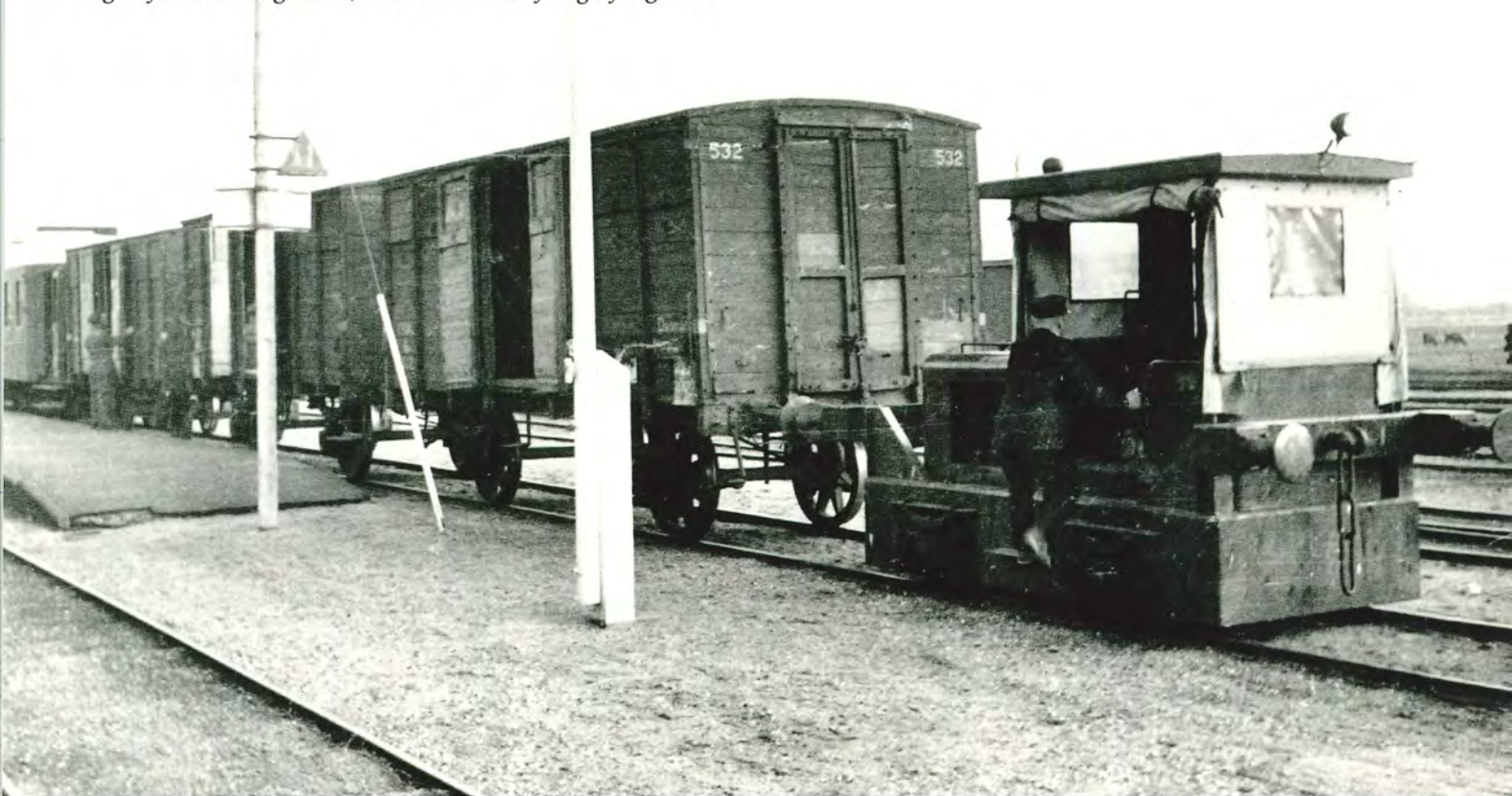
Og så blev det vinter - godt, at der medfølger sneplove til maskinen.



Duel i nattemørket - hvem lyser bedst op, Heljans Marcipanbrød eller Trix's MY.

Nye Q-vogne fra Dekas

En godt slidt OKMJ QB 532 og Traktor OKMJ T i Kerteminde 1955.
Bagest formodentlig OKMJ MH 11. Ukendt fotograf, slg. SoB.



To nye vogne fra Dekas - OHJ og OKMJ. Vognene er meget smukke og fantastisk veldetaljerede.

Af Flemming Søeborg

Her i vinters kom flere varianter af Dekas' nye Q-vogne i H0, blandt andet fra OHJ og OKMJ. Vognene er i samme, fine udførelse som de hidtidige DSB-modeller, men naturligvis i de respektive baners farver og påskrifter. Her er især den kertemindiske

vogn tiltalende i den grågrønne nuance, der blot skriger på at blive patineret. Læg også mærke til den subtile forskel på Statsbane- og privatbanevognene, hvad angår slutsignalholderen: På DSB-vogne sidder den på andet, på privatbanevognene på tredje bræt fra neden. Noget, som andre producenter formodentlig ville vende det blinde øje til. En anden,

fin detalje er påskriften "Må kun benyttes på fyenske sidebaner". Den er helt korrekt, det var kun på de tidligere sydfynere, at denne påskrift var påført på små plader.

Dekas art. nr DK-872412, DK-872415 OHJ Qc 322, OKMJ Qc 532. H0-modeller, epoke III. Pris kr. 395,-/stk.



På OKMJ- og OHJ-vogne sidder slut-signalholderen på tredje bræt, og der er håndbøjle -



- mens holderen på DSB-vognen sidder på andet bræt nedefra - og der er ingen håndbøjle.



De sydfynske godsvogne måtte med tiden kun benyttes lokalt, og der blev monteret skilte med formaningen - men her på OKMJ QB 532 er det blot påmalet.



OHJ Qc 322 i en fin, halvmat bemaling.



Her er OKMJ QA 1333 ned bremsehus og QB 550, formodentlig i Kerteminde. Foto Just Andersen.

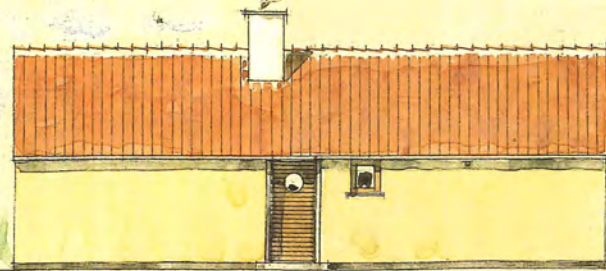


OKMJ rejsogodsvogne og QB 537 i Odense. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.

Københavns Frihavn med masser af PFR-vogne. De to færger er fra jernbanefærgeruten til Malmø. Billede i Vagn Holsteins arkiv.



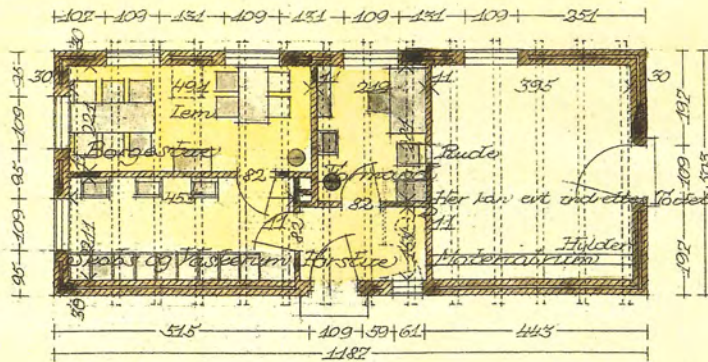
Typetegning til ti-mands kolonnehus hos DSB, blandt andet opført i Gentofte. Slg. SoB.



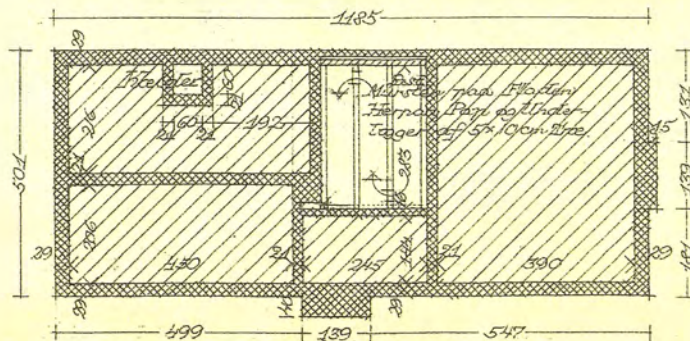
Side mod Nord eller Øst.



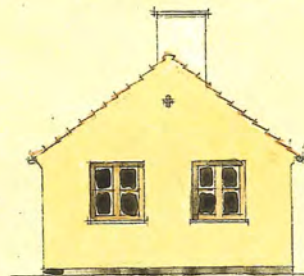
Side mod Syd eller Vest.



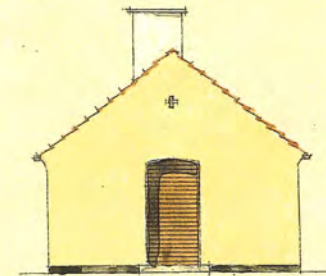
Stueplan.



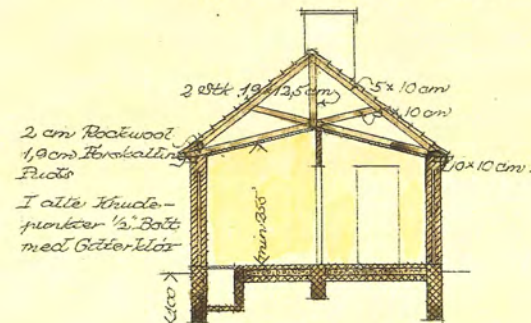
Grundrissplan.



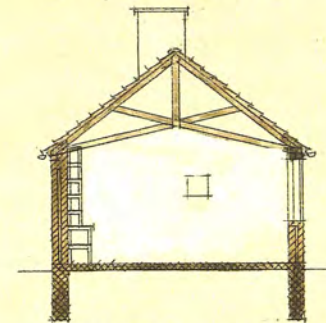
Side mod Øst eller Vest.



Side mod Vest eller Nord.



Snit i Bergestue.



Snit i Materialrum.

Typetegning

Kolonnehus til 10 Mand. Type B.

Planer, Snit og Facader.

Hertil hører Enkeltheeder. Tegnr. Nr. 11530.

DE DANSKE STATSBANER
BANEFDELINGEN
OVERARKITEKTEN
14-12-45

1:100.

Tegn af H. C.
Borr. S.C.

Tegnr. Nr. 11539

1997

Hadsund-Peter - Helt Perfekt

Af Flemming Søeborg

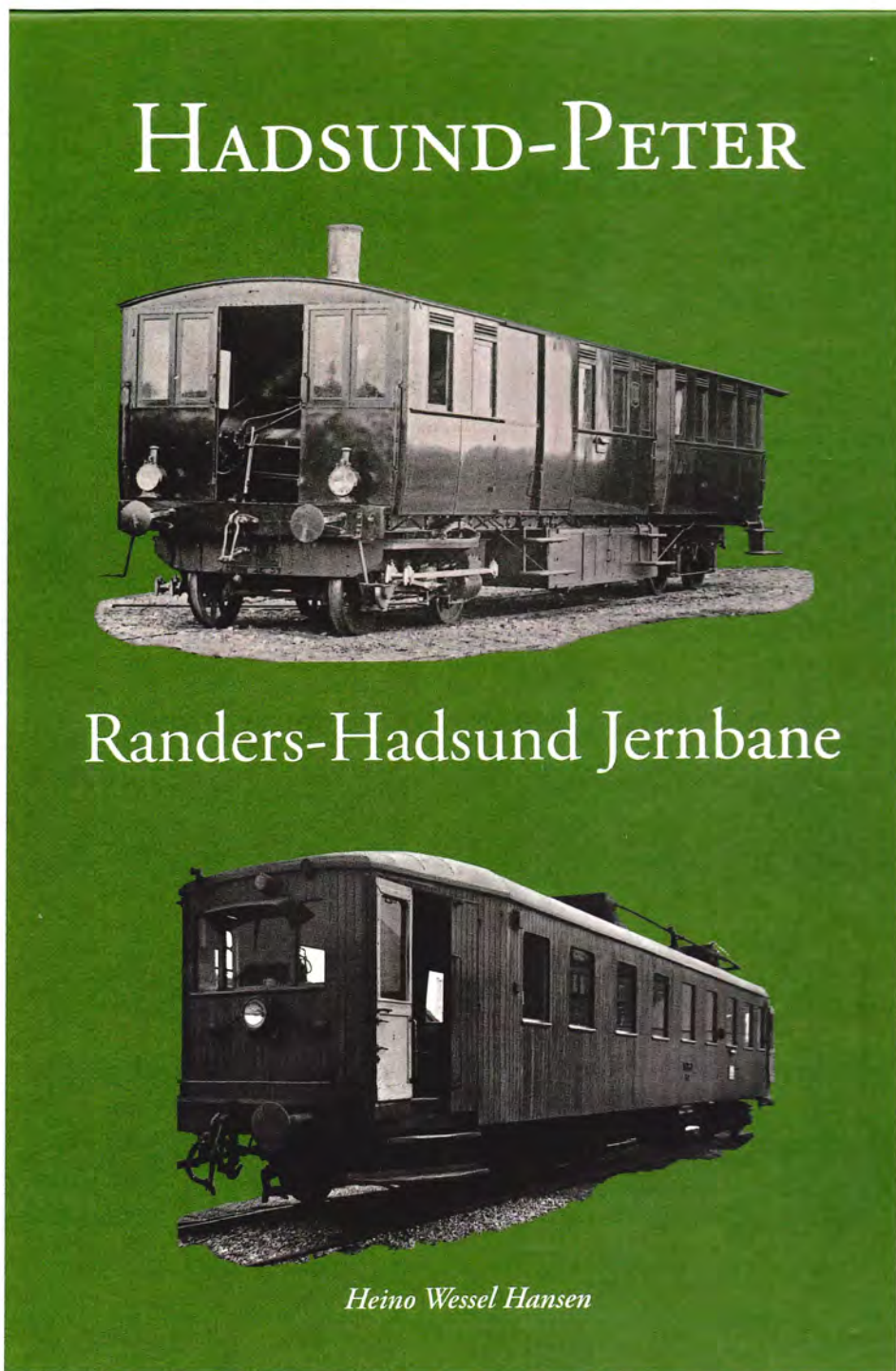
Rundt om i landet har befolkningen ofte haft et godt øje til den lokale jernbane, og det gjaldt ikke mindst Randers-Hadsund Jernbane (RHJ), der ret tidligt fik kælenavnet Hadsund-Peter hæftet på sig. Historien bag navnet og en mængde andet om denne længst forsvundne bane fortæller Heino Wessel Hansen (HWH) om i sin nye bog om RHJ.

Der er ikke tale om en sædvanlig bog om en nedlagt jernbane - denne bog er et særdeles gennemarbejdet og grundigt værk om RHJ, skrevet på en så medlevende og godt fortællende måde, at det faktisk var svært at lægge bogen fra sig - hvilket dog ikke mindst rent fysisk var nødvendigt, da den vejer over 2 kg og er på 450 sider!

HWH begyndte at interessere sig for RHJ allerede omkring 1960, hvor han arbejdede som lærer i Randers, og sideløbende indsamlede han materiale om banen, der på det tidspunkt stadig eksisterede. I 1969 blev den nedlagt, blandt andet på grund af nybygning af Hadsund-broen, hvor der ikke skulles lægges jernbanespor. Det er også den sædvanlige historie om modvillige sognekommuner, der ikke ville garantere jernbanens beståen, som det var tilfældet over hele landet.

RHJ havde ikke nogen let "gang på jorden", idet banen var anlagt med specielle broskinnespor på langsveller og blev drevet med særlige dampvogne, hvilket måske nok var fornuftigt for overhovedet at få anlagt en jernbane på egnen, men som i tidens løb betød store udfordringer og omkostninger for banen. Den var ganske enkelt anlagt for primitivt og havde desuden ikke den bedste 'samarbejdspartner' i nabobanen Aalborg-Hadsund Jernbane.

Alle disse genvordigheder - men også succes'er for RHJ - skal ikke genfortællles her, for det gør HWH fremragende i bogen, som også er ypperligt illustreret med en masse skønne billeder fra banen og de områder, den løb igennem. Rent sprogligt er bogen en udsøgt nydelse med 100 % korrekt og velformuleret dansk, desværre en sjældenhed i vore dage. På de 450 sider fandt jeg blot én ubetydelig kommafejl. Nu lyder det som om, at jeg blot har



Forsiden af bogen.

læst bogen for at påpege en ubetydelig fejl, men sådan er det ikke - snarere omvendt: Bogen er så fængende og sobert fortalt, at jeg læste den på tre dage, hvor jeg havde regnet med at skulle bruge en uge på den - naturligvis med pauser. Bogen var og er en nydelse af de sjældne, hvor forfatteren virkelig kan sin metier og holder sig til emnet, så jeg kan absolut anbefale den. Der er tillige et udførligt noteapparat bag i bogen. Skynd dig at købe den, hvis du har den mindste interesse i privatbaner og deres

ud- og afvikling.

Hansen, Heino Wessel;
Hadsund-Peter Randers-Hadsund
Jernbane. Nordjyske Museer 2021.
450 sider, hårdt bind, utallige ill.
ISBN 978-87-92687-40-1.
Pris kr. 400,-.

Nürnbergkram...?



Den moderne sporvogn med det klassiske motiv svinger ind på Plärrer i Nürnberg vinteren 2016. Foto SoB.



Rietze-modellen i næsten hel figur. Selvom påtrykket er lidt uldent, ser den godt ud på lidt afstand.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Tilbage i nr. 25, side 26-28, blev blandt andet denne moderne led-sporvogn ADTranz GT8 med "Der Adler"-dekorationer præsenteret. Den kørte dagligt i Nürnbergs gader og var et smukt minde om den første, tyske jernbane, der netop udsprang herfra. Dengang var Nürnbergkram et begreb, der betegnede billigt, dårligt legetøj, masseproduceret, men af ringe holdbarhed.

Sidste år blev jeg opmærksom på, at Rietze havde lavet denne vogn i model (dummy), så jeg forsøgte at få fat i den - og det lykkedes til sidst. Normalt er jeg ikke begejstret for epoke V-VI-modeller, men jeg må alligevel beundre det flotte arbejde, Rietze har lagt i påtrykket af sporvognen. Det stemmer perfekt med forbilledet.

Til gengæld har jeg ikke så meget at sige om selve grundmodellen, som ærlig talt virker noget billig - selvom den er dyr nok. Reelt er der blot tale om simple plasticstøbninger uden ret mange detaljer, og hvad værre er, modellen er så let og lidet fleksibel, at jeg tvivler på dens køreegenskaber, hvis man vil motorisere den. Leddene - harmonikaerne - er ret stive i det, og det sammen med den manglende vægt gør den formodentlig ret uegnet til kørsel. Så nok er legetøj blevet markant dyrere i dag - men samtidig må jeg konstatere, at Nürnbergkram stadig produceres - men til skyhøje priser.

Rietze art. nr. STRA01030 ADTranz GT8-sporvogn fra Nürnberg. H0-model, uden motor. Pris ca. kr. 1.150,-.



Særliges primitive plastic-hjul - skal det være højteknologisk, tysk kvalitet?



Som det ses er hver enkelt element, individuelt dekoreret i den leddelte spurvogn



Originalen med en af de andre dekorationer - for 100 år siden var Nürnbergs spurvogne græsgrønne.



- og her er samme del af vognen gengivet i model, lidt mere uldent i trykket.



Et af leddene på vogn 1102 med gengivelse af en tidlig vognstyrer med sit kære legetøj i armene - i virkeligheden og i model.

Et KS-venteskur



Vogn 567 og ledvogn 867 på linie 16 på Nørrevold. På venteskuret ses den røde kaffeæske-automat, som også sad på mange købmandsbutikker. Foto Leif Bang.



Gadeinventar ved sløjfen i Formosavej - venteskur, telefonboks, gruskasse, ledningsmast - samt sporgvogne på linie 5. Foto Leif Bang.



Venteskuret med reklameskilt og kaffeautomat, som de fandtes rundt om i København, mens sporvognene kørte i gaderne.



Bagsiden er ganske anonym og skal nok finslibes lidt, da der var tale om glatte metalplader.



'De fire Verdenshjørner' og 'Den halve Verden', må det vel hedde, de to typer venteskure fra Københavns sporveje.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der sker ting og sager på sporvognsområdet i disse år: Ikke nok med, at landets tre gamle sporvognsbyer atter får sporvogne, også på modelområdet sker der noget. Vi har tidligere berettet om projektet med de københavnske modeller i 3D-print, som stadigvæk er under udvikling, og fra anden side er der nu lavet et lille, typisk KS-venteskur, som de fandtes ved mange stoppesteder.

Skurene var lavet af stålplader med små træbænke og midtervæg med glaser, og på taget ofte en D.F.D.S.-reklame. Modellen, som endnu blot er lavet i et fåtal eksemplarer, er konstrueret som byggesæt, komplet med stoppestedsskilt og kaffeautomat.



Delene til venteskuret, men uden skilte (de er dog med i sættet).

Kaffeautomat? Javist, men ikke en nymodens type med valg mellem mange slags varm kaffe. Disse gamle automater havde kun én slags kaffe, nemlig formalet kaffe i papæsker à 100 gram, som man så kunne købe og hjembringe for at lave kaffe hjemme. 'BK', som der stod på automaterne, betød vist 'Børge Kruse', ejeren af kaffefirmaet.

Som antydnet er det i første omgang blot et privat hobby-arbejde, men det er omtalen værd. Måske kommer den runde udgave med fire små rum også - jeg lavede selv denne type for 30-35 år siden ud af en Heljan-telefonboks, et rundt plastic-låg og andre smådele, men tidens tand og limens aggressivitet har deformeret skuret noget. Et nyt behøves!

Et lille sidebanetog, anno 1961



ARM 153. Desværre haves ingen data om fotograf, fotosted eller dato. Arkiv SoB.



CP, ARM og Mo i Lustrupholm den 31. december 2021.



Let beskadiget billede af ARM 152. Desværre ukendt fotograf, sted og tidspunkt. Slg. SoB.

Af Finn Frøsig

Da jeg for ca. 20 år siden anskaffede mig Hans Gerner Christiansens bog om Mo-vognene, var der mange gode eksempler på oprangeringer passende til de mindre hjemmeanlæg, som så mange af os har. Samtidig var mange af illustrationerne fra epoke III, som mange stadig foretrækker p.g.a den store variation af materiel.

Specielt et billede nederst på side 73 satte nogle tanker i gang. Billedet er dateret februar 1961 og viser en Mo 1800 med en 1&2 klasses AR 110 og en CP med tagrytter på vej fra Varde mod Struer. Det viste mig, at der rent faktisk kørte små tog med både 1. & 2. kl. i det jyske, men der var jo ingen færdige modeller af disse vogne på markedet.

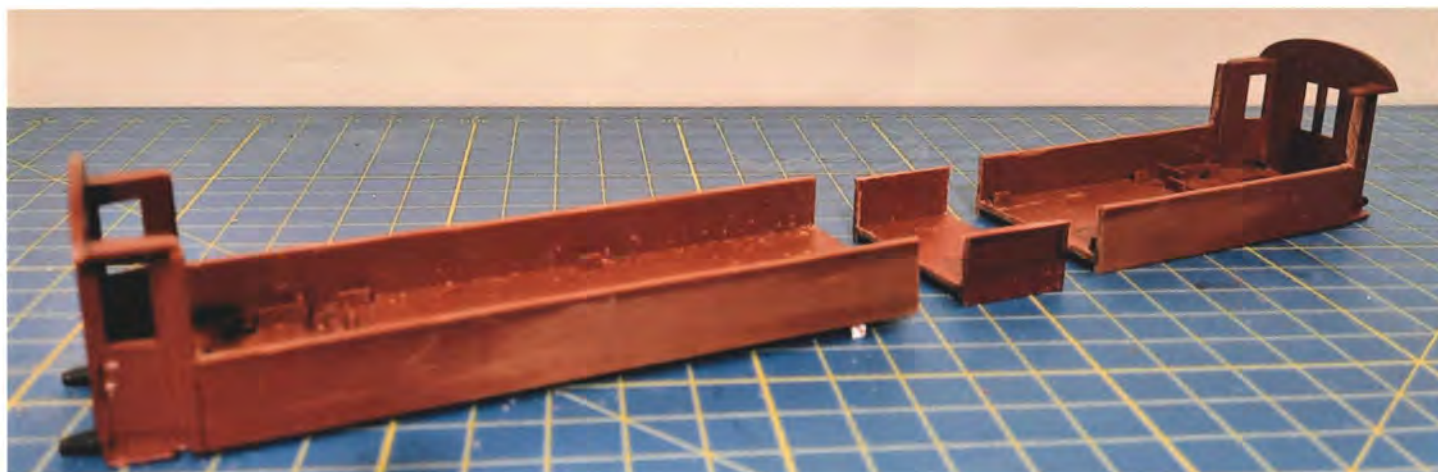
I bogen "DSB personvogne 1945-69" fik jeg mere information om de mange ombygninger DSB udførte på den ældre personvognspark. Processen blev populært kaldt det store ombygningscirrus, og den blev indledt omkring 1933. Det kan absolut anbefales at læse bogen, evt. via lån på biblioteket. Jeg var specielt interesseret i de blandede 1&2 kl. vogne, bl.a. litra AR, ARM og ASM, som fortrinsvis hørte hjemme i det jyske, ganske passende til temaet for mit eget anlæg.

Jeg startede for flere år siden med at bygge en ASM med to 1. kl. kupeer på basis af en Heljan CP, desværre omkring 5 mm for kort, fordi jeg ikke havde mod på at forlænge vognkassen. Tanken om at eje en AR eller ARM-vogn har dog ulmet længe, og jeg har fra tid

til andet samlet lidt fotos og tegninger af ARM, - bl.a. med hjælp fra Torben Andersen, Lokomotivet - hvis jeg en dag skulle få mod til at bygge den. Ikke nogen superfavorit, fordi der fandtes kun fem stk. ARM hos DSB, som blev udrangeret i 1967-68

I mellemtiden kom 87-gruppen med deres byggesæt til mange af ombygningsvognene, heriblandt også ARM. Jeg fik dog aldrig et byggesæt i hus, så det måtte blive til en egen ombygning. Her kommer en lille beskrivelse af mit projekt med at bygge en ARM-vogn.

Da jeg granskede tegningerne, blev det klart at vognen kunne baseres på Heljans CP-vogn, hvor endegavle vinduesåbninger passede. Vognkassen skulle forlænges med ca. 23 mm. Altså var der



Vognkasse med ekstra element.



ARM-vognkasse klar til det videre arbejde.



ARM-indretning og løsdele.

behov for 2 stk. Heljan CP-vogne. Det lykkedes mig at finde 1 stk. rå vognkasse uden vinduer og andet tilbehør til en rimelig pris. Vogn nr. 2 kom fra min egen samling af CP-vogne.

Projektet startede med at demontere CP-vognen, så alle smådele kunne genanvendes. Dernæst at skære vinduesbåndet mellem endeperronerne ud på den ene vognkasse. Derefter skulle vognkassen deles i 2, og tilføjes et forlængerstykke skåret af vognkasse nr. 2. Vognbunden blev derefter forstærket indvendigt med en 1 mm Everlite plade.

Næste fase var at lave nye vinduesbånd med korrekt vinduesafstand. Tålmodighedsarbejde med mange små passtykker mellem hvert eneste vindue. Dernæst slibning, spartling og grunding inden montering i den forlængede vognkasse.

I min rodekasse var der en indretning til en CB-vogn som kunne tilpasses med de tre 1. kl. kupeer og fire 2. kl. kupeer.

Taget fra CP-vognen skulle tilsvarende forlænges, og tagventilerne flyttes til den nye kupe-inddeling.

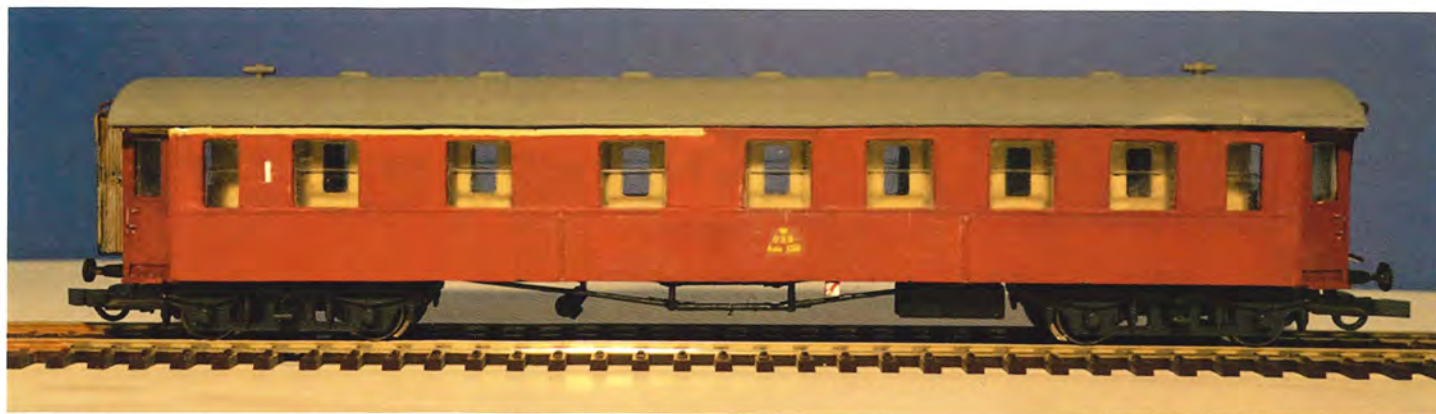
Efter spartling og maling (Humbrol 73, mat) var vognkassen klar til montering af vinduer, vægtplade fra CP-vognen og alle de øvrige smådele plus litreringen fra KM-Text. Der skulle også lige et nyt sprængværk (underværksarmering) til, som har et vandret stykke under vognmidten svarende til forlængelsen. Her brugte jeg Everlite profiler, men messingtråd vil uden tvivl være mere stabil.

ARM-vognen kørte på 2,5 m berliner-bogier og nogle havde egerhjul. Dem kunne jeg hente i Heljans reserve-

dels-sortiment, hvor de bl.a. blev brugt i CM-vognene med tagrytter.

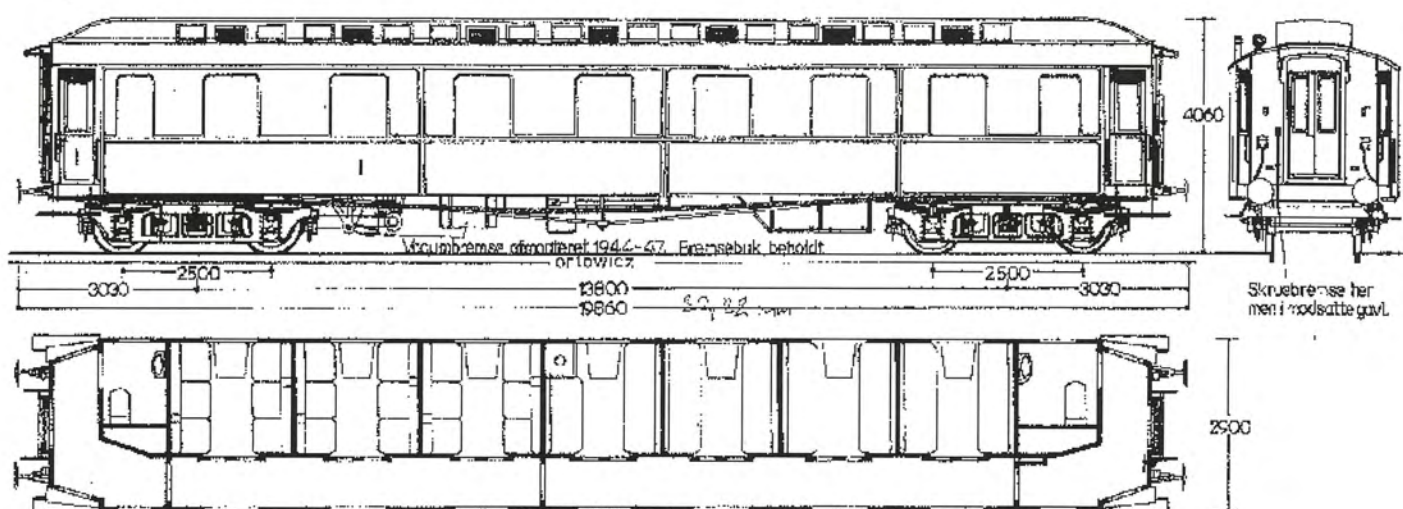
Nu kan jeg køre korrekte jyske sidebanetog fra starten af 1960'erne, som de bl.a. rullede mellem Fredericia-Esbjerg-Ringkøbing-Struer. Der kan evt. suppleres med en DO postvogn eller en ekstra CP, men så har Mo'en også nok at slæbe på.

I løbet af 2022 kommer en industrimodel af en anden ombygningsvogn på markedet, det er litra CM 2193-2202, som DEKAS har adviseret. De var en anden del af ombygningsprocessen. Vognene var i drift fra til slutningen af 1960'erne, så det er stadigvæk epoke III-materiel. Måske kunne en af de kombinerede 1.&2. kl. vogne være det næste projekt for DEKAS.



Den færdigbyggede ARM 150, 31. december 2021.

<i>danske jernbaners rullende materiel</i>	DSB ARM 151-154	1941-1952	h0 90.02 '2
--	-----------------	-----------	----------------



Tegning ARM m. tagrytter.



Oversigt over Lustrupholm (Lu) med sidebanetog.

Ikke så Ringe endda...



Ringe station, Ringe Museum og den lokale afdeling af Danske Bank som 'insekthoteller' ved Ringe Sø, november 2021. Foto SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I Ringe har kommunen fået en fin idé: En kunstner, Bente Hovendal, har lavet insekthoteller, udformet som miniudgaver i jern af nogle af byens kendte huse. Det er banegården, museet og Danske Bank, der har stået model til husene. Den lille by er placeret på søbredden ved Ringe Sø, hvor den dels tager sig godt ud, dels er et godt sted at bo for insekter med vand, grønne arealer og god luft - men også et risikofyldt område med mange sultne fugle.

Idéen er fin, sjov og udmærket og helt i tidens ånd, hvor det efterhånden er gået op for private, myndigheder og andre, at vi skal passe på kloden, på naturen, på vore omgivelser - vi har kun denne ene verden at leve i, og så nytter det ikke, at vi udpiner den og ødelægger alt andet liv end det, vi kan se en øjeblikkelig fordel i - vi må tænke og handle langsigtet. Derfor er det vigtigt med biodiversitet - og her er insekterne utroligt vigtige for livets cyklus:

Bier, sommerfugle og andre insekter befrugter blomster og sikrer frugter, grøntsager m.v., andre insekter giver føde for større dyr, og atter andre insekter sørger for, at dødt, organisk materiale kan omsættes og blive grobund for nyt - altså *ren, cirkulær økonomi*, som vi mennesker først nu - efter at den har eksisteret i millioner af år - er ved at blive klar over. Og så kan vi da også - som jernbaneentusiaster - glæde os over, at Ringe Banegård er fundet værdig til at være insekthotel, samt at selve bygningen i dag fremstår velholdt og er et centralt element i stationsbyen - et eksempel til efterfølgelse!



Ringe station som gedigen metalmodel for insekter. Foto SoB.



Ringe Sø og 'miniby' november 2021



I vanlig stil kommer der mange danske og udenlandske nyheder i forbindelse med Nürnberg messen, desværre er der ikke plads til dem alle her. For et samlet overblik, se venligst på vores hjemmeside www.togcenter.dk



Märklin MiniClub blev lanceret i 1972 som verdens mindste modeljernbane, stør-

relsen er 1:220 og sporvidden kun 6,5mm, hvilket muliggør selv store anlæg på et so-

fabord, størrelsen har udviklet sig jævnt henover årene, med bedre motore, flere detaljer og

et meget større sortiment, så det i dag absolut er en størrelse man skal tage seriøst.



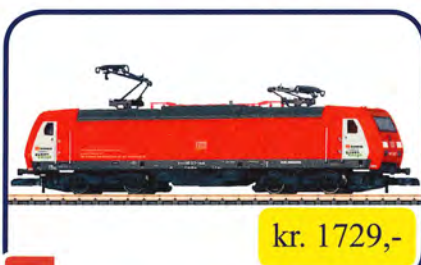
Märklin 88569

E-Lok Ce 6/8 Krokodille Platin, engangsserie til jubilæet, leveres i eksklusiv trææske.



Märklin 81873

Nostalgi startset, med en model af det første MiniClub lokomotiv og Pop-vogne som i 1972



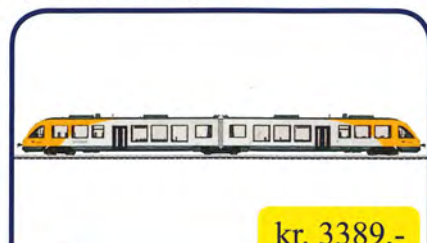
Märklin 88486

E-Lok BR 185.2 DB Schenker Green Cargo, denne variant kører på de danske skinner.



Märklin 88240

E-Lok Re 6/6 SBB, ny konstrueret svejtsisk elektrolokomotiv med 3 bogier



kr. 3389,-

Märklin 37715

Märklins danske H0 nyhed, Lokalbane Lint 41



kr. 1499,-

Piko 59736

DSB Litra EB "Lok 1000" DC, fås også med Lyd



Märklin 82290

Vognsæt med 4 lommevogne med Tuborg og Carlsberg veksellad, passer til 88486 BR185.2



Märklin 07771

Jubilæumsbog 164 sider om Märklin MiniClub

www.togcenter.dk

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

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

Alle priser er i DKK incl. moms
Priserne er gældende fra 1/1-2022
Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider.