

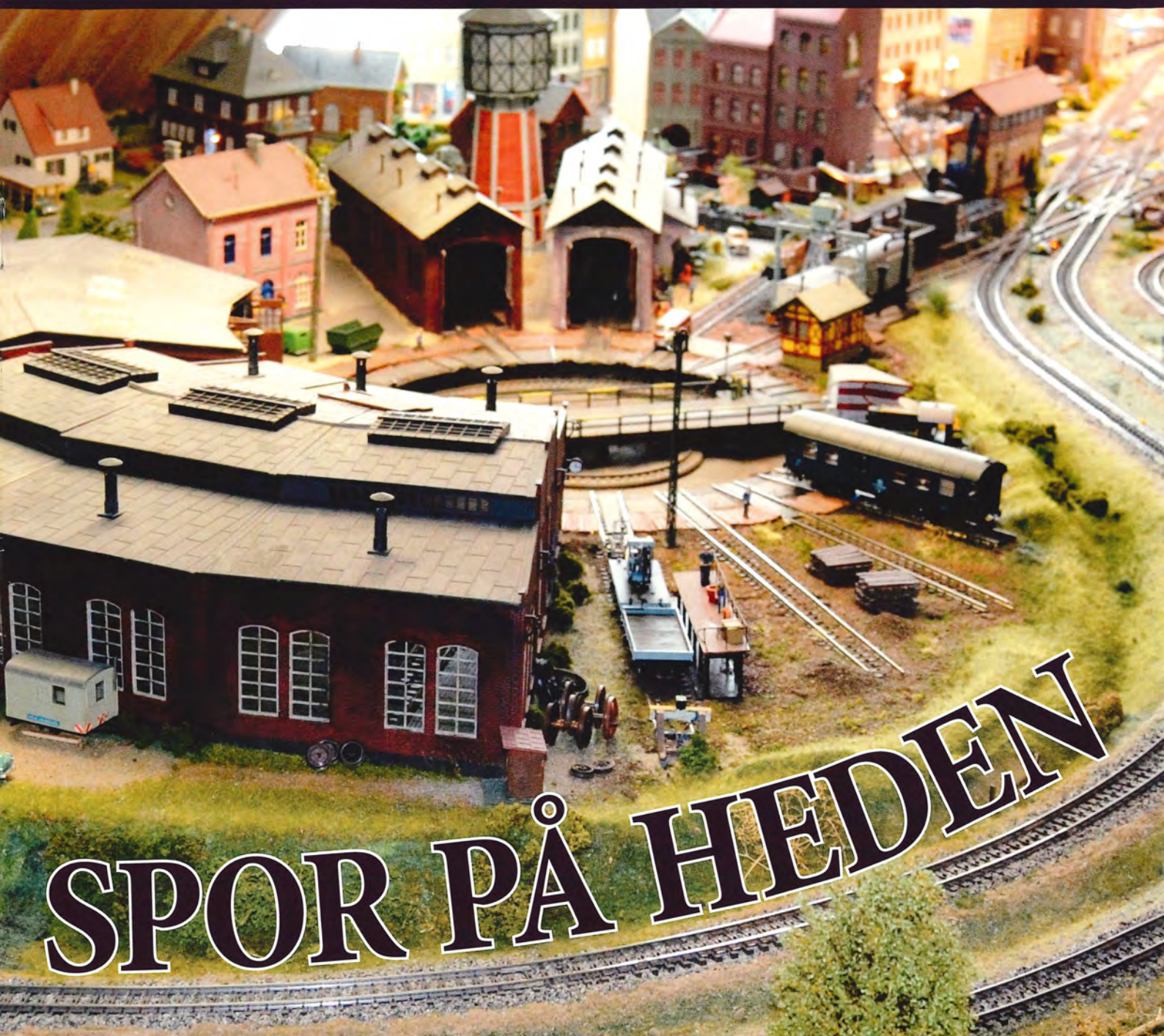
Nr. 64
AUGUST 2022

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 132,-
Euro 17,75



SPOR PÅ HEDEN



■ LILLE "ODIN"
ALENE I BYEN



■ SYNLIGHED I MØRKET
NEONREKLAME FOR HORSSENS PRIVATBANER



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



BK 11.08.2022 - 12.10.2022
ISSN-2245-4099 BK Returage 41

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 64, 11. årgang, MMXXII
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. 20 40 37 87 (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. 1.425. 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: 1684 – konto nr: 0000 76 80 30

Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.

Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes
som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved abonnements udløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
SWIFT/BIC: KRONDK22 (betal i Euro)

Spørgsmål om betaling:

Spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 20 40 37 87

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder
til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfæ-
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.

Igen kom et stort jubilæum "på tværs" af Spor og baners udgi-
velsesterminer: De danske jernbaners 175-års dag den 26. juni
med festkørsler med "ODIN" i København kolliderede med sid-
ste dato for mere stof. Det lykkedes dog at få aftalt med et par
fotografer, at de tog ind for at se og opleve "ODIN"s kørsler i Kø-
benhavn,, så der nåede at komme billeder med i dette nummer.

Sommerperioden er traditionelt mere stille, hvad indendørs sy-
sler som modeljernbanen angår. Vist sker der ting og sager, men
opmærksomheden er mere rettet mod de udendørs glæder og
fornøjelser - denne sommer måske mere end de senere år: I år
har vi jo kunnet bevæge os frit omkring uden at tage hensyn til
coronasmitte og afstand, omend det nok er for tidligt at slå sig
helt løs og glemme alle forbehold.

Efter forårets danske nyheder af trækraft er det atter blevet
mere stille på området, og der er ikke så meget nyt - men så
er der de nye husmodeller fra DWA/hobby trade, som er meget
velkomne. I dette nummer er det den lille station, der er målet
for prøvebygningen. Der er dog ingen grund til angstelse eller
mismod, for der er flere nyheder på vej, og de vil løbende blive
præsenteret her, efterhånden som de dukker op.

Desværre lever vi i en meget turbulent tid, hvor vi ikke længere
kan føle os trygge - hvad sker der i morgen, om en måned, om et
halvt år? De storpolitiske forhold rammer os hver dag med avis-
reportager og tv-billeder af en krig, der er meningsløs, brutal
og frem for alt hinsides al menneskelig fornuft og humanisme.

Modeljernbanehobbyen skal ikke være gemmest og skjul for
de rædselsfulde begivenheder, der finder sted rundt om os - og
tæt på os. Men vi har behov for at koble af, slappe af og hengive
os til kreative ting og beskæftigelser, og gennem modelbyggeriet
kan vi - måske - for en stund glemme trængslerne og skabe nyt,
skabe glæde, skabe fred. Det behøver vi mere end nogensinde.
Og til slut en glædelig nyhed: Det hyggelige Frederiksberg Lege-
tøjsmarked genopstår, nu med Theis Berantzino fra Togcenter
som arrangør. Se datoerne på annoncen inde i bladet. Vel mødt!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg
Redaktionen afsluttet den 10. juli 2022.

Skal du flytte?
Så husk at melde
adresseændring til
Spor-og-baner@outlook.dk

Forsidefoto:

Stort foto: Spor på heden. Foto Niels Nørby

Lille foto: "ODIN" alene i byen. Foto Dines Bogø

Lille foto: Neonreklamen for Horsens Vestbaner. Foto Jens-Christian Jensen

Indhold



8 Horsens Vestbaner



15 Ål på skinner



50 Hvilken anlægstype?

Leder.....	2	"ODIN" alene i byen.....	40
Indhold.....	3	Træskur fra Joswood	42
Spor på Heden.....	4	Mine sporvogne - alle atten linier.....	43
Et 60-års minde: Horsens Vestbaner	8	Det gamle billede.....	44
Rettelser	14	Af Flemming Søeborg.....	44
Ål på skinner.....	15	IC3 fra luften	45
Brovad station i byggesæt.....	22	Af Flemming Søeborg; foto Asger Christiansen	45
Nye jernbanebøger - og andet	24	Den evige skinnebus.....	46
Spor af jernbanens fysiske kulturarv	25	Jernbanen og Christiansfeld i dag	48
Venteskure	26	Hvilken anlægstype skal jeg vælge?	50
"Gamle Ole"s fætter dukker op.....	31	Litra Kddet fra PKP.....	58
SSym 46 - en godsvogn til tunge sager	32	Verdensrekordforsøg	58
Lille, fransk godstog.....	34		
Odense Letbane i gang	36		

SPOR OG BANER

NYT REG. NUMMER

Som følge af, at Middelfart Sparekasse har overtaget Spor og baners hidtidige bankforbindelse, er der kommet nyt reg.nummer. Registreringsnummeret er fremover:

1684. Kontonummer stadig:
0000 76 80 30

For udlandet er der ingen ændringer:
IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63,
BIC/Swift KRONDK22

NÆSTE UDGIVELSE
13. OKTOBER 2022

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk

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

Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk
6 numre
kr. 642,-

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

Spør på Heden

Tekst og fotos Niels Nørby

Solen skinner fra en næsten skyfri himmel, da Spor og Baners udsendte en tidlig junidag ankommer til den midtjyske perle Herning. Humøret er således højt, og der ses med spænding frem til dagens opgave med at rapportere om et nyt og interessant, privat bygget modelbaneanlæg. Desværre viser det sig, at jeg har taget fejl af det aftalte tidspunkt og faktisk kommer for sent til mødet. Heldigvis tilgiver Birgit og Jørgen "Steff" uforbeholdent min fejl og trakterer venligt med kaffe og rundstykker. Det er første gang, vi mødes, men snakken går straks om jernbaner og modeltog, som havde vi kendt hinanden hele livet. Modelbane er nu bare en fantastisk hobby at deles om!

Det pensionerede ægtepar fra det midtjyske har rejst utallige gange i udlandet og ofte med tog, så vi når at tale om forskellige pragtfulde jernbanestrækninger i Tyskland, Schweiz og England, inden vi får rejst os fra kaffen. Begge nyder helt åbenlyst efter mange år på arbejdsmarkedet at kunne disponere over deres egen tid og blandt andet bruge denne på modelbanehobbyen.

Selve kernen i "J og B Rail" er naturligvis det store modelbaneanlæg, der befinder sig på husets førstesal i en cirka 40 m² tidligere stue. En hel del af det kørende materiel er dog af pladsmæssige årsager oplagret i et gammelt arkivskab på det tilstødende trappe-repos, og Jørgen viser velvilligt frem fra skufferne. I sirlig orden ligger her utallige interessante lokomotiver og vogne af forskelligt fabrikat og herkomst. Mens skufferne en efter en åbnes, får vi undervejs en snak om kørsel med forskellige typer koblinger og hjul og om de problemer, der ofte deraf følger. Vel nok et evigt diskussionsemne blandt modelbane-entusiaster. Jørgen er med en baggrund som ingeniør af den opfattelse, at modeltog bare skal kunne køre uden problemer, på trods af at han rent faktisk sjældent kører med togene på sit anlæg.

Birgit og Jørgen elsker nemlig at bygge i model. Husets frue har siden starten i modelhobbyen for cirka 15 år siden bygget og ombygget utallige bygninger, der nu pryder de forskellige byer og landskaber på anlægget. Favoritmærket er helt klart produkter fra tyske kibri, der ikke



Hvem drømmer ikke om at have en vaskeægte signalvinge (gennemkørsel) hængende derhjemme?.



Tegningsarkivet.



Maskindepotet ved indkørslen til Herborg.

sjældent sammenstilles i nye og spændende variationer. Detaljeringsgraden er høj - eksempelvis er der naturligvis "rigtige" oste på hylderne hos osthandleren og "ægte" egetæppe-produkter på pallerne, der henstår på varehusets rampe.

Jørgen står i reglen for iscenesættelsen og det landskabsmæssige og har igen nem årene eksperimenteret med utallige forskellige byggemetoder, lige fra bakker formet af avisepapir til udskårne styrofoamstykker med pålagt gipsgazebind. Efterfølgende er der altid tilføjet græs, flock, buske m.m. og plantet massevis af træer, så landskabet fremstår troværdigt. En stor del af disse dele er af hjemmegjort fabrikat. Alt i alt forekommer selv de ældste anlægsdele efter undertegnede mening ganske fine, selvom Jørgen mener, at meget trænger til en lettere opfriskning.

Jørgen nyder at lodde små print sammen, men for tiden er han dog i gang med at hjemmeproducere nogle særdeles filigrane gittermaster til lygtepæle. Disse designes på computer og udskæres på det lokale biblioteks laser-cutter, hvorefter de farvelægges og slutteligt forsynes med LED-belysning. Nydeligt og prisvenligt. På det lille arbejdsbord ved anlæggets ene ende finder man således mange spændende model-dele, såsom forskellige slags lysledere, micro-LEDs og et større udvalg af model-værktøj, maling m.m.



Herborg på den ene flanke med bla. CS3+ styrepult og videoovervågning af skjulte banegårde.



Herborg Station.



Vamdrup Havn i midten af anlægget, med færgen Morsø på vej ind i lejet.

Selve modelbaneanlægget, der jo er besøgets egentlige formål, er bygget i skala H0 i epoke III og har form som et stort "E", der er bygget op mod rummets ene gavl og dens skråvægge. Driftsmæssigt er banens facon at sammenligne med det berømte kødben, dvs. det er muligt at køre "i ring", men med diverse afstikkere til alverdens tænkelige side- og industrispor. Samtlige af de omkring 45 lokomotiver og motorvogne styres digitalt, mens de mange sporskifter dels kontrolleres fra husets Märklin CS3+, dels via et par manuelle sporpulte med trykkontakter. Rundt på hovedstrækningerne styres driften som i virkelighedens verden via blokke, bl.a. med forskellige signalers indbyggede bremsemoduler, samt en række til formålet af Litra.dk udviklede forsinkelsesmoduler. Disse sikrer, at togene tildeles "lidt afstand" og at der således ikke sker utilsigtede kollisioner. Effekten er en ganske forbilledlig drift og en investering i et egentligt stykke togstyrings-software er derfor ikke umiddelbart på tale. I alt er der over 250 vogne af forskellige art at hægte på krogen af de mange lokomotiver, så togstammer på op mod to meter er ikke et usædvanligt syn på anlægget.

Der køres på Märklin K-skiner, der stort set overalt er behørigt patineret og ballasteret. Sidstnævnte er naturligvis



Model af Mårup Kirke ved Lønstrup. Originalen blev nedtaget i 2007 pga. nedstyrtningsskade og er senere endt som vejfyld.

for en stor del købt og afhentet hos en privat leverandør i Sydtykland. Der er to store opstillingsbanegårde under de to største synlige stationer - Herborg og Vamdrup - der begge klarer fem-seks tog på op til fuld længde. På "midter-øen" forefindes Vamdrup Havn med diverse havnebassiner og længst væk den lille endestation Helstrup. Det er overalt en fornøjelse at se togstammerne sno sig blødt sig ud og ind igennem diverse tunneller og gennemskæringer i det realistisk arrangerede terræn. En vejoverkørsel tæt ved Vamdrup station

er sikret med bomme og er naturligvis fuldt automatisk betjent via sporkontakter, samt udført med den korrekte klokkelyd.

Som nævnt er udvalget af kørende materiel ganske stort, men holder sig dog primært til tysk/dansk epoke III, med enkelte mindre afstikkere til nærliggende perioder. Der ses således både damp og diesel på banen, hvoraf en del trækraft endda er af ens model, men med forskellige numre. Mange lokomotiver er desuden udstyret med indbygget lyd.



Parti fra Vamdrup Havn med en række af Jørgens hjemmelavede gadelamper.



Parti fra anlæggets "gavl-ende".



Märklins E-maskine holder hvil i Herborg. En flot model i de rette omgivelser.



Varehus på Vamdrup Havn. Paller med råvarer til ege-tæpper venter på den videre transport.



J og B Rails" bestyrelse sender et lille godstog afsted fra Herborg med en F-maskine i spidsen.



Baggårds-beværtnings-idyl. Man kan næsten mærke solens varme og høre gråspurvnes kvidren.

Et af de seneste skud på stammen er Märklins E-maskine, der på dagen klædeligt holder og smådamper ved en af de hjemmebyggede perroner på Herborg hovedbanegård. Et virkeligt flot scenario.

Rundt på anlægget har Jørgen indbygget en række små gimmicks i bedste MiWuLa*-stil. Børnebørnene har således mulighed for at aktivere eksempelvis små dioramaer, bevæge en lille havnekran eller eksempelvis at kunne starte kørslen på den næsten mikrosko-

piske modelbane i VMJK's baggårdslokaler. Så interessen for modelhobbyen er bestemt forsøgt overgivet til de næste generationer.

Helt umærkeligt var der forløbet mere end fire timer i det gode selskab, og efter en afsluttende frokost var det således blevet tid for reporteren at vende hjemover. Der skal herfra lyde en stor tak til Birgit og Jørgen "Steff" for at dele deres hobby med Spor og baners læsere.

*Miniatur Wunder Land, verdens stør-



I en baggård finder man VMJK's lokaler, endda med et kørende anlæg i vinduet.

Et 60-års minde: Horsens Vestbaner 1929-1962



I remisen henstod bl.a. damplokomotivet HV L 106, der er bevaret ved VBV i Vrads.

Tekst og fotos Jens-Christian Jensen

En dag i efteråret 1961 kunne man i landets aviser læse en notits om, at **Horsens Vestbaner A/S** ville indstille driften pr. 31. marts 1962 og træde i likvidation. Jeg – en dengang 14-årig jernbaneinteressert skoledreng – havde aldrig hørt om dette baneselskab eller dets baner. Det måtte undersøges! Kunne man komme ud at køre med dem, inden de holdt op? Ikke ifølge den officielle landskøreplan "Danmarks Rejseforbindelser". Mystisk! På vej hjem fra et familiebesøg i det østjyske i efterårsferien fik jeg mulighed for at aflægge et besøg på Horsens station. Her var jeg så heldig at træffe en privatbanemand, som fortalte, at der var to strækninger, som ikke havde officiel persontrafik, men at der stadig kørte ét tog på hver strækning – på hverdage (det var søndag!). Der var egentlig tale om godstog, men man *kunne* godt komme med. Han oplyste mig også om togenes afgangstid (som jeg noterede i min lommebog), og endelig gav han mig lov til at kigge ind i privatbanernes store remise, som var en sand "Aladdin's hule": her holdt adskillige diesellok, skinnebusser og motorvogne samt ikke mindre end tre køreklare damploko-

motiver. På opstillingssporene udenfor holdt et stort antal velholdte person- og godsvogne tilhørende byens tre privatbaner. Jeg lovede mig selv at gøre alt for at vende tilbage og prøve at køre med toget på de to "hemmelige" strækninger snarest muligt – inden det var for sent.

Muligheden kom i form af kong Frederik d. IX's fødselsdag, som den gang var skolefridag, den 11. marts 1962.

Ved perron 4 på Horsens station holdt denne lørdag morgen et lille privatbanetog klar i det spor, som normalt var afgangsspor for persontogene til Silkeborg over Bryrup. Dette tog gik imidlertid til en destination, som ikke eksisterede ifølge stationens officielle afgangstavler; for det kørte faktisk til *Thyregod over Rask Mølle*, hvortil ingen tog officielt havde kørt i de sidste fire år. Men den var god nok: "*Hop bare ind*", sagde portøren, som stod ved siden af motorvognen, "*vi kører om et øjeblik!*" Og umiddelbart efter lyste afgangssignalet, og vores tog, som bestod af en af de gammeldags udseende, to-akslede motorvogne, jeg havde studeret under mit besøg på stationen forrige efterår (nærmere bestemt Lm 115, fabrikat "Trian-

gel" 1929) med fire godsvogne på krogen, satte sig i bevægelse. Det viste sig, at jeg var den eneste passager ombord. Kort efter kom portøren fra før, som med det samme havde spottet mig som togetusiast, igennem kupeen og inviterede mig ud i førerrummet, hvorfra der var den bedste udsigt.

De første stykke fra Horsens station fulgte vi statsbanernes dobbeltspor mod Skanderborg, men efter ca. to kilometer bøjede privatbanen fra til venstre og fortsatte de næste fire-fem kilometer i stadig stigning på vestsiden af Hansted Ådal op mod Lund. Det gik i adstadigt tempo, for selv med kun fire godsvogne kunne man høre, det var hårdt for den lille motorvogn. Personalet var meget meddelsomt, og selv om jeg havde vanskeligt ved at høre alt pga. motorførerens jyske og larmen fra dieselmotoren, kunne jeg forstå, at den strækning, vi kørte på, oprindeligt havde været dobbeltsporet, idet Vestbanerne og Bryrupbanen tidligere havde haft hver sit spor frem til Lund. "*Vi kørte tit om kap på denne strækning*", huskede motorføreren. Efter persontrafikens ophør på Vestbanerne pillede man det vestlige spor op, og begge baners tog



Også HV L 107 stod herinde i remisen. Dette lokomotiv er beva-
ret af MHVJ i Mariager.



Tog 263 Horsens-Thyregod med HV 15 som trækraft på Flem-
ming station.



Sneplovene 196 og 296 hensatte ved motorremisen i Horsens.



Flemming station HV LM 15 med tog 263 Horsens-Thyregod.



Vrønding Brugsforening lå tæt op ad banen. Foto den 22. august 1962 af Holger B.D. Sørensen.

benyttede nu Bryrupbanens spor. Der var en smuk udsigt til højre ned over Hansted Ådal denne frostklare marts-morgen, mens landskabet til den anden side steg op mod den jyske højderyg, "Jyllands tag", bl.a. sås den ældgamle Tamdrup kirke – en af Danmarks højest beliggende – tæt på Lund station. I Lund sagde vi farvel til Bryrupbanen, som drejede fra i en skarp kurve mod

højre, mens vi fortsatte gennem en ven-strekkurve i sydvestlig retning "bakke op og bakke ned", forbi den nedlagte Kørup holdeplads til Vrønding Station, hvor en blåkitlet ekspeditrice ud-vekslede depecher med togpersonalet. Ved næste station, Flemming, var der et længere ophold, mens togpersonalet læssede gods fra den forreste godsvogn af på varehusets rampe, og derefter for-

svandt ind på stationen – måske til en kop kaffe? Jeg dristede mig her, som et af de få steder, til at forlade toget for at fotografere dette udefra. Da jeg ikke havde kunnet få en køreplan og således tjekke afgangstiden fra de enkelte stationer, var jeg nemlig nervøs for at to-get skulle køre fra mig, hvis personalet glemte at kigge efter mig.



Nærbillede af 'engländeren' i udkørslen - sporet ser rustent ud.



Spornettet, perroner og remise på Rask Mølle station.

RASK MØLLE STATION

(HVIDE TYPER: HVERDAGE

SØN - OG HELLEDAGE)

ÅBNINGSTIDER M. V.

JERNBANEEKSPEDITIONEN

VENTESALEN

POSTEKSPEDITIONEN

8⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 8⁰⁰ - 15³⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

9⁰⁰ - 11³⁰ 14⁰⁰ - 17³⁰ Le sos 9⁰⁰ - 15³⁰ 16⁴⁵ - 20⁰⁰

POSTKASSETØNNING

AFGANGSTIDER FOR RUTEBILER M. V.

MOD HORSSENS OVER

KALHAYE - KØRNING

MOD HORSSENS OVER

VRENNING

MOD TØRRING

THYREGOD

BRANDE

MOD KLOVBORG

NØRRE SNEDE

EJSTRUPHOLM

MODFØRER POST

8⁰⁰STOST

KUN RABARDE

FRUGT & FRUGTAGE

KUN TIRSDAGE

TORSDAGE & LØRDAGE

KUN TIL HJØRTSTAGE

SAMTLIGE BILER ANKOMMER TIL OG AFGÅR FRA STATIONEN
TIL ALLE BILERNE KAN AFLEVERES ALM. FRANKERED E BREVE
UDEN EKSTRA BETALING

Tavle med afgangstider for godstog.



Rask Mølle station. HV LM 15 med tog 263 Horsens-Thyregod.

Næste station var Rask Mølle, banens for-
 greningsstation mod hhv. Thyregod og Ej-
 strupholm. Stationen omfattede stadig tre
 perronspor, enkeltsporet remise med til-
 bygning, drejeskive og diverse andre spor,
 herunder sidespor til en privat virksom-
 hed. Som nævnt omfattede vores tog for-
 uden motorvognen fire godsvogne, hvoraf
 to af banens egne lukkede godsvogne litra
 Q og I, en åben (vist nok svensk) gods-
 vogn med sidestøtter og endelig en lukket
 hvidmalet DSB-godsvogn; sidstnævnte
 vogn blev sat af her i Rask Mølle, hvilket
 blev årsag til en del rangering frem og til-
 bage. For at komme fra sporet ved varehu-
 set, spor 1, var toget nødt til at bakke for at
 komme tilbage i spor 2, da der ikke kunne
 køres fra spor 1 direkte mod Thyregod. I
 Rask Mølle skete der det overraskende, at
 endnu en passager, en ældre mand, steg på
 toget (og kørte med til Tørring). Han var
 åbenbart fast kunde på denne strækning,
 syntes det at fremgå af hans indforståede
 samtale med togpersonalet, idet han også
 sluttede sig til selskabet i førerkabinen.



Udkørsel fra Rask Mølle mod hhv. Tørring-Thyregod (t.v.) og Ejstrupholm (t.h.).



HV LM 15 med tog 263 Horsens-Thyregod mellem Ølholm og Tørring.

Den nu reducerede togstamme fortsatte ad udkørslens venstre spor på sin videre færd, hvorunder vi passerede stationerne Dorteasminde (med sidespor til en fabrik), Uldum og Ølholm til den større stationsby Tørring, som i sin tid havde været endestation for den smalsporede Horsens-Tørring Jernbane. Det kunne også ses på byens stationsbygning, som var på to etager og større end de mellemstationer, vi havde passeret under vores hidtidige rejse.

Den sidste del af turen mod Tørring var forløbet over det flade Uldum Kær uden større landskabelige oplevelser. I Tørring vovede jeg mig endnu en gang ud af toget for at fotografere, idet der skulle rangeres. Denne gang var det den svenske godsvogn med sidestøtter, der skulle afleveres. Da sporsystemet her var blevet indskrænket efter persontrafikkens bortfald, krævede rangeringen, at vognen – efter at være koblet af – v.h.j. af en ståltrosse blev trukket ind på et blindt spor af motorvognen, som kørte på det parallelle spor.

Fra Tørring og videre vestpå kørte vi nu ad "den nye bane", som blev indviet så sent som 1929. Strækningen her var sammen med Vestbanernes nordlige gren og Bryrupbanens Silkeborgstrækning de sidste anlagte privatbaner i Danmark. De var tænkt som "kulturbaner", som skulle bidrage til kultivering af de fattige hedeegne. Motorføreren kunne fortælle, at der tidligere har været stor godstrafik – bl.a. med mergel til forbedring af landbrugsarealerne – til disse stationer; men at det var et overstået kapitel nu. Det var tydeligt at se, at vi var kommet ud "hvor kragerne vender"; landsbyerne var få og små, og på flere strækninger kunne man dårligt få øje på menneskelige boliger i landskabet, som prægedes af granplantager og lidt lyng hist og her. Alligevel var der også på denne "tynde" strækning stationer med "fuld" betjening af kvindelige stationspassere i blå kitler: Vonge, Kollemorten og Vesterlund.

Forklaringen var, fortalte motorføreren, at stationerne stadig fungerede som posthuse, og at banens rutebiler, som erstattede togene, kørte ind til samtlige stationer og fungerede som en slags "tog på gummihjul". Umiddelbart inden Kollemorten station krydsede banen i øvrigt den historiske "gamle hærvej", som følger den jyske højderyg/vandskellet fra syd til nord. Efter en snorlige strækning efter Vesterlund stødte vores bane efter 47 kilometer til DSB-strækningen Vejle-Brande ved Thyregod station, som den løb ind til i en skarp venstrekurve nordfra. Privatbanens sporanlæg her endte i en drejeskive nord for DSB's stationsbygning og indskrænkede sig i øvrigt til et omløbsspor, et spor til en enkeltsporet remise og et forbindelsesspor til DSB. Efter at være koblet fra de to tilbageværende godsvogne blev Lm 115 vendt på drejeskiven og efter om-



Tørring station - lidt uskarpt billede af HV LM 15 med tog 263 Horsens-Thyregod.



Sidste driftsdag på HV. Dorteasminde station med tankvogne til Jens Villadsens Fabrikker A/S. den 31. marts 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



Spornettet på Tørring station i godsbanetiden.



Her kører HV 15 med tog 263 mellem Vesterlund og Thyregod.



Sidste driftsdag på HV - på Thyregod station blev der flaget på halv stang den 31. marts 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.

løb koblet til den anden ende af vognene – klar til hjemturen. Motorføreren og portøren kunne nu gå til deres velfortjente frokostpause, mens jeg selv blev afhentet af min familiære velgører, som pr. privatbil transporterede mig den halve snes kilometer nordpå, op til endepunktet for Vestbanernes nordlige gren: Ejstrupholm station på DSB-strækningen Brande – Funder.

I Ejstrupholm holdt dagens østgående privatbanetog allerede oprangeret og klar til afgang i stationens spor 3. Det bestod – foruden en motorvogn magen til den i Thyregod-toget (denne her hed Lm 116) – af i alt fire lukkede godsvogne, hvoraf den nærmeste efter motorvognen var en af banens lukkede stykgodsvogne. På dette tog bestod personalet kun af én person: motorvognsføreren. Der var ikke lang tid til at studere stationen nærmere, men jeg konstaterede tilstedeværelsen af en enkeltsporet remise magen til dem i Rask Mølle og Thyregod i stationens vestende.

Efter afgang fra Ejstrupholm fulgte privatbanen parallelt med statsbanen indtil den efter en lille kilometer forlod denne i en højrekurve mod sydvest. Efter yderligere et par kilometer passerede vi den nedlagte Thorlund holdeplads med sidespor. På de syv kilometer fra Ejstrupholm til Nørre-Snede stiger banen ca. 40 meter, hvilket kunne mærkes på toget, som slæbte sig op ad bakken i sneglefart. Måske havde det været på sin plads at anvende et af de to moderne diesellokomotiver, banen ejede, til denne dags tog. Men frem kom vi dog.

Nørre-Snede var/er en pænt stor stationsby – den største på denne strækning. Den er også et vejknudepunkt med hoved- og landeveje i fem retninger og havde noget industri, hvoraf den mest kendte var ”Kjeldsens Småkager”. Ankommet til denne station rangeredes de tre af togets godsvogne ind på stationens to sidespor, og mon ikke Kjeldsens fabrik var årsag til i hvert fald et par af dem. Således befriet for det meste af sin byrde genoptog Lm 116 sin rejse, nu kun med den enlige stykgodsvogn på krogen. Vi passerede den nedlagte holdeplads med sidespor, Krondal, men gjorde – efter have krydset under Horsens-Brande landevej – reglementeret holdt for af- og pålæsning af stykgods og post ved stationerne Klovborg, Hjortsvang og Aale (sidstnævnte med sidespor til et foderstoffirma).



Udkørsel fra Ejstrupholm den 22. oktober 1961 mod hhv. Funder og Rask Mølle, en diset dag.



Klovborg station HV 116 med tog 284 Ejstrupholm-Horsens.



Viadukten mellem Aale og Rask Mølle med DJK's afskedstur på HV den 14. januar 1962. Foto Lars Viinholt-Nielsen via Jens-Christian Jensen.



Nr. Snede station med det omfattende spornet og en flot Citroën DS 19 den 31. marts 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



Rask Mølle station. HV 116 med tog 284 Ejstrupholm-Horsens.



Rask Mølle set fra førerrummet i Lm 116 den 12. marts 1962.



Toget er ankommet til Lund station, hvor der afventes krydsning.



Her ses det lille tog fra den anden side.



Så er toget med LM 116 ankommet til Lund station, og krydsningen med skinnebussen kan finde sted.

Ved Hjortsvang holdt en lukket godsvogn på læssespetet, men ellers så der ikke ud til – i hvert fald ikke denne dag – at være noget vognladningsgodt på denne tyndt befolkede strækning. Jeg kom i tanker om et interview i Jyllands-Posten et par uger før min rejse med ekspeditricen på netop Hjortsvang station, den sympatiske fru Hansen, og kiggede efter hende (jeg syntes næsten, jeg kendte hende), men hverken hun eller stationshunden Bjørn kom til syne under togets ophold. Fru Hansen havde arbejdet på stationen siden banens start, og fortalte i interviewet resigneret om sine tanker i forbindelse med banens og hendes stations forestående nedlæg-

gelse. Fremme ved Rask Mølle løb vores spor sammen med Thyregod-strækningens, og efter et kort ophold her og ved stationerne Flemming og Vrønding mødte vi igen Silkeborg-banens spor i Lund. For første gang på turen skulle vi på Lund station krydse et modkørende tog, nemlig en HBS-skinnebus på vej fra Horsens til Silkeborg. De sidste seks kilometer til Horsens forløb uden problemer: denne vej var det jo ned ad bakke! Vel ankommet til Horsens takkede jeg motorføreren for den gode tur; vemodig ved tanken om den forestående banedød, men glad for, at det trods alt lykkedes i sidste øjeblik at opleve en rejse på disse "ukendte" baner.

Efterskrift: hvad blev der tilbage af Horsens Vestbaner? Endnu i nogle år – frem til HBS' nedlæggelse i 1968 – trafikerede privatbanernes blå rutebiler ruterne i Horsens vestereg. Mange af stationsbygningerne eksisterer videre som private beboelser i mere eller mindre ombygget stand. Da banen blev nedlagt i 1962, var man endnu ikke indstillet på at bevare banelegemerne som cykelstier. Det var man blevet seks år senere, og HBS blev den første nedlagte bane, som blev bevaret i nogenlunde sin fulde længde som cykelsti. Det bedste af Vestbanernes rullende materiel blev overtaget af de to sidste Horsensbaner. Da disse lukkede i hhv. 1967 og 1968 lykkedes det at redde en del materiel – også fra Vestbanerne – ved den nyoprettede veteranbane Bryrup-Vrads, bl.a. ét damplokomotiv, to Triangel-motorvogne, én skinnebus og et antal personvogne. Ved Dansk Jernbane-Klubs veteranbane i Mariager er yderligere bevaret ét damplokomotiv og ét Frichs-diesellokomotiv fra Vestbanerne. Sidst, men ikke mindst, er der sat Horsens Vestbaner et varigt minde i form af historikeren Vigand Rasmussens velskrevne og grundige skildring af banen i bogen: "De tog vestpå" (BaneBøger 2004, 108 rigt illustrerede sider).



HV 70 Den flotte neon-reklame på kiosken i Horsens - helt unik i Danmark, hvor privatbanerne ellers førte en mere anonym tilværelse.

Rettelser

I ntet nummer uden rettelser - og det er godt med årvågne læsere, når redaktøren åbenbart en gang imellem falder i staver...

K.E. Jørgensen har et par rettelser til nr. 63: Billedet side 12 af et lille, MY-trukket godstog er faktisk på vej til Hellerup og derfra videre til Roskilde, hvilket umiddelbart ikke var til at se.

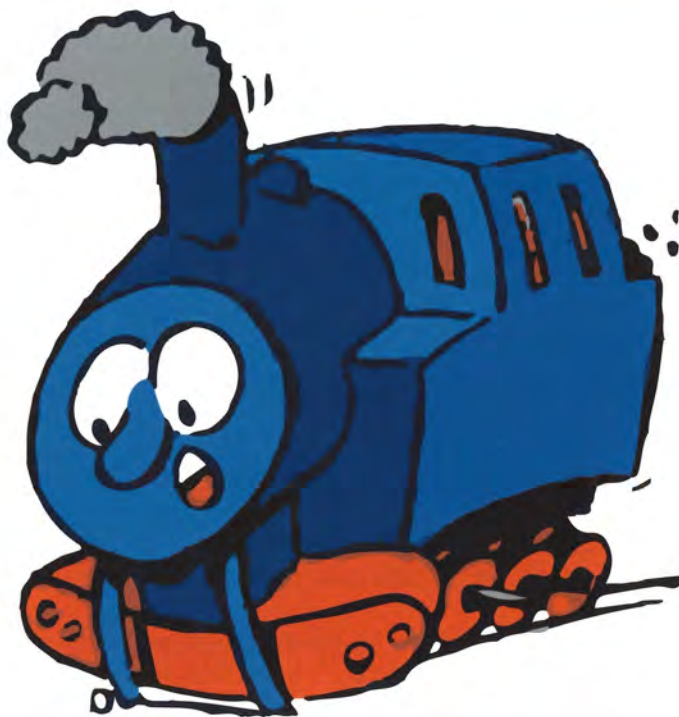
Endvidere var den gamle godsvogn på side 52 litereret F 2804 og ikke 2604.

Jan Hager har flere rettelser:

Godsvognen nederst side 52 var SVJ L 50 og ikke Q 50; Jan tilføjer, at SVJ slet ikke havde godsvogne med hovedlitraet "Q".

Værre var det med årstals-angivelsen med romertal nederst på hver side. Den var helt gal, idet den viste året 2202 (MMCCII). Jeg må erkende, at jeg havde glemt den basale viden, idet romertallene, som jo skrives med versaler (store bogstaver), har hver deres talværdi, hvor "M" = 1.000, "C" = 100, "X" = 10, "V" = 5, "I" = 1, for nu at tage de vigtigste.

Den korrekte skrivemåde for "2022" havde derfor været (og er stadig) "MMXXII", altså to gange "MM" (= 2.000), to gange XX (= 20), to gange "II" (=2).



Står et lille tal foran et større, trækkes det fra ("MCM" = 1900), står det lille tal efter det store, lægges det til ("XI" = 11).

Først i år 2202 har man atter tre gange to ens bogstaver "MM-CCII", i 2220 "MMCCXX", men i år 2222 hele fire gange to ens bogstaver "MMCCXXII". Mon nogle husker det til den tid?



*P. Christensen,
Import. Aal, Fædd, Læw. Export.*



Kolding Å set fra Østerbrogade 6. marts 1960, uforandret siden 1930'erne. Til venstre åle-eksportør Theodor Petersens bygninger ved Trindholmsgade 2-4. I åen ligger rækker af fiskekasser til ål, kaldet hyttefæde. Her kunne man i to lag sende levende ål. Grunden til, at kasserne ligger i vandet, var, at de skulle være gennemvåde. Ålene blev pakket med halm og is, så de kunne tåle lange forsendelser. Foto: Gudrun Hechmann. Arkiv: Kolding Stadsarkiv.

Af Morten Flindt Larsen
og Poul Johansen

Ikke blot Randers var i sin tid berømt for sine laks. I Kolding Å var laksefangsten så god, at det fortælles, at tjenestefolkene på egnen betingede sig, at de ikke ville have laks mere end seks gange om ugen! Siden blev det en anden, knap så fornem, men lige så velsmagende fisk, der fik Kolding-navnet hæftet på sig: den blanke, trinde ål.

Ål var vel nok den fiskeart, der interesserede mest, og på et tidspunkt overtog Theodor Petersen en ålekvase. En kvase er et skib, der i modsætning til et lastrum har en dam, hvori fiskene kan opbevares levende. Med den sejlede han rundt i danske farvande og købte ål ved fiskerne og solgte igen ålene til de ålefirmaer, der allerede dengang eksisterede, bl.a. også i Kolding.

Fiskeeksportør Jørgen Theodor Petersen blev født 19. november 1880 i Skærbæk, ca. 10 km mod nordøst for Kolding.

Som 15-årig begyndte han fiskeri med faderen, og som 20-årig overtog han faderens båd og blev selvstændig fisker. Inden længe havde han fundet et par købere i Tyskland til sin fangst, og dermed var starten som fiskeeksportør begyndt. I 1905 blev han gift med *Catrine Elisabeth Strandby*, som var fiskerdatter fra Agtrupvig.

Efter en tid som kvaseskipper hos åleeksportfirmaet P. Christensen startede Th. Petersen i 1911 sit eget firma med import og eksport af levende ål og andre saltvandsfisk for øje. Omkring 1920 kom Theodor Petersen i forbindelse med fiskeeksportør *Marius Jepsen*, Kolding, som drev en mindre eksportforretning specielt med ferskvandsfisk fra søerne omkring byen. De to enedes om et samarbejde. Fra et firma med hjemsted i Esbjerg overtog de en lagerplads ved Kolding Å og desuden nogle hyttefæde, som ikke blev benyttet, og begyndte forretning under firmanavnet Th. Petersen & Co. Samarbejdet varede til 1. marts 1923, hvor Theodor Petersen overtog Mari-

us Jepsens andel og blev selvstændig. Firmanavnet forblev Th. Petersen & Co., selv om der ikke siden var nogen kom-pagnon.

I 1923 flyttede Catrine og Theodor Petersen til Kolding og byggede villa "Virke" på Fynsvej. I ægteskabet var der to døtre og sønnen *Karl Knud Petersen*, som efter endt eksamen begyndte sin uddannelse i firmaet og videreførte den ved nogle års ophold i udlandet.

Op igennem 1920'erne og 30'erne udviklede firmaets sig støt og roligt. Der var et godt ålefiskeri og kvaserne, der blev bygget gennem årene, havde travlt med at sejle ål til Kolding. Tilførslerne kom fra alle danske farvande og desuden blev der etableret forbindelser med firmaer i Sverige og Norge og senest import af ål fra de baltiske lande.

Losning af ålene fra kvaser til hyttefæde foregik på Kolding Fjord, og det var ikke sjældent i sæsonen at se 8-10 kvaser på en gang losse deres last. Firmaet havde

efterhånden 12 kvaser, hvortil kom yderligere et par stykker, som blev chartret i sæsonen. Det var ikke for ingen ting, at Kolding i avisartikler og i almindeligt omdømme blev omtalt som "Danmarks åleby".

Efterhånden specialiserede Th. Petersen & Co. sig i udelukkende at drive eksport af ål, et område hvor firmaet blev et af de førende i Danmark, ligesom man selv i nogle år drev fangst.

Koncentration i netop Kolding hang sammen med gode lagringsforhold i Kolding Fjord og Å. Dertil kom beliggenheden; ikke så langt fra den tyske grænse og i begrænset afstand til Esbjerg.

Foruden de ål, der blev aftaget fra danske fiskere, importerede firmaet ål fra Norge, Sverige, Estland, Polen og Rusland. De importerede ål transporteredes fortrinsvis levende i Th. Petersens & Co.s egne ålekvaser. I 1930 rådede firmaet over seks opkøberkvaser, foruden de fartøjer, man måtte leje i højsæsonen.

Kunderne, specielt i Tyskland og Italien blev betjent med tog via Padborg, mens leverancerne til England, Holland og Belgien forgik med skib via Esbjerg. Ålene blev pakket i specialkasser, hvori var anbragt bakker. På den øverste bakke blev der fyldt is, og når den langsomt smeltede, sivede vandet ned over ålene, der derved kunne holde sig levende i de ofte 2-3 døgn transporten varede. Senere overgik transporten til at ske i kølebiler, en hurtigere og langt mere fleksibel transport end tog.

Dog var der større kunder med fornøden lagerkapacitet, der ønskede ålene leveret med kvase. Disse var af forskellig størrelse og kunne laste fra ca. 6.000 kg. til ca. 25.000 kg.

Firmaets årlige omsætning lå omkring 1930 mellem 500.000 og 600.000 kg ål, og i hyttefæde i Kolding åhavn og fjorden var der plads til ca. 200.000 kg. I højsæsonen, fra april til september afsattes ålene lige så hurtigt, som de indkom, men resten af året havde man det store lager at ty til, så firmaet altid kunne betjene sine kunder med levende ål. Hovedaftagerne var, som nævnt, England og Tyskland. Foruden mandskabet på de seks opkøberkvaser beskæftigede firmaet ti mand i hovedforretningen med pakning, sortering osv. I 1934 gav virksomheden beskæftigelse til 30 personer.



Kolding Å i 1917 før forlægningen. Til højre ses P. Christensens Åleeksport, kaldet "Naboløs". Efter forlægningen af åen blev å-forløbet til Sdr. Havnegade. Foto: ukendt. Arkiv: Kolding Stadsarkiv.



DSB QRB 36 450 på Centralværkstedet i København, maj 1944. Foto: ukendt. Arkiv: Danmarks Jernbanemuseum.

Den 30. december 1932 blev firmaet omdannet til familieaktieselskab med Theodor Petersen og Knud Petersen som direktører, og med en aktiekapital på 400.000 kroner, hvilket jf. forbrugerprisindekset svarer til 16,5 mio. kr. i 2022.

Der var i Kolding andre åleeksportører end Th. Petersen & Co. En af disse var firmaet P. Christensen, Toldbodgade 16, som var grundlagt 1. marts 1867 af P. Christensen (1847-1917) og drev import- og eksportforretning af ål, ørred og laks. Efter grundlæggerens død i 1917 blev forretningen overtaget af børnene, G.E. Christensen, William Christensen og Kathrine Christensen. Siden 1925 var de to sidstnævnte indehavere af firmaet, mens Wm. Christensen var den daglige leder af forretningen.

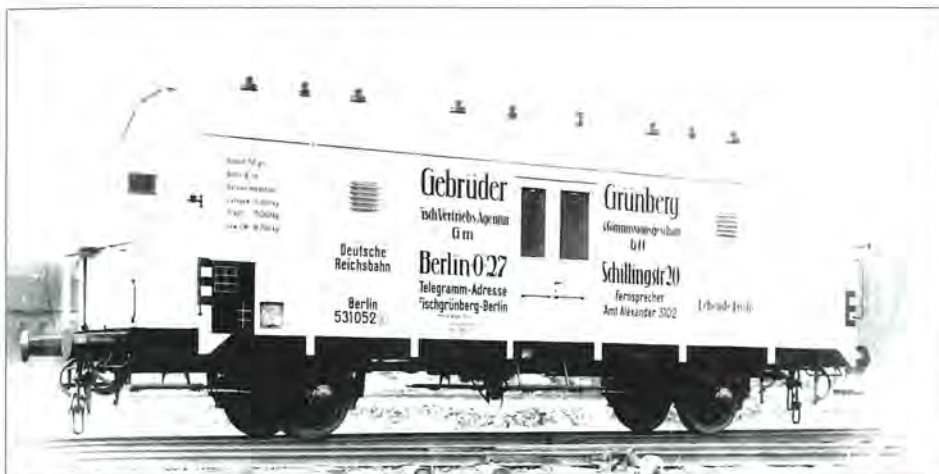
Fiskevognene

I slutningen af februar 1933 henvendte fiskeeksportør Christensen sig til Stats-

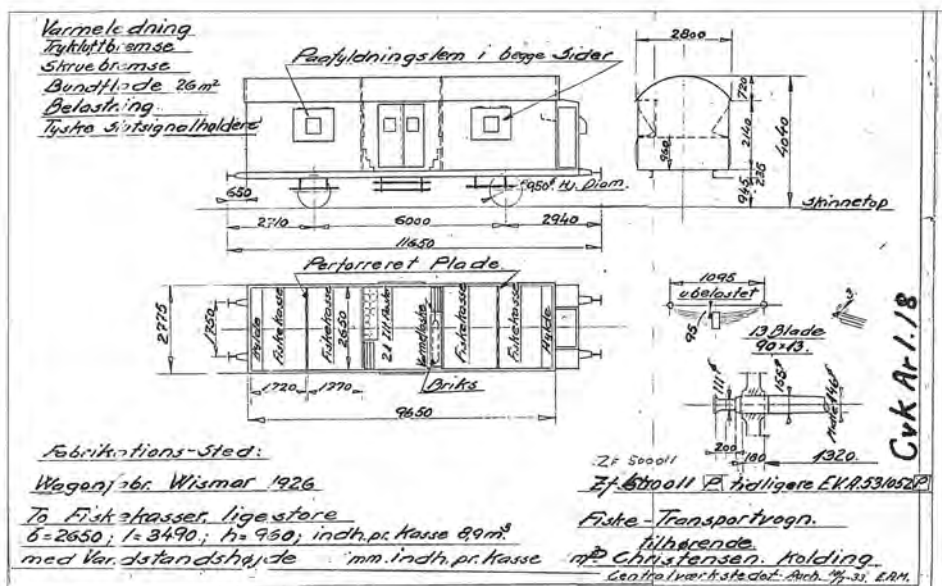
banernes transportagentur om mulighederne for at leje en DSB-godsvogn til transport af levende ål i vand.

Statsbanerne var villige til at udleje en vogn af litra QRB, som fa. P. Christensen skulle forsyne med fem justerede beholdere af 1.600 liter og med en kompressor til iltning af vandet, når delene blev anbragt så solidt i vognen, at de ikke kunne forskyde sig ved rangerskød etc. Hele arrangementet skulle kontrolleres af Centralværkstedet i Århus, der desuden skulle udføre et remtrækarrangement på vognakslen, afløbsarrangement i vognens gulv, eventuel installation af varme- og vakuumledning, samt male vognen hvid og anbringe de fornødne påskrifter.

P. Christensen ønskede imidlertid ikke at leje, hvilket firmaet meddelte Statsbanerne i slutningen af marts 1933.



Et desværre meget lyst fabriksfoto fra 1926 af Gebrüder Grünberg GmbH's vogn DR Berlin 531 052, som P. Christensen købte i 1933. Foto: Waggonfabrik Wismar. Arkiv: Paul Scheller, Tyskland.



Skitse af indretningen af P. Christensens vogn DSB ZF 500 011 udført af Centralværkstedet i Aarhus, juli 1933. Arkiv: P.C. Johansen.

I marts 1933 havde P. Christensen formentlig allerede en anden vogn "på hånden", for i begyndelsen af juli samme år vendte firmaet tilbage til DSB. Man havde i stedet for at leje en QRB-vogn formået at købe en moderne tysk fisketransportvogn: DR Berlin 531 052, som DSB straks underkastede et teknisk eftersyn med tilfredsstillende resultat.

Vognen, der var bygget i 1926 af Waggonbau AG, Wismar, Tyskland, var forsynet med trykluftbremse, nødbremseindretning for trykluft ved ledsagepersonalets sovebriks, skruerbremse, varmeledning og tyske slutsignalholdere, og blev af DSB yderligere forsynet med varmeblæse og danske slutsignalholdere. Vognen blev opmalet og fik påført nye påskrifter. Den fik litra Zf 500 011 og blev forsynet med transitmærke, så den måtte køre i udlandet. Den 11,65 meter lange vogns tara i færdig monteret tilstand var 16.485 kg, inkl. iltflasker, men uden vand i kas-

serne. Akselafstanden var fem meter. Vognen måtte laste 12,3 tons, tara var 17,2 tons (uden vand), og den var forsynet med to vandkar á 6.150 liter samt 21 iltflasker. Bundflade 26 m², skruerbremse i lavt bremsehus, trykluftbremse, nødbremse og varmeledning.

I sommeren 1933 købte også Th. Petersen en tysk fiskevogn. Begge vogne kom muligvis fra samme sælger, da deres tyske vognnumre var 531 052 (P. Christensen) og 531 055 (Th. Petersen & Co.) ligger påfaldende nær hinanden.

Th. Petersens vogn ankom i september 1933. Den var bygget af Waggon- und Maschinenbau AG, Görlitz, Tyskland (WUMAG) i 1924 og var tre-akslet. Vognen blev opmalet på Centralværkstedet i Aarhus og fik påført nye påskrifter og litra Zf 500 071 samt transitmærke for kørsel i udlandet. Vognen var forsynet med et motordrevet køleanlæg.

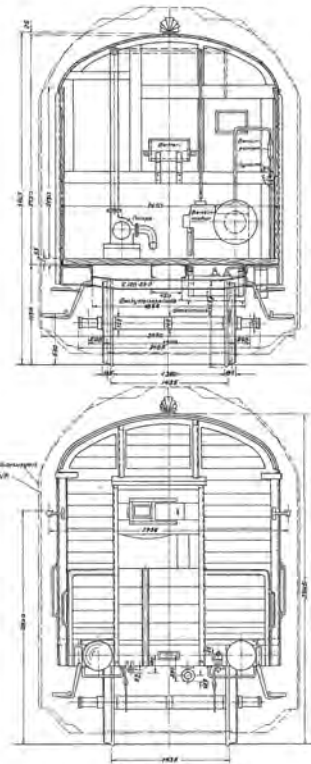
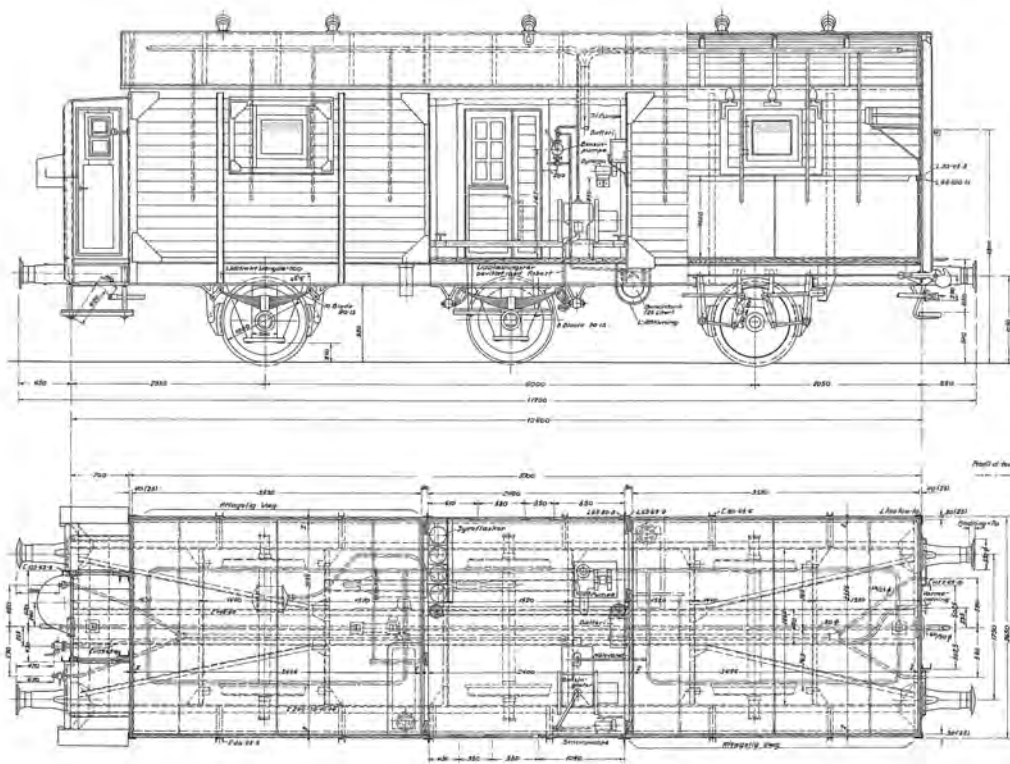


Et lidt tydeligere foto af en tysk fiskevogn Deutsche Reichsbahn Berlin 531 043 tilhørende Verkaufsgesellschaft deutscher Karpfenzüchter m.B.H. Vognen er af samme type som Gebrüder Grünbergs vogn. Arkiv: Franz Kaminski Gruppe, Tyskland.



Koldings åleeksportører hørte til byens absolut bedre borgerskab. Her medejer og daglig leder af firmaet P. Christensen, William Christensen (stående) med børn og antagelig svigerforældre i hjemmet "Næset" i 1941. Foto: Knudsen og Jochumsen. Arkiv Kolding Stadsarkiv.

Vognen var 11,7 meter lang, dens tara i færdig monteret tilstand var 17.670 kg inkl. fire iltflasker, men uden vand i kasserne. Vognen var tre-akslet, hvilket var usædvanligt for en vogn indregistreret i Danmark, og af havde en akselafstand på 3+3 m. Den måtte laste 17 tons, havde en bundflade på 24 m², og var udstyret med skruerbremse i et lavt bremsehus, trykluftbremse, nødbremseindretning for trykluft ved ledsagepersonalets sovebriks, skruerbremse, varmeledning og tyske slutsignalholdere, og den blev af DSB yderligere forsynet danske slutsignalholdere. Den havde to vandkar á 7.740 liter, pumpe og benzinmotor til køleanlæg samt som nævnt fire jernflasker med ilt til iltning af vandet. Også denne vogn fik i sagens natur hjemsted i Kolding. Begge fiskevognene var påmalet ejerens navn, men fotografier af vognene i dansk bemaling kendes ikke. Det var Th. Petersen & Co.s hensigt, at vognen skulle



Das Untergestell d. Achsen, Stützrahmen, Tragfedern, Zug u. Stützvorrichtungen, Kupplungen, Achshalter, Federbüchse, Brems- und Bremserhaube, Verriegelungsmechanismus sowie Normen des unteren der Musterblätter sind den Techn. Vorschriften d. Bau von Eisenbahnen der Deutschen Reichsbahnverwaltung. Die schwingenden Bremsweilen sind durch Ringbolzen gesichert. Radflügel nach Blatt 51, Achsbuchsen nach Blatt 52 (S. 64).

Leist. 17000 kg.
Tara = 10.17000 kg.

De danske Statsbaner. Maskinafdelingen.	
Jrakset Fisketransportvogn. Litra ZF 500071.	H.G.255.

Statsbanernes hovedtegnning fra 1934 til DSB ZF 500 071. Arkiv: Danmarks Jernbanemuseum.

køre på de tyske, hollandske, italienske, svejtsiske og belgiske jernbaner.

I begyndelsen af 1936 kom det til en retssag mellem P. Christensen og fiskeeksportør Max Grünberg, Berlin, nu Jerusalem i Palæstina. Denne krævede 4.250 kr. af P. Christensen som restbetaling for den fiskevogn, Christensen havde købt, da Grünberg under nazisternes jødeforfølgelser ved magtovertagelsen i 1933 havde måttet flygte fra Tyskland. Christensen ville ikke betale, fordi han mente sig narret af Grünberg, da vognen var uegnet til fiskeeksport. En sending ål til Belgien var således døde i vognen. I Vestre Landsret blev der dog 6. februar 1935 indgået forlig, således at Christensen betalte 3.500 kr. til fuld afgørelse plus 150 kr. i sagsomkostninger.

Der har næppe været noget galt med vognen som sådan, men ved transport af levende ål kan ålene være vanskelige at holde i live gennem længere tid, især hvis de er overfodrede inden afsendelsen og/eller ikke iltes tilstrækkeligt undervejs.

I september 1936 indkaldte DSB Th. Petersen & Co.s ZF 500 071 til revision, men Petersen meldte tilbage, at vognen



Tysk fiskevogn DR Brit-US Zone Hamburg 527 639 i tilstand ca. 1950. Th. Petersens vogn svarede ganske godt til vognen på dette katalogfoto, men adskilte sig fra denne i detaljer (sml. med DSB's hovedtegnning). Foto: ukendt. Arkiv: Flemming Kjær.

ikke siden sidste revision i 1933 havde været i brug og heller ikke agtedes taget i brug foreløbig, da man eventuelt ville forsøge at få vognen solgt. Måske skræmte P. Christensens dårlige erfaringer med den anden vogn. Firmaet henslittede derfor, at Statsbanerne udsatte revisionen indtil, det viste sig, om vognen blev taget i brug eller ej. Kolding station bekræftede, at vognen ikke havde været benyttet til transport siden overtagelsen og i tre år havde henstået på stationen. På anmodning udsatte DSB rent undtagelsesvis revisionen af vognen, der fik påklæbet "røde sedler" om, at den

ikke måtte bruges.

Krig og fred

Ud over hovedkontoret på Kolding havn oprettede Th. Petersen & Co. i løbet af 1930'erne filialer i København og Roskilde, og omkring 1940 overtog firmaet et mindre ålerøgeri i Gråsten. Med en stigende produktion blev lokale forholdene i Gråsten efterhånden for trange, og røgeriet blev efter nogle år flyttet til Kolding og blev med tiden det største ålerøgeri i Danmark.

hvilket man i slutningen af maj 1941 meddelte Ministeriet for offentlige Arbejder, der afslog at give tilladelse til udførsel i henhold til Handelsministeriets bekendtgørelse af 16. januar om midlertidige udførselsforbud.

Da firmaet under de herskende forhold ikke skønnede at kunne få anvendelse for vognen, gik det med på at forhandle med Generaldirektoratet om et salg til DSB.

Statsbanerne bød derefter 4.000 kr. for vognen, hvilket Th. Petersen mente var en meget lille pris, da man fra anden side var budt 10.000 kr. for vognen, "hvilken Pris vist endda for Tiden er meget billig". Da motor og bassin-anlæg ikke skulle medfølge, tilbød Th. Petersen & Co. dog i slutningen af august 1941 vognen til 6.000 kr. og håbede, at Generaldirektoratet kunne acceptere denne pris. Sagen endte med, at firmaet 1. september 1941 accepterede et tilbud fra Statsbanerne på 5.000 kr.

Herefter blev vognen omdannet til almindelig brun lukket godsvogn, idet vognens midterste hjulsæt fjernedes, og der anbragtes armeringer under længdedragerne som på de "langbenede" 1A-vogne. De hidtidige døre erstattedes med skydedøre, og vognen fik nyt litra DSB HF 38 000.

I marts 1942 skrev Generaldirektoratet til Centralværkstedet i Aarhus og spurgte, hvor langt man dér var nået med ombygningen af fiskevognen, "da der mulig kan blive Tale om at sælge den ombyggede Vogn ZF 500 071"(!)

Den potentielle køber var Dansk Andels Ørredekspert, men vognen var nu blevet ombygget og sat i drift, så den handel kom der ikke noget ud af.

I april 1941 søgte også P. Christensen myndighederne om tilladelse til at udføre sin vogn, ZF 500 011 til Tyskland, og også dette stødte på modstand hos Statsbanerne på grund af den herskende vognmangel. Selv om vognen var indrettet til transport af levende fisk, ville den, når fiskekasserne blev fjernet og vognen blev forsynet med armering under længdedragerne, være anvendelig som 17 tons godsvogn, og Statsbanerne var da også villige til at overtage vognen "for en rimelig Pris".

Ministeriet for Handel, Industri og Sø-



Det eneste kendte foto af DSB HF 38 000, tidligere A/S Th. Petersen & Co.s vogn. Lyngby, 1951. Foto: P.E. Clausen. Arkiv: Dansk Model-Jernbane Klub.



Annonce fra Kolding Folkeblad, 23. oktober 1943.

fart afslog derfor at give tilladelse til udførsel.

Sidst i august 1941 vendte P. Christensen tilbage til Statsbanerne og meddelte, at firmaet var blevet tilbudt 8.000 kr. for vognen i Tyskland, men sagen endte i september med, at P. Christensen i stedet solgte vognen til Dansk Andels Ørredekspert. Her kom vognen i trafik som ZF 500 011 og kørte derefter med dambrugsfisk.

Krigen bevirkede, at Th. Petersen optog eksport af muslinger i levende såvel som i afkogt tilstand. Det var dog hensigten efter krigen på ny udelukkende at specialisere sig i eksport af ål.

I februar 1942 udnyttedes Kolding Fjords nyeste mulighed, muslingefiskeri, på fuld kraft. Aldrig før var der så systematisk blevet skrabet muslinger,

som det nu skete gennem den halv meter tykke fjordis. I alt var mellem 100 og 200 muslingefiskere dagen igennem beskæftiget med det hårde og kolde, men også ret vellønnede arbejde. Der indbages daglig til Th. Petersen to-tre jernbanevognladninger muslinger, der straks gik videre sydpå. Muslingerne blev losset og skyllet på havnen, mens selve bearbejdningen foregik på virksomheden i Trindholmsgade. Der må have været tale om forsendelse i almindelige kølevogne. Hver vogn tog 15-20.000 kg, hvilket vil sige, at den daglige muslingeksport fra Kolding var på omkring 50 tons. Da muslingeskraberne fik 4 øre pr. kg på isen (5 øre leveret hos aftageren), udbetaltes der daglig ca. 2.000 kroner til udøverne af denne nyopdannede beskæftigelse. Der var mange arbejdsløse dengang, og en hel del af dem var ikke bange for at tage fat.

Th. Petersen & Co. var ikke alene om handel med ål i Kolding. Ved firmaets begyndelse var der ti mindre eksportforretninger for fisk i almindelighed, herunder også ål. Disse firmaer blev alle før 2. Verdenskrig opkøbt eller ophørte. Tilbage efter krigen var der foruden Th. Petersen & Co. to store ålefirmaer, Alfred E. Borch og P. Christensen. Fra sin tid som åleskipper havde Theodor Petersen bl.a. også været leverandør til disse to firmaer. Begge blev i 1950'erne opkøbt af Th. Petersen & Co., som derefter var ene om ålehandelen i Kolding.

Med tiden udvidedes handelsområdet til at omfatte Balkan og dele af Middelhavsområdet. Importen af ål fra udlandet var på sit højeste i 1950'erne; Polen blev storleverandør til Th. Petersen, Vesttyskland aftog meget, og hjemmemarkedet aftog 20 pct.

Omkring 1965 indledte Th. Petersen & Co. en produktion af røget laks og røget hellefisk. Det var en succes, og produktionen øgedes stadig. Udvidelser medførte flere ombygninger, og et nyt røgeri blev bygget i 1972 på den anden side af Trindholmegade. I sortimentet kom nu også røgning af foreller.

Efterspørgslen på røgvarer voksede gennem årene. I "gamle dage" var det stort set kun i fiske- og viktualieforretninger, man kunne købe røgvarer, men med supermarkedernes opståen ændredes formen for distribution, og også de større og mindre pakninger i røgvarer skabte et merforbrug.

Den største del af røgwareproduktionen blev dog eksporteret, mest til forskellige europæiske lande, men også i nogen grad til oversøiske pladser. Således var Th. Petersen & Co.s største aftager af røget laks en kunde i Australien.

Med årene skete der en formindskelse af ålefiskeriet. Der har været mange teorier om grunden hertil, men en ting har man været enig om – den tiltagende forurening af Østersøen. Th. Petersen & Co. måtte derfor søge at finde andre fangststeder og nye leverandører. Der havde i årene 1960-1970 udviklet sig et betydeligt fiskeri i Polen, og derfra modtog Th. Petersen, i stor konkurrence med åleimportører i Vesttyskland og Holland, betydelige mængder. Ålene blev i jernbanevogne med bassiner transporteret fra fangstpladserne til Gdynia og Stettin, hvor de blev lastet i Th. Petersens kvaser.



Ål på landevejene. Mercedes-Benz lastbil fra A/S Th. Petersen & Co., Kolding 1964. Foto: Lisberg. Arkiv: Kolding Stadsarkiv.

Efterhånden øgedes forureningen i disse havne så meget, at lastningen der ikke mere var mulig. Da havde transport i lastbiler med bassiner imidlertid vundet indpas således, at Th. Petersen afhentede ålene på fangstpladserne rundt i Polen og kørte dem i bil til Kolding.

Et andet betydeligt supplement fik firmaet fra Grækenland. Det drejede sig her om et koncentreret fiskeri af blankål i efterårsmånederne. Ålene blev striktsvis solgt på auktioner, der alle blev afholdt i Athen, hvor der blev budt i skarp konkurrence med konkurrerende firmaer fra Tyskland, Holland og Italien. Det blev almindeligvis omkring 150 tons til Kolding.

Når ålene var solgt, kunne det for fiskerne ikke gå hurtigt nok med at komme af med dem. Det var forståeligt, da ålene ofte lå på kysterne, ret så ubeskyttede for uroligt vejr, og fiskernes grejer (garn) var ofte af middelmådig kvalitet.

Th. Petersen & Co.s græske samarbejdspartner foretog opvejning af ålene og transporterede dem derefter pr. lastbil til en lagerplads, en stor sø i nærheden af Thessaloniki, hvor de blev fyldt i hyttefade. Derfra blev de med danske lastbiler hentet til Kolding. Et træk, forvogn og anhænger, kunne medtage 12-13 tons. Transporttiden var tre døgn. Det var vintertid, og turen igennem Jugoslavien kunne af og til være noget problematisk, specielt på grund af dårlige veje. Det var hårdt for bilerne, og man kunne absolut ikke regne med hjælp, hvis man skulle få behov for det. Th. Petersen & Co. havde dog meget dygtige og samvittighedsful-

de chauffører, der kunne klare næsten enhver opgave – og de gjorde det.

Firmaets grundlægger, Theodor Petersen døde i 1958, og ledelsen af firmaet bestod derefter af administrerende direktør Knud Petersen og prokurist H.J. Damkjær, som i 1970 blev udnævnt til direktør. I 1984 døde Knud Petersen, og ingen i familien ønskede at videreføre forretningen. Tre år senere opkøbtes selskabet af Claus Sørensen Gruppen i Esbjerg, der blot to år senere afstod virksomheden til Frederiksværk Åleeksport. Sidstnævnte lukkede i 1996 afdelingen i Kolding. Kolding-ålene havde snoet sig på deres sejrsgang gennem landene, men nu var det forbi!

Kilder:

Kolding Folkeblad.

Damkjær, Hans Jacob. »Kolding – Danmarks åleby.« I *Koldingbogen* 1994. Kolding: Kolding Stadsarkiv, 1994.

Dansk Handel og Industri. Bd. IV (1934).

Weile, Roberto. *Dansk Initiativ. Handel og Industri i Danmark under aarene 1940-1944*. København, u.a.

Vor By – Kolding omkring 1930. Bd. 1 (1929).

Kraks: Danmarks ældste forretninger (1950).

Registreringstidende for Aktieselskaber.div. år.

Oplysninger afdækket af P.C. Johansen, Skovlunde, i DSB's arkiver i Rigsarkivet, København.

Med særlig tak til Flemming Kjær og Søren Monies.

Brovad station i byggesæt



'BROVAD'-station - en fin, lille landstation til en sidebane.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I sidste nummer blev dette byggesæt kort omtalt. Her følger selve bygningen af det.

Umiddelbart kan poserne med utallige dele virke uoverskuelige, men den vedlagte samlevejledning viser trin for trin samlingen af byggesættet, der næsten udelukkende består af laserskårne, solide træ-dele (muligvis MBF-materiale). Delene er enten skåret fuldt ud (mure, tag etc.) eller sidder på rammer eller små ark og skal blot skæres fri med en ny, skarp hobbykniv. Mure, tagplader, hegn osv. er alle fremstillet med fine detaljer og i de rette farver og giver en flot overflade- og dybdevirkning, uden at man selv behøver at patinere eller bemale delene.

Som sagt, samlingen er ligetil - og når blot man følger vejledningen minutløst, er der faktisk ingen problemer undervejs. Husk dog, at alle samlinger skal sidde præcist, og eventuelt udkvældende lim skal fjernes, inden mure eller tagflader pålimes - ellers buler fladerne ud og passer ikke sammen. Specielt vinduerne skal man være omhyggelig med, og en 'tør-samling' (justering af delene uden anvendelse af lim) er anbefalelsesværdig. De brede, vandrette sprosser skal vende opad.

En lille manko havde dog sneget sig ind i byggesættene af den røde station: Der manglede de to indersider af rækværkerne til baggården. Karsten Pedersen fra DWA/hobby trade sendte hurtigt en mail ud til forhandlerne om fejlen og gav besked om eftersendelse af delene. Da det var pinse, mens jeg samlede bygningen, kunne jeg ikke få fat i dem, så jeg fremstillede delene selv af en 2 x 2 mm firkantliste (Evergreen) samt nogle tændstikker (og disse gav automatisk en ægte træstruktur!). Jeg har ladet dem fremstå umalede, så kan der anbringes et par Preiser-figurer med malergrej og lade som om, at de er ved at forny plankeværket.



Efter samling af murene beklædes de med murstensplader.



Hovedbygningen set nedefra - her kan man montere 'tapet' m.v., hvis man vil have belysning i bygningen.

Gadesiden af stationsbygningen er mere anonym og minder om en privat villa.



Retiradebygningen passer også ind andre steder, f.eks. i baggårde, ved fabrikker osv..

Efter få timers fornøjeligt arbejde er stationen med udhus og venterum færdige og klar til anvendelse. Sættet er vedlagt to ark med dekorationer (jernbaneskilte og emalje-reklamer i fornem kvalitet fra Skilteskoven), en postkasse samt en længere perron og gør det dermed ud for en nydelig lille, relativt ny station - i følge Karsten inspireret af Bindeballe og Hørup stationer. Finurligt nok er der ud over tre realistiske stationsskilte også vedlagt "BROVAD", som godt nok fandtes som mellemblokpost (Bvm) vest for Erritsø 1949-65, men som aldrig var station. Mon ikke Karsten har kigget på firmaadressen Brovadsvej og fundet inspiration til stationsnavnet her? Løsrevet fra sidebygningerne kunne stationsbygningen også bruges som nydeligt parcelhus, ser man bort fra de dobbelte fløjdeøre mod perronen, eller som en DSB tjenestebolig.

Skal man nævne et par punkter, hvor sættet kunne kompletteres mere, er det disse: Gardinmasker, tagrender og nedløbsrør. De mangler, men mon ikke mange selv kan afhjælpe dette? Blandt de andre ting, som man selv kan anbringe på og omkring bygningen, er en vandpumpe (i gården), apparatskab (på perronsiden), evt. trækbus til armsignal, håndsving til bomme, flagstang, en hvid bænk i vindfanget, en kugleformet, hvid lampe over dørene osv., mens det nok er overflødigt med indretning - med mindre man også laver indvendig belysning. I så fald skal man også lime tapet på væggene (hvidt papir med billeder/plakater) samt sætte nogle møbler ind. Under alle omstændigheder er det et fint byggesæt til en lille landstation.

DWA/hobby trade art. nr. 87260 landstation m. udhus. Skala H0, epoke III-VI. Pris ca. kr. 595,-. Findes også i gule sten (nr. 87261).



Bygningens gavl mod gården.



Opbygning af venterummet med ny tværbjelke, lavet af 2 x 2 mm Evergreen-liste.



De to medfølgende ark med skilte, fremstillet af Skilteskoven.

Nye jernbanebøger - og andet



Bogen om Bogense-banen.



Et kig på de udendørs opsatte fotostater

Af Flemming Søeborg

Her i 175-året for åbningen af den første, danske jernbane udkommer der ikke forfærdeligt mange jubilæumsskrifter - men til gengæld har Danmarks Jernbanemuseum markeret jubilæet på andre måder. Kort før selve dagen for jubilæet udkom således to vægtige bøger om hvert sit emne. Den ene er *Bogenseslagteren*, skrevet af museets leder Steen Ousager, mens den anden, *Danmarks Jernbanemiljøer*, er skrevet af museets forskningschef, René Schrøder Christensen og Lars Bjarke Christensen. Begge bøger blev præsenteret på museet den 17. juni, hvor formidlingschef Anna Back Larsen tillige åbnede de to nye udstillinger *Rejseliv* og *Togrejsen*.

Bogenseslagteren, bogen om Nordfynske Jernbane Odense-Bogense, har været savnet længe, da det var den sidste bog om de mange fynske privatbaner, der manglede. Nu er den udkommet, men det er ikke en bog, man lige sluger i en håndvending - den er på over 500 sider, så der er læsestof nok til mange vinteraftener. Bogen er naturligvis rigt

illustreret, og de afsnit og passagerer, jeg har læst, har været interessante og oplysende - en bog at vende tilbage til. Den anden bog om Jernbanemiljøer er anmeldt overfor.

De to udstillinger er af mindre omfang og kan ses ved et almindeligt besøg på museet. Den ene består mest af diverse skilte og effekter udstillet inde i hallen - her er der bl.a. udstillet en ægte trillebar/salgsvogn, mens den anden udstilling er en række flotte fotostater af togrejsende, opsat på "bagsiden" af Dronning Louises Station.

I begyndelsen af juli ankom EB 3237 og blev umiddelbart bagefter opstillet på spor 18 mellem K 563 og MY 1101. Her kunne man således sammenligne disse tre lokomotiver, der på hver deres måde har haft/får betydning for vore jernbaner.

Ousager, Steen: *Bogenseslagteren. Historien om en lokalbane Bogense-Odense. Danmarks Jernbanemuseum og Syddansk Universitetsforlag 2022. Stift bind, 588 sider. ISBN 9 788740 834259. Pris ca. kr. 450,-.*



Steen Ousager viser litereringspladen fra NFJ MH 8 under præsentationen af den nye bog om netop NFJ.



Forskellige skilte fra udstillingen "Togrejsen"

Spor af jernbanens fysiske kulturarv

ANMELDELSE

Af Ole Linå Jørgensen

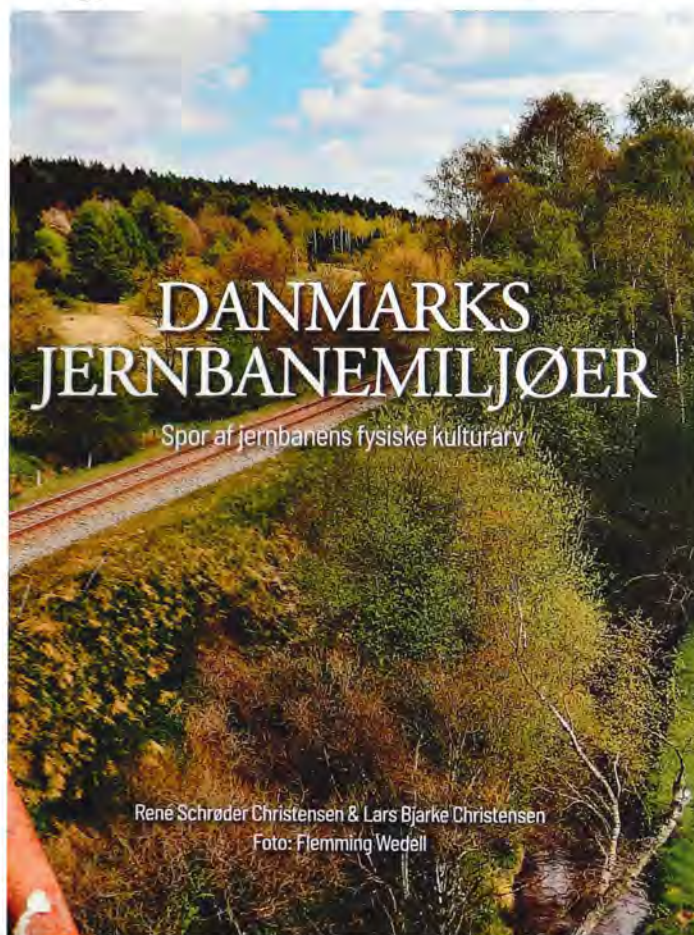
Dette er en bog med megen oldefars-atmosfære - for længst forladte motiver, hvor den ene dag følger den foregående og den næste ligeså. Fremtiden gik i stå for meget længe siden. Motivet ændrer sig umærkeligt fra dag til dag i det langsomme forfald. Bogen er bygget op over Flemming Wedells smukke farvebilleder fra 2006 og frem - flest fra 2020 til 2022, hvor bogens forside er fint repræsentativ for bogens billeder. Med Flemming Wedells foretrukne motivopbygning er der ganske få billeder med mennesker i motivet. Der er også nyere og nye byggerier blandt billederne. Man kan blive en smule uhyggelig til mode ved at se billederne af Køge Nords lange goplerør rensat for menneskelig aktivitet. Til gengæld er det lidt oplivende at se levende mennesker blandt de dødes minde i DSB Mindelund i Fredericia.

Billederne tager læseren med ad nedlagte jernbaner, der nu er cykelstier, til nedlagte industri- og havnemiljøer, der engang havde jernbanetilslutning, til nutidens bombastiske trafikårn i København - det kunne have stået hvor som helst - fysisk placering ved jernbanen er ikke nødvendig - og meget mere.

Bogen problematiserer i billedteksterne og især i sidste kapitel de indholdstømte jernbanebygningers anvendelse eller mangel på samme, da deres oprindelige formål ikke længere eksisterer. Der er eksempler på vellykkede overgange til nye formål, eksempler på knap så vellykkede, og så nogle bygninger, som det er svært at finde nyt indhold til. Må de vige, eller skal de vedligeholdes uden nogen anden mening end bevarelse? I Københavns Frihavn blev Frihavnsstationen bevaret. Den havde stået alene yderst ved færgelejerne til færgerne til Malmø og som et lille nationalromantisk ishus med udsigtstårn hilst svenskerne velkommen til Danmark. Sverige blev landfast med Danmark, og færgeoverfarten blev overflødig og nedlagt. Da området skulle udvikles til beboelsesområde, blev bygningen flyttet, nu indesluttet af højere nye betonbygninger. Forbindelsen til bygningens oprindelige funktion mangler, og den står og ser noget aparte ud blandt sine nye naboer. En forklaring på husets tilstedeværelse ses måske på bogens billede. En større træplade med teksten "Må ikke fjernes" står lænet op ad huset.

Billederne kan man nyde ved adskillige gennembladninger af bogen.

Teksten til bogens enkelte afsnit og billedteksterne indeholder et væld af oplysninger. Det må have krævet et meget stort arbejde af de to forfattere René Schrøder Christensen og Lars Bjarke Christensen at finde de mange oplysninger og få dem stykket sammen til en tekst. Det er her bogens svaghed opstår. Man får lyst til af de mange historiske oplysninger fra den første jernbanes åbning i kongeriget i 1847 til i dag til at se billeder af de omtalte emner fra en tid, hvor jernbanen var det moderne og selvfølgelig transportmiddel, stationer og godsplasser sydede af liv, og der var jernbaneansatte i store antal til at udfylde de mange manuelle funktioner, der var knyttet til et så stort transportapparat. Men med bogens grundide, Flemming Wedells nye billeder, som giver en kontinuitet igennem bogen, ville ældre billeder forstyrre det smukke kunstneriske udtryk.



Bogen om Danmarks Jernbanemiljøer.

Bogen er smukt sat op med god korrekturlæsning. Hvis der er trykfejl, er det så få, at det ikke har generet anmelderens læsning. Blandt de mange faktuelle oplysninger kan man sikkert godt finde noget, der ikke stemmer med læserens opfattelse, hvilket vanskeligt kan undgås blandt så mange oplysninger. Ofte er det i den sidste ende læserens opfattelse, der må revideres.

Bogen kan varmt anbefales for de mange smukke farvebilleder.

Bogen kan varmt anbefales for de mange og alsidige faktuelle oplysninger.

Men én bog med begge dele sammen fungerer efter anmelderens mening ikke overbevisende godt. Eksperimentet er ikke ganske vellykket. Køb nu alligevel bogen - den kan nydes ad to omgange. De gamle billeder kan man i stedet finde i de mange andre bøger med billeder fra jernbanens fortid. For ikke så længe siden udkom f.eks. John Poulsen: Med toget gennem tresserne.

Danmarks Jernbanemiljøer. Spor af jernbanens fysiske kulturarv. Af René Schrøder Christensen & Lars Bjarke Christensen. Foto: Flemming Wedell. Syddansk Universitetsforlag og Danmarks Jernbanemuseum 2022. 288 sider inkl. litteraturliste, navneregister og stedregister. Noter er fravalgt. Pris: 299,- kr. i boghandelen, hos forlaget (universitypress.dk) og hos Jernbanemuseet.

Venteskure



Det runde venteskur med D.F.D.S.-reklamen i sløjfen på Formosavej ca. 1970.
Foto Leif Bang.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Når jeg i samtaler bliver mødt med bemærkningen "Prøvelige og vent", svarer jeg altid "Det har jeg gjort - altså prøvet at vent!", og så får vi efter lidt undren fra modparten som regel samtalen i gang igen. Ude i "det virkelige liv" er ventetid noget, man må regne med, når man skal med tog, bus, færge eller andet transportmiddel, og så er det jo rart at kunne vente under ordentlige forhold - i skygge, hvis det er sol og hedebløge, i tørvej, hvis det er styrtregn, og på en bænk, hvis man er dødtræt eller toget/bussen er stærkt forsinket.

Det skulle være ligetil. Da jeg ind imellem kommer meget rundt i landet, tænkte jeg, at det kunne være interessant at se på venteskure, for det gik op for mig, at de var vidt forskellige. For en del år siden beskæftigede jeg mig her i bladet med de såkaldte Cadovius-skure (tegnet af Paul Cadovius), lavet i glasfiber, og som stadig findes her og der. Men at der i dag stadigvæk findes eksemplere på de grimme venteskure, de blå "alibi-skure" af glasfiber, overraskede mig noget, da jeg en dag i vinters skulle med bussen fra Stige i det nordlige Odense.

Når jeg kalder skuret for et "alibi-skur", er det, fordi de er stort set ubrugelige. De giver ikke meget skygge for skarp sol, de giver heller ikke meget ly for regn eller nedbør, og mod den stride, iskolde blæst, der var på stedet denne dag, hjalp skuret intet - og der var heller ingen bænk. Det er faktisk også tilfældet for mange andre skure, der nok er blevet til på en arkitekts eller formgivers tegnebræt, men som aldrig er blevet afprøvet på slutbrugerne i praksis, de ventende passagerer. Mange af skurene er mere eller mindre åbne også på siderne eller bagtil, og det betyder, at stormen kan suse ind gennem åbninger foroven eller forneden - ganske enkelt dårligt design, selvom



Venteskuret 'Flemmingsminde' på Skjoldenæsholm, august 2004 med ankommende todækker fra FSEA. Foto Nils Bloch.



Malmø-sporvogn 74 ved venteskuret fra Odense på Sporvejsmuseet den 17. september 2000. Foto Nils Bloch.



To-fløjet venteskur fra Københavns Sporveje cirka 1930. Typen blev senere malet mørkegrøn og fandtes over hele byen. KS Arkiv.



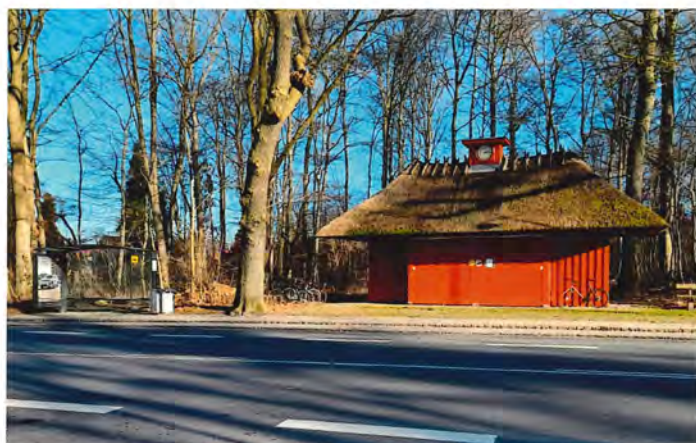
Cadovius-læskur på Århus Havn, den 2. november 2015. Foto Erland Egefors.

skurene kan være smukke nok. Det gælder især de meget almindelige og moderne bus-venteskure, som ses mange steder i landet, også her i Odense fra firmaet AFA JCDecaux. Når de er så udbredte, som de er, burde producenten have rådført sig med brugerne, inden skurene blev sat op. Vi passagerer tilbringer jo ganske meget tid med at vente på en bus eller et tog.

Det smukkeste venteskur, som stadig er i brug (men ikke som venteskur længere), er det tidligere sporvogns-venteskur – eller ventesal i Hunderup Skov ved Fruens Bøge i Odense. Dette rødmaledede træhus med stråtag og et ur på toppen er tegnet af arkitekt Hjalmar Kjær og blev bygget i 1920'erne. I dag fungerer ventesalen i sommerhalvåret som en velbesøgt og hyggelig iskiosk, hvor man tilmed kan sidde i resterne af sporvognssløjfen og nyde sin is mellem de gamle egetræer – selvom det ligger ved Fruens Bøge. Heldigvis er der også masser af 175-årige egetræer i skovene her. Lige ved siden af den gamle bygning findes et af de moderne, vindomsuste venteskure.

Et meget smukt og helt lokalt bygget venteskur findes ved den diminutive vendesløjfe for lokalbussen linie 562 i landsbyen Nakke syd for Rørvig. Dette skur er meget nydeligt og passer fint ind i landsbymiljøet. Bemærk også skiltet – det er sjældent, at ordet "rutebiler" anvendes i dag – stort set alle bruger det mere anonyme ord "busser".

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm har naturligvis også et udvalg af venteskure. Ved hovedbygningen står et af de klassiske, københavnske fire-fløjs runde venteskure – ikke særligt rummelige, men arkitektonisk meget vellykkede. Somme kalder dem "De fire Verdenshjørner" – og en ubetinget fordel ved dem var, at man altid kunne få læ for vinden i ét af 'hjørnerne'.



Et af de nyeste og et af de ældste – venteskur og ventesal i Hunderup Skov, den 28. januar 2022. Nu er der atter fungerende ur i det lille tårn. Foto SoB.



Det velkendte, runde venteskur 'De fire Verdenshjørner', her opstillet i Jydeholmen i Vanløse ved linie 1's endestation. KS Arkiv



På Lyngbyvej ud for Ryparken fandtes dette rummelige og relativt vindsikre metal-venteskur for pasagerer til trolleyvognene nordpå. KS Arkiv.



Specielt venteskur på Amager Boulevard – typen kendes vist ikke fra andre steder. KS Arkiv.



På Tuborgvej stod denne trafikterminal med politi- og brandalarm, avisiosk, Drachmann-bænke, venterum, stoppested - et selvgroet miljø. KS Arkiv



KS 591 på linie 3, Strandboulevarden 8. november 1965. Ved siden af bivognen ses et mørkegrønt venteskur af metal. Foto K.E. Jørgensen.



Et af de grimme, blå alibi-skure, lavet af glasfiber, men reelt ubrugeligt. Kirkegyden, Stige ved Odense, den 27. januar 2022. Foto Sob.



Ventende buspassagerer har lavet graffiti gennem årtier i skuret på Kirkegyden, Stige ved Odense den 27. januar 2022. Foto Sob.

Ude ad strækningen finder man andre venteskure, blandt andet et typisk brun-beige fra NESAs, og ved vendesløjfen Ejlers Eg står et andet af Odense Sporvejs venteskure, nemlig det, der stod ved den lokale Zoo. Andre sporvognsventesale var for eksempel "Bien" på Trianglen, der stadigvæk eksisterer, men som i dag er café med offentlige toiletter, og "Stavkirken" på Rådhuspladsen, som var blandt de første, egentlige ventesale på gader og veje, blev bygget allerede i 1903. Inden den blev bygget, brugte De københavnske Sporveje en gammel hestesporvogn som ventesal 1901-03 - ikke nogen luksus for passagererne.

Denne kavalkade er så vidt muligt kronologisk opstillet, men ud over disse få eksempler er der myriader rundt om i landet - og selvom vor tid er præget af massive ensretninger, er der stadigvæk plads til individuelle løsninger og aparte venteskure. For at begrænse udvalget er deciderede, større jernbane-venteskure sorteret fra og vil blive bragt i et senere nummer, ligesom emnet ventesale nok kunne breddes ud over et helt nummer - men også her vil der kun blive tale om et udvalg, når vi når så langt.

Til sidst er vist et nogle modeller af venteskure, blandt andet et fra Artitec. Ud over Artitec laver mange andre firmaer venteskure, stoppestedbygninger m.v. - men i reglen er der tale om større og mere moderne sager (herpa, Faller, Auhagen, Busch og andre).



Ventskur ved branddammen i Ulbølle den 3. maj 2020. Foto Flemming Søborg.



Klassisk glasventeskur i luksusudgave med hel bæk og papirkurv på hovedvej A 1, Ullerslev, den 22. december 2021. Foto SoB.



Ventskur på Møllebakken ved Rørvig Kirkevej i Rørvig den 10. februar 2022. Foto SoB.JPG



Buspassagerer til linie 562 kan vente i dette fine skur i Rørvig den 4. december 2021. Foto SoB.



Ventskuret i Rørvig Havn er af en neutral, nyere standardtype, her set den 4. april 2022. Foto SoB.



Her er lidt af det hele - lygtepæl, ventskur, stoppested, dobbeltsidet københavnerbænk, fødekasse, aviskiosk på Skjoldenæsholm 2006. Foto Nils Bloch



På Jens Winthers Vej i Rudkøbing henstår dete forladte ventskur og venter på bedre tider (juni 2022). Foto SoB.



Et forneemt rutebil-ventskur i landsbyen Nakke syd for Rørvig, den 4. april 2022. Foto SoB.



Forladt venteskur pga. kommunal fadæse, Landbrugsvej, Odense 5. februar 2022. Vandpytten er en gratis ekstra-fornøjelse. Foto SoB.



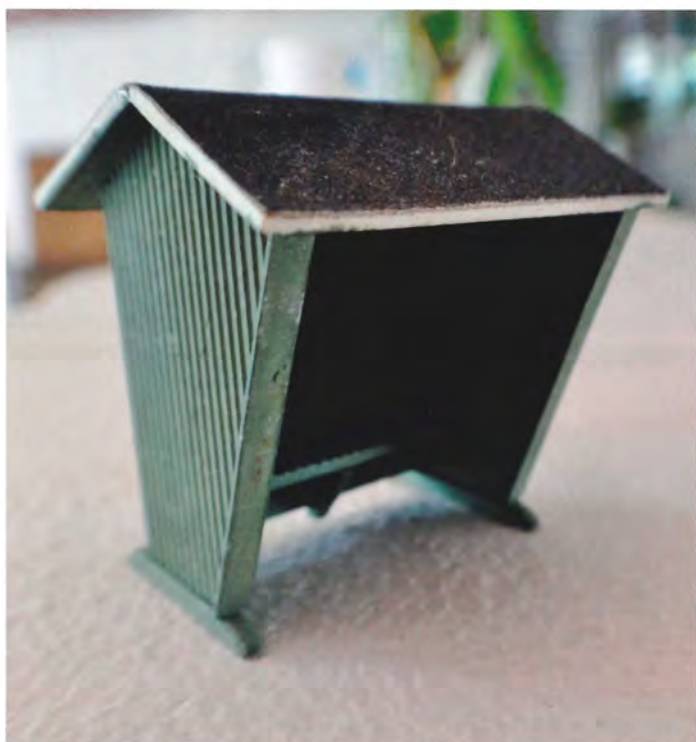
På Nørrevold var der god plads til dette venteskur med kaffepulver-automat. Her passerer vogn 867 på linie 16 i foråret 1970 - snart er det slut. Foto Leif Bang.



Britisk spor 00-venteskur fra Merit - fremstillet i 1965 og stadigvæk nydeligt. Foto SoB.



Merit-venteskuret med enkel, naturlig patinering gennem 57 år...Foto SoB.



Et af de få, danske venteskure - en håndbygget model af Ole Nielsen, Svendborg - typen kan nok stadig findes nogle steder. Foto SoB.



Ny model af nederlandsk venteskur fra Artitec - det kunne vel også bruges på danske anlæg. Foto Artitec.

"Gamle Ole"s fætter dukker op

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

På Jernbanemuseet i Odense står det lille lokomotiv "Gamle Ole" med opretstående kedel. Lokomotiver af samme type er også blevet anvendt i Sverige og dette lokomotiv, kaldt FÖLET ("FÖLLET") kørte som lokomotiv ved havnerangeringen i Helsingborg til 1930. Siden dengang har det stået i et mørkt museumsrum, men nu vises det frem. Det står i et udstilingsskab under udstillingen H22 i Helsingborg. Hvad der siden skal ske med lokomotivet, er endnu ikke afgjort. Forhåbentlig vender det ikke tilbage til det mørke rum. Lokomotivet er komplet og ville uden det store arbejde kunne blive køreklart igen. Der fandtes engang flere lignende lokomotiver i Sverige. De var alle forsynet med tag og vægge, noget, som aldrig fandtes på "Gamle Ole"

"FÖLET" er bygget af Chaplin i Glasgow 1873. Det havde været benyttet på et ukendt sted nogle år, inden det kom til Sverige sidst i 1800-tallet. Billedet stammer fra Helsingborg, inden lokomotivet blev udstillet. "Gamle Ole" er også bygget af Chaplin, men i 1869.

Dobbeltdækkere i Midt-Sverige

Mälartåg driver trafikken i Mälardalen med Stockholm som centrum. Der er nu taget nye dobbeltdækker-tog i brug. Togene er en variant af de schweiziske typer KISS fra Stadler.

Hvert togsæt har fire vogne. Højeste tilladte hastighed er 200 km/t. Omkring 40 tog er ved at blive leveret, men flere kan komme på tale. De nye tog har litra ER1. Billedet stammer fra Stockholm C., forår 2022.

Nye smalsporstog

Nye tog, litra X15p, er ved at blive leveret til Roslagsbanen med 891 mm sporvidde. Togene består af tre vogne og har en tilladt hastighed på 120 km/t - ikke dårligt for en smalsporsbane. Bogstavet "p" indikerer siden gammel tid et køretøj med sporvidden 891 mm (tre gamle, svenske fod). For tiden kører man dagligt med tomme tog for at uddanne personalet og for at få konstateret eventuelle børnesygdomme ved togene. De første X15p-tog skal sættes i drift for almenheden inden årets slutning, håber man. X15p-togene er nødvendige til den stigende trafik, og de skal også erstatte nogle af de ældre tog, litra X10p. Der er blevet bygget en ny vedligeholdelses- og opstillingsbanegård i nærheden af Vallentuna på vej mod Kårsta.

For henved tyve år siden var Roslagsbanen dødssømt. SJ solgte banen til Region Stockholm, som med tiden kom på andre tanker og nu håber på at kunne opruste banen med nye spor, dobbeltspor, stationer og togsæt. Der er seriøse planer om at føre banen videre i tunnel fra Stockholm Östra Station til Centralstationen. I den modsatte ende ser man på en mulig forlængelse til Arlanda Lufthavn.



"FÖLET" i Helsingborg. Foto Lars Olov Karlsson



'Gamle Ole' sammen med SJ F 1200 i Odense, august 2008. Foto Nils Bloch.



Det nye smalsporstog på Stockholm Östra Station, forår 2022. Dejligt, at svenskerne tør bruge farver på materiellet. Foto Lars Olov Karlsson.



Et af de nye, elegante to-etages KISS-tog på Stockholm C., forår 2022. Foto Lars Olov Karlsson.

SSym 46

- en godsvogn til tunge sager



I juni 1958 fotograferede Holger B.D. Sørensen denne vogn, muligvis i Hedehusene.

Af Flemming Søeborg

Blandt Holger B.D. Sørensens mange fotos fandt jeg dette billede af den tyske godsvogn SSym 46 nr. 985 140. Vognen havde en ganske speciel last, nemlig en meget stor knastaksel til en skibsmotor (går jeg i det mindste ud fra!).

Vogntypen med seks aksler er speciel i sig selv - de lignende danske Slmmps-vogne havde blot fire aksler - men lasten er mindst lige så opsigtsvækkende; i dag ville mange nok mene, at der var tale om en installation, et kunstværk beregnet til en udstilling. Et dejligt billede fra en tid, hvor alskens slags gods blev sendt med banen.

Märklin har udsendt vogntypen i år - den har nr. 965 168, altså tæt på nummeret for vognen, der blev fotograferet her.

Modellen overraskede mig, for jeg troede, at det ville være brun som andre godsvogne, men vangerne var sorte. Desuden var den støbt i metal (med plasticbogier og rækværk). Der var ingen bremseudrustning på undersiden, og så var bogierne skruet fast med maskinskrue - en pudsig påmindelse om Märklins tidligere metal-modeller. Det laver man altså stadig! Og lad gå med det, man kan alligevel ikke se undervognen på grund af "fiskebugen", som er en del af den forstærkede undervogn.

Der er vedlagt kiler (til tunge køretøjer) samt sidestøtter, så vognen kan blive så naturtro som muligt. De mange påtryk står klart og tydeligt på vangerne, bremseomstillerhåndtag er fint markeret med farve, og læssefladen er gråmalet. Vognen har god vægt - 95 gram, og den kører af samme årsag glimrende. Desværre tilhører vognen stadigvæk generationen med for højt siddende puffere, og her hjælper det ikke at montere hjul med mindre diameter - for så ser vognen helt forkert ud.

Märklin art. nr. 48693 DB Type SSym 965 168; H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 370,-

For god ordens skyld - Artitec har også udsendt en SSym 46-model, endda med det samme nummer som på forbilledet (art. nr. 20.321.05)

Skal du flytte?
Så husk at melde
adresseændring til
Spor-og-baner@outlook.dk



SSym 46 - en simpel og enkel vogn.



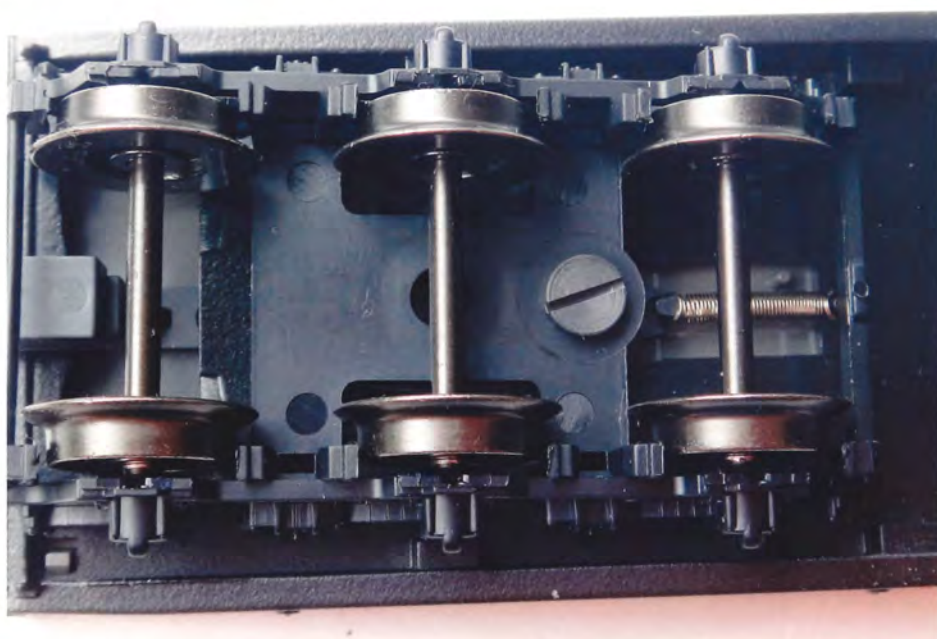
SSym 46-vognen, belæsset med en tung MWM-transportkasse med maskindele (fra Joswood, følger ikke med vognen).



Detaljer på vangen.



Fine påtryk på vangerne.



Bogierne er skruet fast med en maskinskrue, og der er absolut ingen undervognsdetaljer under vognbunden

Lille, fransk godstog



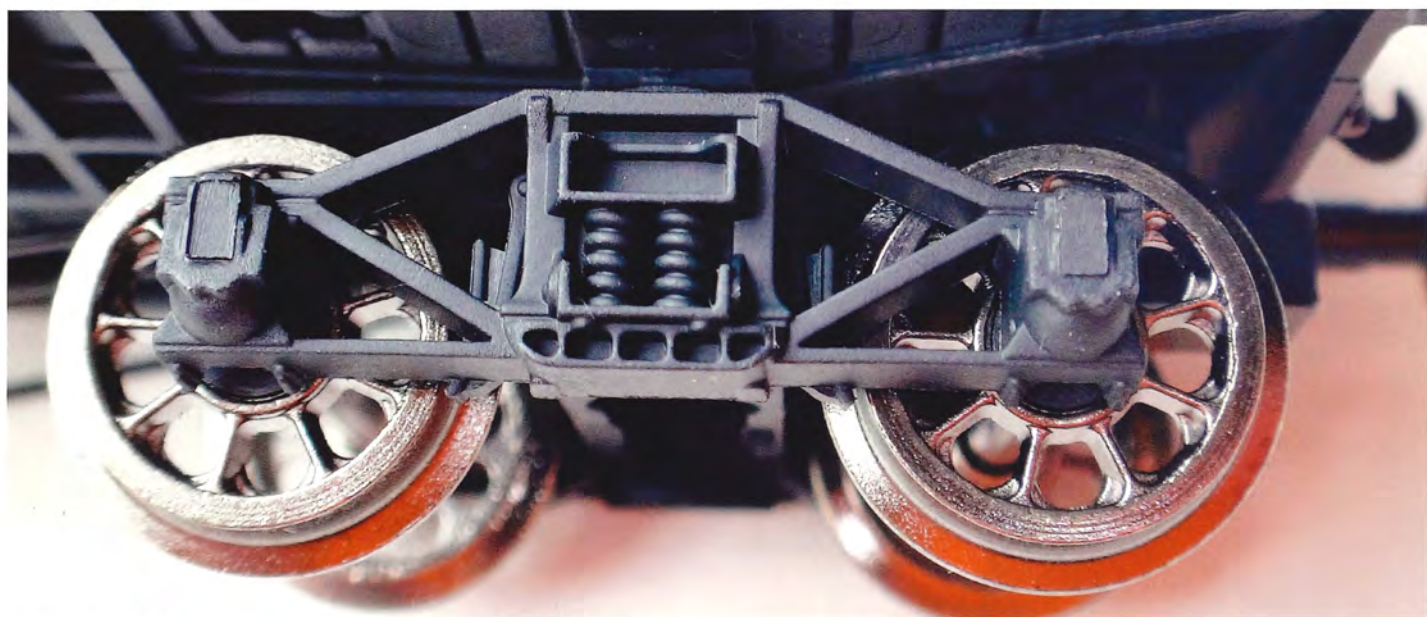
Det lille godstog - tre franske godsvogne.



Detaljer på Lw-modellen.



Litrering på Lw-vognen, skarpt og tydeligt.



Diamant-bogier under Tyw-modellen - og alt for blanke hjul.



Tyw-vognen - en typisk TP-vogntype.



Tow-modellen er som sådan en klassiker fra Rocos barndom, men den er udrustet med kortkoblingskulisser.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco sender mange sæt med udvalgte vogne og temaer på sporene. Et af dette års temaer er franske godsvogne, og dette sæt indeholder tre SNCF-vogne med hver deres historie. Sættet består af en to-akslet, lukket godsvogn (litra Lw), en to-akslet, åben vogn (Tow) samt en åben bogievogn litra Tyw, allesammen mørkebrune i epoke III-udførelse.

Lw-vognen er erstatningsvogn fra Tyskland, mens Tow-vognen er den

franske udgave af UIC-type 1 (den senere type Es). Tyw-vognen stammer fra USA og hører under gruppen af TP-vogne (TP = Travaux Publics, Offentlige Arbejder). Under og efter Første Verdenskrig sendte USA store mængder af jernbanemateriel til Frankrig, og herunder var disse bogievogne i diverse udførelser.

Vognene er ikke nyheder og er blot taget ud af Rocos enorme "bagkatalog" af modeller. Her er bogievognen litra Tyw nok den mest interessante og er i virkeligheden en klassisk Fleischmann-model. Den er smuk, om-

end ikke helt så fint detaljeret som de tilsvarende, nutidige REE-modeller, men det, der falder mest i øjnene, er de højglinsende, blanke egerhjul. Her ville en brunering hjælpe gevaldigt. Jeg har bestilt nye REE-hjul for at bøde lidt på udseendet af vognen. De to Lw- og Tow-vogne stammer fra Rocos store udvalg af modeller og findes i utallige varianter.

Roco art. nr. 76004 SNCF tre-vognssæt, epoke III. H0-modeller. Pris ca. kr. 650,-.

Odense Letbane i gang



Hjallese kort før første afgang - tilstrømningen var stor.

Af Flemming Søeborg; fotos Brian Hyldal Holm

Lørdag den 28. maj blev Odense Letbane (OL) åbnet for driften. Det skete ved, at der var gratis kørsel for alle, ikke kun denne ene dag, men hele den følgende uge. Åbningen blev fejret med mange arrangementer, og hver vogn var propfyldt - i en sådan grad, at der var meget lange ventetider for at komme med sporvognen. Hele byen var fyldt med glade mennesker, ja selv fra Nederlandene var der kommet sporvognsentusiaster blot for at se og fejre åbningen.

Det mærkelige var, at selvom byen var pyntet med flag og der var levende musik og taler og andre arrangementer, var der ikke den mindste udsmykning på sporvognene - hverken flag, blomsterranker eller skilte markerede, at denne begivenhed fandt sted. Sporvognene var præcis så anonyme og intetsigende, som de er

til hverdag - hvor er farverne og glæden ved dette nye transportsystem blevet af?

Nå, men trods forsinkelser kom sporvognene godt i gang, og for undertegnede er det dejligt at opleve sporvogne i bybilledet - man vænner sig hurtigt til dem, at det er dem, der bestemmer tempoet i byens trafik (og de kører hurtigt!) - men kritikken er dog slet ikke forstummet, snarere tværtimod: Sporvognene rumler og hviner i de snævre kurver og forstyrrer beboernes nattesøvn langs ruten. Somme hævder, at bygningerne ryster, murene slår revner og billeder falder ned fra væggene! Rundt om på rutens stoppesteder har man kunnet se opslag om disse hændelser, som også er blevet beskrevet i den lokale presse. Nogle kalder ligefrem sporvognene for "rumlekasser", og en af årsagerne kan være, at sporet jo er lagt i tommetykt betonlag, hvilket sikkert virker som en udmærket resonansbund. De steder, hvor sporet forløber i græsbeklædt areal, er lyden markant lavere.

Der har også været kritik af, at der øjensynligt mangler personale, og at passagerer derfor er blevet efterladt uden videre transportmulighed ved sporvognsremisen, når en vognstyrers tjeneste var forbi; endvidere mangler der lodrette "holde fast"-stænger i vognene - der er enkelte, men langt fra nok, når man kommer ind i en propfyldt vogn. Og så kan man ikke købe billetter i automater ved stoppestederne - et underligt system, hvis man gerne vil have passagerer i sporvognene. Ikke alle render rundt med et rejsekort, og hvad gør turister, hvis de vil med sporvognen? Endvidere har der været kritik af, at der er for langt mellem stoppestederne - som letbanen stædigt nok kalder "stationer". Så måske har man i Odense forregnet sig og fået en discount-løsning, som ellers har været dyr nok. Ærgerligt, for det har bestemt givet sporvognene ridser i lakken.



Nem og let omstigning mellem Svendborg-banen og Letbanen i Hjallese.



Odense er blevet 'beriget' med utallige betonklodser som denne 'skønhed' gennem de seneste år. Her ses også den planlagte forgrening mod Vollsmose. Foto SoB.



Trængslen var stor for at komme med de første sporvogne. Her ses mængden på Albani Torv. Foto SoB.



Forgreningen set fra Nyborgvej med sporet til venstre ad Ejbygade. Foto SoB.



I ventetiden underholdt et par klovne passagererne ved stoppestederne som her på Albani Torv. Foto SoB.



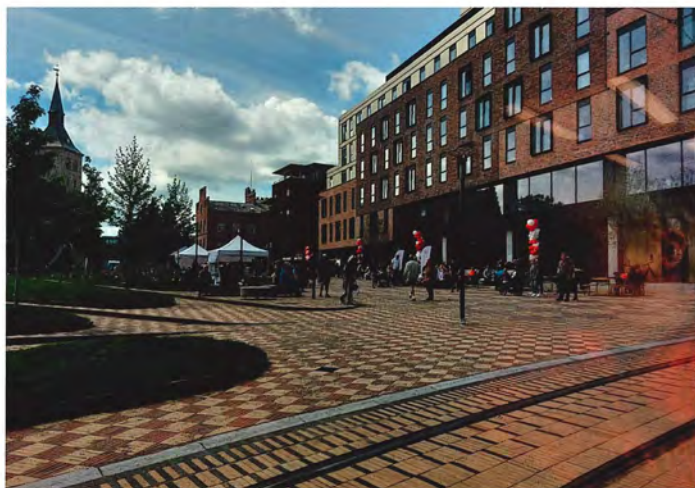
Et af flere protestslag på en venteskur. Foto SoB.



Et af de nybyggede kvarterer i bymidten - ret umenneskelige proportioner, men givetvis spændende arkitektur. Foto SoB.



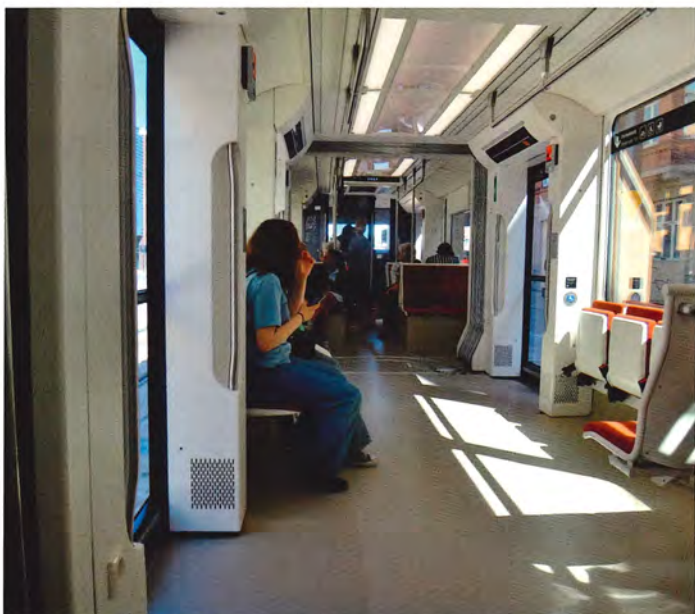
Sporvognen set oppe fra Actera-klinikken over Hong Kong Housse - vinduet kunne kun åbnes på klem. Foto SoB.



Pladsen ved Rådhuset og Albani Torv festligt pyntet i dagens anledning.



Der kommer altid... en gammel verselinie med nyt indhold. Foto SoB.



De nye sporvogne er åbne og rummelige, men som det ses, er der ikke meget at holde fast i, bortset fra en stang oppe i loftet.



Et klassisk motiv - sporvogne, Odense (gl.) banegård og rytterstatuen af Christian IX. Foto SoB.



For ti år siden var dette den 'berygtede', men praktiske, fire-sporede motorgade Thomas B. Thriges Gade. I dag kører her kun sporvogne og cykler. Foto SoB.



Et kig på vognstyrerens plads og betjeningspanel.



Sporvognen passerer netop sporene, der fører ind til remisen og værkstedet i Hjallese. Her er der også - som det eneste sted - en ordentlig ventesal med toiletter samt et stort parkeringsanlæg. Foto SoB.



En anden klageskrivelse. Foto SoB.

"ODIN" alene i byen

Af Flemming Søeborg;
fotos Steffen Dresler og Dines Bogø

I 1847 blev strækningen København-Roskilde taget i brug. Avisen "Fædrelandet" skrev i den anledning (20. maj): "Det første Tog afgik herfra i Morges og er i det mindste lykkeligt passeret Valby Bakke". Den 26. juni samme år forlod indvielsestoget, fremført af lokomotivet "ODIN" og med de kongelige herskaber ombord, Københavns første banegård klokken 12.45. Den første, rent danske jernbane var hermed indviet, og et storstilet jernbaneeventyr kunne tage den første, spæde begyndelse.

Præcis 175 år efter, den 26. juni 2022, kørte "ODIN" (replikaen) ture ad den gamle stamstrækning, dog knapt så langt som til Valby Bakke - der var kun tale om kortere ture frem og tilbage ad spor 1, blandt andet med trafikminister Trine Bramsen "ved roret". Turene var i øvrigt gratis for alle, mens en længere tur med My og ældre stål-vogne til Roskilde kostede en del mere.

Efter det oplyste var fremmødet beskeden med 30-40 indbudte gæster og nogle fotografer, blandt andet oppe på Tietgensbroen. Flere jernbanevenner, som jeg talte med inden kørslerne, havde endog slet ikke hørt om arrangementet, så det har nok ikke været annonceret de rette steder. Én bemærkede lettere sarkastisk, at han ventede til 200-års jubilæet med at møde op - men mon der er noget at fejre til dén tid?

Det var synd, at arrangementet ikke tiltrak flere tilskuere, men det kan formodentlig skyldes sammenfaldet med sommerferiens begyndelse og adskillige andre arrangementer.

Hwerfra skal der i hvert fald lyde en stor tak til de to fotografer Steffen Dresler og Dines Bogø, der tog ind til banegården for at fotografere og filme disse hiustoriske kørsler. Dines har tilmed lagt nogle videoklip ud: <https://drive.google.com/drive/folders/1BJ00C-UvZNiSCsdN90bJ-HhoOV882gG5P?usp=sharing>.



'ODIN' virkede meget lille under de store buer på Hovedbanegården, men passer egentlig meget godt til arkitekturen. Foto Dines Bogø.



Det indre af den åbne skovvogn - perfekt til en sommertur ud til Dyrehavsbakken. Foto Dines Bogø.



Udsigt fra den gamle skovvogn til den moderne afløser, Øresundstoget - større kontraster byder jernbanenettet vist ikke på. Foto Dines Bogø.



På førerpladsen ses i midten trafikminister Trine Bramsen og til højre lokomotivfører Christian Skov Bojsen. Foto Steffen Dresler.



Brændselsforrådet på 'ODIN's tender - øjensynligt er maskinen ret nøjsom. Foto Dines Bogø.



Et uvant syn - en ældgammel kupévogn ('Grønholt-vognen') på København H. Foto Dines Bogø.



DSB's jernbaneorkester underholdt i hallen på København H. den 26. juni 2022. Foto Steffen Dresler.



EB-lokomotiv nr. 1.000 med DSB-nummeret 3240 var også udstillet på spor 1. Foto Dines Bogø.

Træskur fra Joswood

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Joswood er nok mest kendt for kæmpestore, fantastiske modeller af tyske industrianlæg - mineanlæg, fabrikker m.v. - men firmaet laver også mange andre, mere beskedne ting. Blandt de seneste nyheder er et lille, svensk træhus, beregnet til ledvogterhus eller lignende. De huset er af en type, som førhen også kunne ses her, har det umiddelbart interesse også for danske modelbyggere, da det vil kunne bruges som kolonnehus eller lignende.

Byggesættet er nemt og kan samles på en god times tid. Følg vejledningen, så går det nemt. Materialet er - desværre - blot pap/karton, og derfor kan delene flosse lidt. Jeg gav flapper, flige og kanter en gennemvædning med cyanolim, således at delene blev hærdede og ikke flossede mere. Herefter var det nemt at samle huset, og pludselig var jeg færdig - men nåede dog at montere en "ovn" (kuglepenneindmad), et bord, en stol samt en uniformeret banearbejder inde i huset, men der mangler en skorsten på taget. Meget kan man dog ikke se udefra, men jeg ved, at de er der - og det er nok for mig. Slutteligt blev det ene af tre relæskabe monteret på forsiden - men strengt taget sad sådanne relæskabe normalt ikke på kolonnehuse, der jo tjente som ly og opholdsrum for banekolonnerne. Der er vedlagt skilte til forbilledet, et vogterhus ved Piteälvbron i Sverige.

Joswood art. nr. 25031 Ledvogterhus. Byggesæt, skala H0, epoke I-V. Pris ca. kr. 120,-.

Det færdige skur, her anvendt som ledvogterhus med relæskabet anbragt på væggen.



Delene til det lille skur er hurtigt overskuet.



I skuret er der plads til en ovn, et bord og et par stole.

Mine sporvogne - alle atten linier

BOGANMELDELSE

Af Flemming Søeborg

Forfatteren og skakskribenten Peter Dürrfeld (PD) har udgivet en ny og original bog om 'sine' københavnske sporvognslinier, der alle på den ene eller anden måde har betydet noget for ham.

PD er opvokset i Nørre Farimagsgade over for Østedsparken og havde således linie 4 nedenfor vinduerne (og netop linie 4 gav ham inspiration til den første bog om sporvognene, "Linie 4 og andre noveller"). I den nye bog blander han frit den konkrete sporvognshistorie med egne oplevelser og lidt fiktion, hvilket giver en levende og fin skildring af livet i København dengang.

Fra sin tidlige færd var PD optaget af sporvognene, og som stor dreng gik han på egen hånd ned på den nærliggende H.C. Andersens Boulevard for at se på sporvognene ude på hellen. Her var der et sporskifte, hvor linie 13-vognene drejede fra, mens linie 2, 8, 11 og 19 fortsatte ligeud. Han fik lov til at hjælpe vognsty-

rerne med at skifte sporet, så han blev stående på hellen lang tid - så længe, at en vognstyrer nåede til endestationen med sin vogn og tilbage igen for overrasket at se PD stadig stå der, i færd med at skifte sporet til den rette side.

PD kytter sine egne oplevelser sammen med hver enkelt linie, og det har givet en læseværdig og anderledes erindringsbog om sporvognene. Et enkelt sted vil jeg dog godt kritisere nærmere - det er i kapitlet om linie 9, hvor en navngiven familie tilsyneladende får deres personlige problemer beskrevet på en så pinagtig måde, at jeg faktisk håber, at der er tale om ren fiktion - for de pågældende mennesker har jo ingen mulighed for at tage til genmæle. Her skulle PD efter min mening have anonymiseret personerne, som det i øvrigt sker andre - og mere uskyldige - steder i bogen.

Bortset fra det er det en udmærket fornøjelse af genren, og bogen giver specielt os ældre københavnere en dejlig påmindelse om tiden dengang - om den så var bedre eller værre end vor tid, så var der i hvert fald sporvogne til alle. Bogen er fyldt med

Peter Dürrfeld



**Mine sporvogne
- alle atten linier!**

Sporvejshistorisk Selskab 2022

flotte og farvestrålende billeder af alle 18 liniers sporvogne (og så kan vi håbe, at de glade farver efterhånden kan smitte af på vor tids ret anonyme sporvogne).

Dürrfeld, Peter: Mine sporvogne - alle atten linier. Sporvejshistorisk Selskab 2022. 154 sider, rigt illustreret. ISBN 9788791109386. Pris ca. kr. 250,-.

**Søndag d. 11. september 2022
kl. 10³⁰-15³⁰ ! Adalshallen, Skørting**

STORE- byttedag

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

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

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



Børn under 12 år ifølge med voksne gratis adgang!

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

Så er det igen tid til Legetøjsmarked

Det traditionsrige legetøjsmarked
i Frederiksberghallen

**Søndag d. 4. September
kl. 11.00 - 15.00**

FREDERIKSBERG HALLEN - Hal 4
Jens Jessens Vej 16
DK-2000 Frederiksberg

Marked afholdes af Togcenter Gentofte
i samarbejde med Olaf Hermansen

Kontakt:

Theis Berantzino

Tlf: 2929 7990

marked@togcenter.dk



VI SES!

Det gamle billede



Af Flemming Søeborg

TAARUP-fabrikken lavede ikke kun grønthøstere, men også andre landbrugsmaskiner som f.eks. disse anhængere - jeg er ikke kender af dem, men meningen med at bringe dette billede er også mere at vise, hvad man kan læse på åbne vogne.

Det er oven i købet en norsk, åben godsvogn T1 5 62 100, fotograferet den 19. maj 1964 i Egebjærg på Stubbekøbing-banen SNNB. Billedet er således også et eksempel på, at man sagtens kunne

anvende udenlandske vogne til indenrigske transporter - så længe, at vognene var RIV-mærkede. Den lukkede godsvogn er en HJ-type fra DSB, mens trækraften er en Triangel-motorvogn.

I baggrunden ved overskæringen ses en Bedford TK-lastvogn, helt belæst med gasflasker (eller måske mælkejunger?). En scene fra en længst svunden tid, som vi heldigvis kan genskabe i en vis grad på modeljernbanen.

IC3 fra luften

Af Flemming Søeborg; foto Asger Christiansen

Asger Christiansen har investeret i en drone til luftfotografering, og det første billede, han sendte til Spor og Baner, var dette flotte billede af et IC3-tog, der passerer broen over Gudenaen lige syd for Langå den 24. juni 2022.

Toget er på vej mod Århus, men kører på venstre spor i forbindelse med igangværende sporarbejder Århus-Randers. I baggrunden ses den bro fra 1866, der erstattede den oprindelige bro fra 1864.

Denne bro blev sprængt af de prøjsiske styrker i forbindelse med krigen 1863-64. Strækningen Århus-Randers blev indviet allerede i 1862. I dag er det en meget stærkt trafikeret strækning, og i de kommende år vil den blive elektrificeret helt til Ålborg.

Droneflyvning og -fotografering er et nyt område, som det bliver spændende at følge i fremtiden, og jeg håber, at Asger vil tage mange fine billeder af jernbaner, tog og andre relevante udsigter.

Den evige skinnebus

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Vi er nogle, der aldrig bliver trætte af skinnebusser, disse af andre så foragtede, pudseløjerlige køretøjer, halvt tog, halvt bus, men dog stadig bundet til skinnerne. Selv fik jeg min første skinnebus, den klassiske, postkasserøde Märklin-model VT 95 med modelnummeret 3016 og den tilhørende bivogn VB 142 (art. nr. 4018) i 1965 - modeller, der for altid står prentet i min hukommelse.

Derfor blev jeg glad, da jeg så, at Roco i år ville genudsende deres model af den tyske skinnebus af VT 98-typen (en lidt større og kraftigere udgave med normale puffere og træktøj), samt styrevognen VS 98. I sin tid fandtes også en mellemvogn, VM 98.

Der er ikke tale om nye modeller, højst nye numre, så der er ikke epokegørende nyt at fortælle om dette lille tog, der nok kunne trænge til en teknisk og visuel à jour-føring; således kunne Roco måske produktudvikle modellen, således at der ikke længere var den klodsede opbygning i passagerrummet, for nye motorer, forsænkede drev og kompakte dekodere har for længst gjort det muligt at fremstille også mindre køretøjer med helt frit gennemsyn. Kig bare på Pikos udgave af de samme typer.

Motorvognen er næsten ens for og bag, men på den ene front sidder det velkendte, rhombe-formede Uerdingen-firmamærke; i den anden ende er

lokomotivføreren placeret. På taget er der to horn og nogle ventiler, men de mange nitterækker på tag og sider er nok lidt for groft gengivet.

Styrevognen VS 98 har til gengæld helt frit gennemsigtig; selvom motor- og styrevogn overfladisk set ligner hinanden meget, er der flere forskelle. Styrevognen har førerpult og vinduesviskere samt trelys-lanterner i den ene ende, mens den anden ende blot har to slutlanterner og ingen førerpult. Dørpartierne er forskellige på de to vogne, idet der er dobbelte foldedøre i den ene ende af styrevognen. Knap halvdel af passagerrummet er benyttet til bagageplads, for disse skinnebusser skulle jo især opfylde landbefolkningens transportbehov - og der kunne vel ind imellem være større colli, der skulle fragtes med toget. Tagventilerne er også anderledes end dem, som motorvognen er udstyret med.

Belysningen er mere end sløv og nærmest usynlig. Der er stadigvæk tale om glødepærer, og det er håbløst forældet i dag.

At modellen er noget bedaget ses også af, at den stadig kun er udstyret med stik til ottebens-dekodere. Også her kunne Roco godt ofte lidt produktudvikling.

Roco art. nr. 52634 DB Skinnebus VT 98 + VS 98. H0-model, epoke IV-V. Pris ca. kr. 1.200,-.



Rygning forbudt i motorvognen - - men tilladt i bivognen (præcis som i datidens sporvogne)..

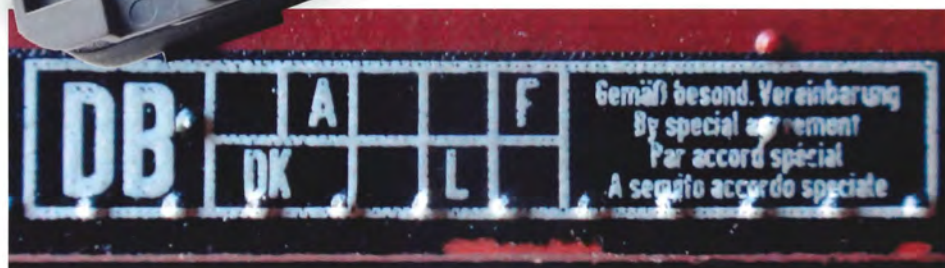


Den kendte Uerdingen-rhombe pryder fronten på skinnebussen.



En uforlignelig duo - skinnebussen med styrevogn.

Indmaden i motorvognen
- for 30 år siden en mesterløsning,
i dag findes bedre udgaver.



Skinnebussen var også godkendt til kørsel i Danmark - til Tønder og til Padborg.



Lokomotivføreren beder en bøn inden afgang.



Jernbanen og Christiansfeld i dag



Banerejsende til Christiansfeld mødtes af dette flotte syn ud over den nyere, tyskbyggede kirke og kirkegård - lige til modelbanen!



Banegården i Christiansfeld er stærkt ombygget i forhold til den oprindelige bygning, der var i 'prøjsisk stil'



Her ses banegården fra nuværende Theodor Hansens Vej, der førhen førte banen ind i byen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Selvom den lille jernbane Haderslev-Christiansfeld ikke bestod i ret mange år, 1899-1932, har den alligevel efterladt sig enkelte, synlige spor i Christiansfeld. Banen, som var smalsporet, var anlagt af de prøjsiske myndigheder og havde til formål at knytte disse nye, tyske landsdele sammen med resten af kejserriget og naturligvis få tyske myndigheder og øvrighedspersoner placeret så mange steder som muligt.

Rejsehastigheden for de smalsporede baner var ikke altafgørende, og derfor fik mange af dem stærkt slyngede forløb. Det gav naturligvis anledning til mange spydigheder, således forlød det, at det var forbudt at springe af toget og plukke blomster undervejs, og nogle

steder var strækningføringen så kringlet og absurd, at man næsten kunne stige af toget ét sted, skyde genvej over marker og enge og nå samme tog længere fremme på strækningen!

Nå, men tilbage til Christiansfeld. Her passer man stadigvæk, trods de mange år, på den jernbanemæssige historie: Dels ligger stationen der stadig og bliver benyttet, i dag af en café og forretning med kunsthåndværk, dels har gaden stadigvæk navnet 'Jernbanegade'. Foran bygningen er opsat et minde i form af et lokomotiv, skåret ud af en massiv jernplade. Man kan følge banens forløb et stykke sydpå ud af byen, og undervejs passerer man en mindsten i muren ved den lokale skole. Her er der også en flot udsigt over byens nyere kirkegård og tilhørende kirke samt en del af villabebyggelsen syd for byens historiske centrum.

Og afslutningsvis - selvom DSB af naturlige årsager aldrig kom til at køre tog til byen, kørte der alligevel DSB-materiel til Christiansfeld, nemlig rutebiler. Så sent som i 2005 kunne man stadig se det klassiske, violetteblå stoppestedsskilt i Kongensgade - DSB BUS STOP, som der stod på skiltet, der var lavet af emalje, og som stammede fra 1930'erne. I 1950'erne blev disse skilte mange steder ellers erstattet af lignende skilte, nu fremstillet af plexyglas med påsatte hvide bogstaver. I dag er det et standardiseret, gult metalskilt af kedeligt EU-tilsnit, der markerer "rutebilstationen" samme sted. Bag stoppestedet er anlagt en smuk park med flot biodiversitet, og der er bygget en nyt venturum med toiletter og overdækket cykelparkering.



Mon ikke der har været et 'Jernbanehotel' i denne flotte bygning vis-à-vis banegården.



Det nye skilt foran den gamle station i Christiansfeld, september 2016. Foto SoB.



På muren ved den lokale skole, hvor banen krydsede vejen, er opsat en mindesten.



Dette emalje-stoppested for DSB-busser er fotograferet i Christiansfeld i 2005. Jeg fik ikke set, om rutebilen passede til skiltet....



Busholdepladsen i Christiansfeld, maj 2022. Det gamle skilt er nu væk.



Her forløb banen i retning mod Haderslev.

Hvilken anlægstype skal jeg vælge?



På dette billede fra Togland 2012 er der lidt af hvert - punkt-til-punkt baner og flere ovaler samt 'kødben'.

Oversat af Flemming Søeborg; billeder af samme

men der er også nogle generelle betragtninger af mere bred interesse.

med henblik på rangering. Nogle anlæg kan tilbyde begge dele.

Det franske magasin *loco-revue* er blandt verdens førende modeljernbaneblade og lancerer mange spændende og inspirerende artikler. Her er en fordanskning af en artikel, der behandler de grundlæggende og generelle former for anlæg, præsenteret i simplificeret og skematisk form. Det handler om, hvordan togene på anlægget skal køre – eller groft sagt: Vil man se togene køre kontinuerligt, eller vil man selv styre dem – eller begge dele? Artiklen henvender sig mest til nybegyndere,

Den ene driftsform modsiger ikke den anden, og grænserne er hårfine. Man kan glæde sig over at styre et tog med lav hastighed på en banegård eller over at se det køre med høj fart gennem et landskab. Det står måske allerede nu klart, at når man skal planlægge sit anlæg, er det vigtigt at adskille disse to driftsformer lige som i virkeligheden, hvor man skelner mellem ranger-/opstillingsspor og hovedspor. Der findes anlægsplaner, som kun er lagt an på kørsel, mens andre anlæg er bygget

I alt opregner *loco revue* seks forskellige grundtyper af anlæg i stiliseret form (dvs. uden bygninger, banegårde, sporskifter, landskab etc.). Om der er én eller flere banegårde, skjulte opstillingsspor, sammenflettede strækninger osv. betyder ikke noget for selve grundtyperne af anlæggene. Billederne til hver anlægstype er blot repræsentative og skildrer ikke nødvendigvis det konkrete forslag.

1 Ovalen på en bordplade

Denne type er velkendt. For mange af os var det det første anlæg, måske samlet til leg på gulvet. Ofte finder man grundmaterialet hertil i startsat. Når skinnerne er sat sammen, og toget sat på sporet, kan kørslen begynde: Én omgang, to omgange, 23 gange passerer toget forbi os på ovalen...

Man kan komme et skridt nærmere det realistiske anlæg ved at montere en "scenic divider" midt på anlægget og dermed bryde monotonien. Det kan bestå i en lodretstillet plade, der skjuler bagsiden, det kan være et højdedrag, nogle lave klipper eller en baggrund med bygninger. Hvis man anlægger en dobbeltsporet bane, kan man lave en køreplan, og med anvendelse af små

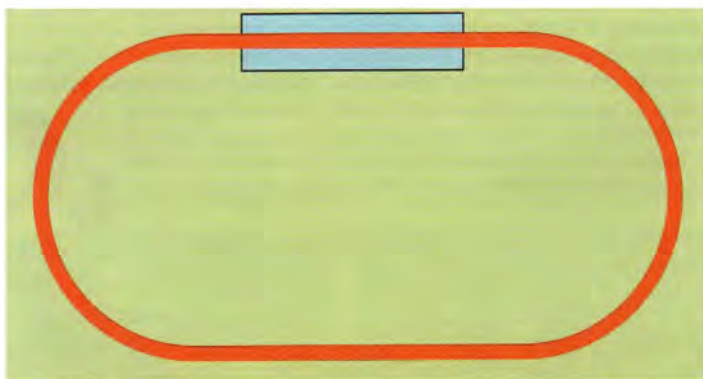
kurver behøver anlægget ikke at fylde alverden.

Fordele:

- ✓ Toget passerer kontinuerligt banegården
- ✓ Kørslen har første prioritering
- ✓ Anlægget er transportabelt, hvis pladen er tilpas lille

Ulemper:

- Ikke særligt realistisk kørsel
- Stor anlægsplade (ved realistiske kurver)
- Snævre kurver (ved lille anlægsplade)



En simpel oval med enkelte sporskifter til demonstration af forskellige komponenter. Roco-anlæg på DMJU-udstilling 2019.



Oval bane med 'scenic divider' i form af bjergmassiv. Opstillet på Danmarks Jernbanemuseum fra 1998 efter at have stået i Høje Taastrup i nogle år.



Nogle meget publikumsvenlige ovale baner på DMJU-udstillingen i 2016.



Hr. Kontrolchefen - alias Jens Dall-Pedersen fra Thomas Tog - leger her med tog på en udbygget ovalbane på Legetøjsmessen i Nürnberg i 2015.

2

Oval i moduler: Praktisk kørsel

Mange har blot lyst til at se togene køre rundt, men det er ikke sikkert, at man har lyst til at fylde den midterste del af anlægget med et stort landskab eller bjergmassiv [scenic divider]. En god måde at løse dette dilemma på består i at lade modelbyggeren (operatøren) stå i midten af ovalen og anlægge sporet på hylder (evt. reoler). Det kan lade sig gøre selv på små arealer som f.eks. 1,5 x 1,5 m, når blot man sørger for, at der er plads nok i midten til, at man kan betjene anlægget og røre sig.

I centrum af anlægget

Denne type er glimrende til at anlægge en modelbane. Sporet er anlagt på en hylde af relativt lille dybde, mens baggrunden udgøres af vægge, der er nemme at dekorere/camouflere, hvilket sætter togene i centrum. Man er selv i midten af anlægget, men man kan ikke se hele anlægget på én gang. Man får hele tiden fornemmelsen af afstand mellem de enkelte punkter. Rundt om på dette anlæg kan man have én eller flere bane-

gårde, forskellige anlægstemaer, en skjult og udekoreret opstillings-/overhalingsbanegård osv.

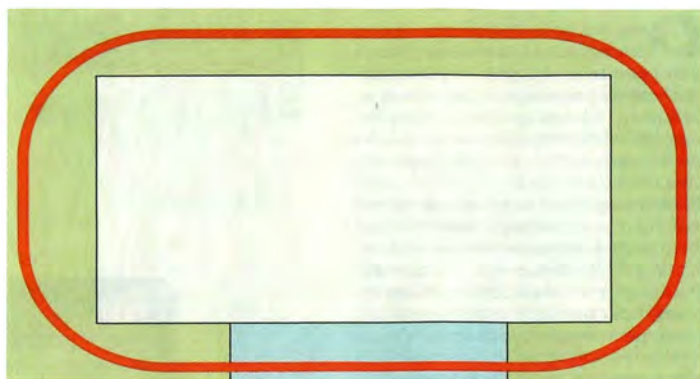
Et anlæg af denne type har desværre en del indbyggede problemer, fordi man skal tage hensyn til døre, der kan åbnes, til vinduer m.m. Til gengæld kan pladsen under anlægget f.eks. bruges til opbevaring eller til opstillingsbanegårde. Mange klubber benytter denne type anlæg til udstillinger, hvor besøgende ser på anlægget udefra, mens det betjenes indefra.

Fordele:

- ✓ Toget passerer hele tiden én (eller flere) banegårde (kørslen er prioriteret)
- ✓ Realistiske kurver
- ✓ Realistisk landskab

Ulemper:

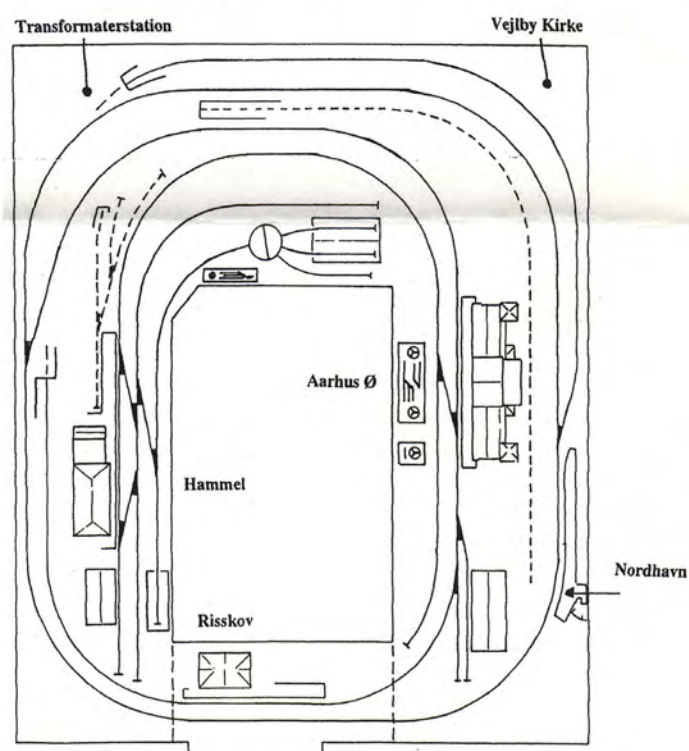
- Åbninger af hensyn til vinduer og døre



Store udstillingsanlæg på DMJU-udstillingen i 2013.



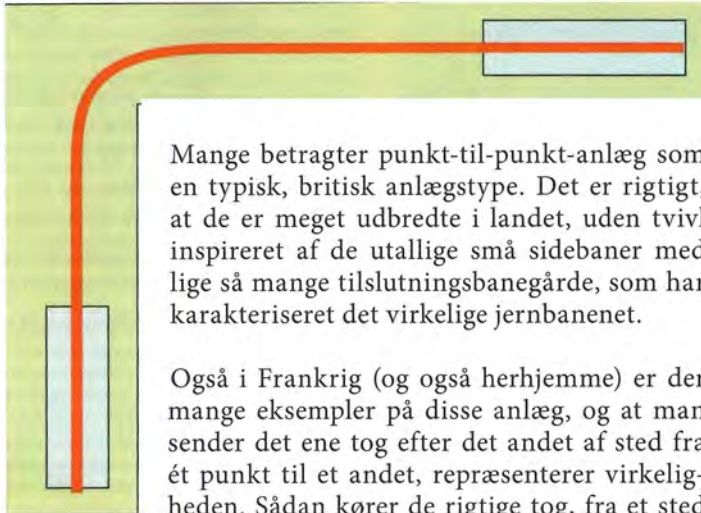
Cirkler eller ovaler kan have mange former, men togene kører blot i ring. Vi byggede mange af disse baner til Togland, Jernbanemuseet 2002. Foto Flemming Søeborg.



Sporplan af Kaj Stenders spor 0-anlæg i en kælder på 15 m². Slg. Spor og baner.



Som det ses, kommer personalet nemt i kontakt med tilskuerne på disse 'åbne' ovale baner, her ved DMJU-udstillingen i 2016.



Mange betragter punkt-til-punkt-anlæg som en typisk, britisk anlægstype. Det er rigtigt, at de er meget udbredte i landet, uden tvivl inspireret af de utallige små sidebaner med lige så mange tilslutningsbanegårde, som har karakteriseret det virkelige jernbanenet.

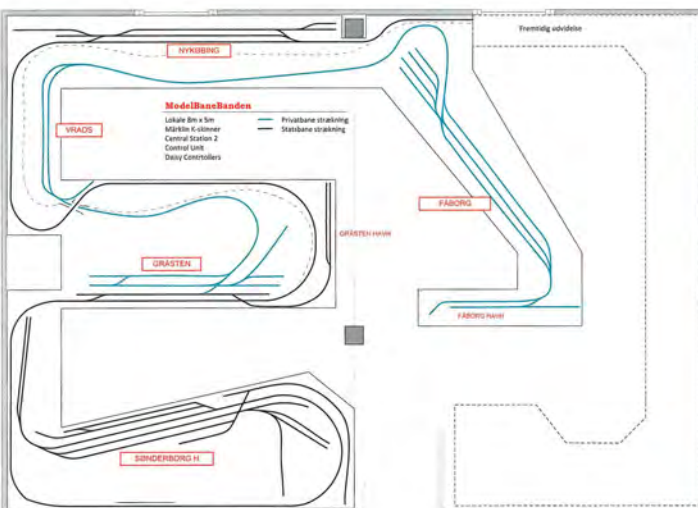
Også i Frankrig (og også herhjemme) er der mange eksempler på disse anlæg, og at man sender det ene tog efter det andet af sted fra ét punkt til et andet, repræsenterer virkeligheden. Sådan kører de rigtige tog, fra et sted til et andet. Man kan have skjulte banegårde i hver side, hvor toget kører fra den ene ende til den anden, der kan være én eller flere stationer undervejs, og der er utallige muligheder for variationer.

Rangering i højsædet:

Hvor nogle modelbanefolk elsker at rangere med togene, er der andre, som blot nyder at se togene defilere forbi. Det



Nu afdøde Kurt Andersen ved den ene ende af modellen af De bornholmske Jernbaner. Den anden ende udgøres af Aakirkeby station. Svaneke 2012.



Sporplan hos ModelBaneBanden.

er klart, at for den sidste gruppe er punkt-til-punkt-banen ikke den ideelle løsning, medmindre der er længere, frie strækninger mellem anlæggets to endestationer.

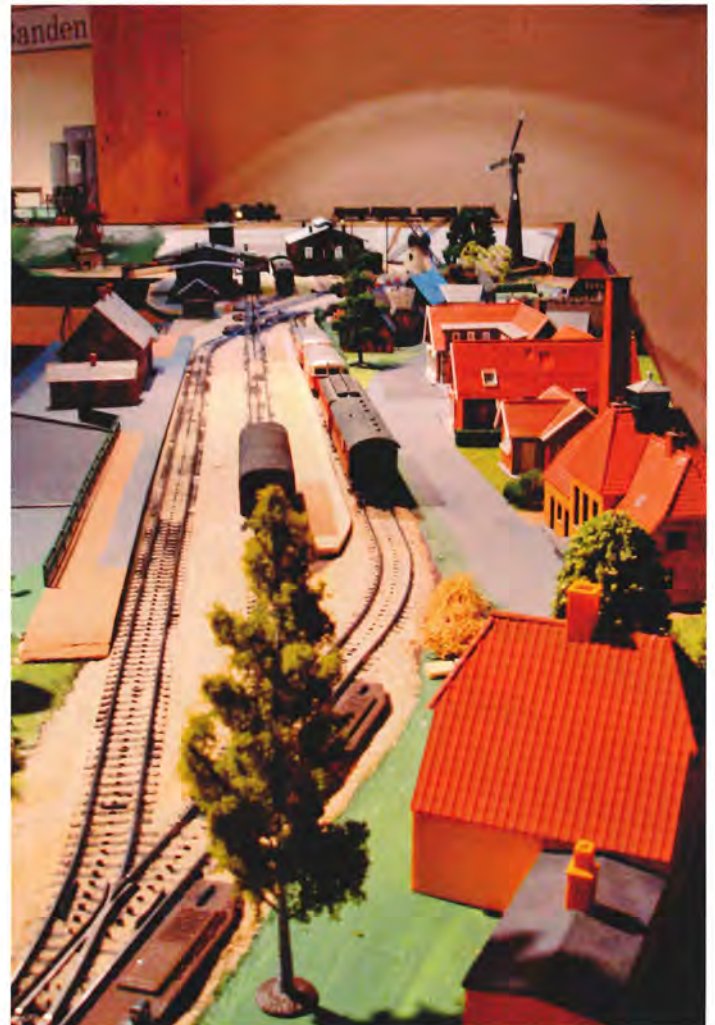
I det øjeblik man bruger punkt-til-punkt-anlægget, har man også bundet sig til at rangere i hver ende af anlægget, at anbringe lokomotivet forrest i vognstammen, eventuelt også at vende lokomotivet, hvis det er et damplokomotiv med tender; dertil kommer styrevognstog og skinnebusser, der ikke ubetinget behøver at vendes. Det er et ægte forløb baseret på virkeligheden. Det kan naturligvis også lade sig gøre at lave en punkt-til-punkt-bane på en rektangulær flade, men anlægstypen opfordrer ligefrem til anlæg på hylder/reoler, hvilket sparer plads og giver mulighed for større radier.

Fordele:

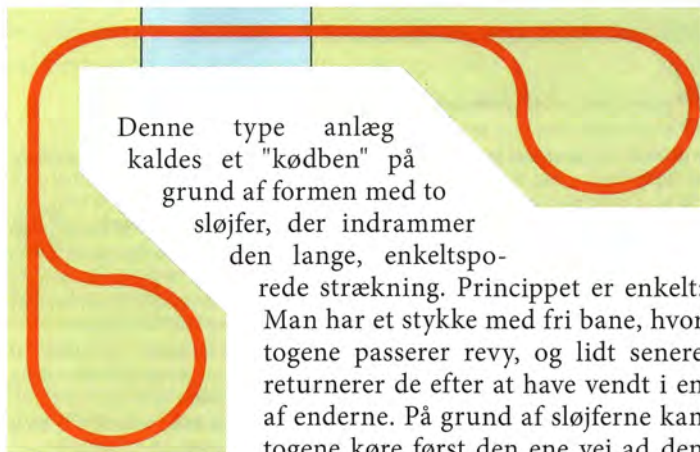
- ✓ Realistisk drift
- ✓ Nødvendige rangeringer i hver ende
- ✓ Mulighed for realistiske kurver
- ✓ Lille pladsbehov (ved anlæg på hylder/i reoler)
- ✓ Virkelighedstro anlæg

Ulemper:

- Rangering i hver ende (drejning af damplokomotiver)



Et kig ud over Faaborg på ModelBaneBandens store anlæg.



Denne type anlæg kaldes et "kødben" på grund af formen med to sløjfer, der indrammer den lange, enkeltsporede strækning. Princippet er enkelt:

Man har et stykke med fri bane, hvor togene passerer revy, og lidt senere returnerer de efter at have vendt i en af enderne. På grund af sløjferne kan togene køre først den ene vej ad den frie bane, bagefter den anden vej. Det er meget dejligt at se toget passere først

den ene vej, lidt senere den anden vej ad samme sporstykke, lidt lige som i virkeligheden, hvor man betragter trafikken mellem to byer.

Nogle forbedringer

Hvis den midterste sektion er enkeltsporet, er det nødvendigt med specielle, elektriske arrangementer i de to sløjfer (ved to-lederdrift, ikke nødvendigvis ved Märklin-drift). Det er ikke umiddelbart nødvendigt ved dobbeltspor, men det kræves alligevel, hvis der skal være forbindelse mellem de to spor, for eksempel på banegårde. Man vil jo ofte gerne have mulighed for at til- og afkoble vogne, rangere etc. på en banegård. På et udvidet "kødbens-anlæg" kan det lade sig gøre at have en realistisk kørsel, også blot for nydelsens skyld.

Fordele:

- ✓ Toget passerer ved fortsat kørsel banegården (kørslen prioriteret)
- ✓ Realistisk drift

Ulemper:

- Polarisering af vendesløjfer (ved enkeltspor/DC/DCC)
- Større pladsbehov ved sløjferne



Lille 'kødbensanlæg', hvor de to vendesløjfer er 'foldet sammen' og dermed minimerer pladsbehovet. Set på DMJU-udstillingen 2019.



Togcenters 'sammenfoldede' kødbens-anlæg med to sløjfer inden i en oval - effektiv udnyttelse af lille plads på udstilling i 2012



Dette anlægsprincip forbinder den simple skinnekreds med en linie mod en endestation, enten enkeltsporet eller hvorfor ikke dobbeltsporet? Denne plan giver mulighed for uafbrudt kørsel på skinnekredsen, men den tillader samtidig realistisk drift på sidebanen.

Når det drejer sig om snedkerarbejdet, kan man bruge en stor plade til skinnekredsen, mens sidelinien mod endestationen grener fra et sted i form af et hyldeanlæg langs væggen.

En flot forgreningsstation

Sidebanen, anlagt med enkeltspor, grener fra hovedstrækningen på en forgreningsstation. Her har man forbindelsen mel-

lem hovedstrækningen, som trafikerer skinnekredsen, og sidelinien hen mod endestationen: Det betyder korresponderende tog, til- og afkobling af kursvogne med passagerer, mange muligheder for varieret kørsel...

Ved at adskille kørslen på de to strækninger og samtidig trafikere dem med forskelligt materiel får man et godt eksempel på jernbanedrift, baseret på reelle eksempler.

Fordele:

- ✓ To slags drift, der supplerer hinanden: uendelig kørsel med tog samt realistisk kørsel til endestationen
- ✓ Realistisk drift ved forgreningsstationen/afgreningen
- ✓ Realistisk drift på sidelinien mod endestationen (enkelt- eller dobbeltspor)

Ulemper:

- Pladsbehov for skinnekredsen



Sidebanen hos Per Sørensen. Her kører skinnebussen på den enkeltsporede sidebane.



En del af rundbanen hos Per Sørensen. På grund af anlæggets store dimensioner er det svært at fornemme, at der er tale om en rundbane



Dette anlæg er en forbedring af det foregående anlæg. Ved at tilføje en afgrening mere kan man køre ind i skinnekredsen i begge retninger fra sidelinien. Et tog kan således forlade det blinde enkeltspor, køre ind i skinnekredsen, køre her

så længe, man ønsker det og siden lade det returnere på det blinde enkeltspor. Det ses, at dette anlæg prioriterer rangering med lokomotiver på endestationen, som det var tilfældet ved punkt-til-punkt-banen, mens den frie kørsel med togene sker på skinnekredsen.

Nogle besværligheder

Når man taler om skinnekredse, taler man om kurver. Hvis man vælger denne anlægstype, får man nogle besværligheder. Pladsbehovet er den væsentligste, for det er nødvendigt at der er plads til skinnekredsen i det rum, man har til rådighed. Den anden hindring er elektriske problemer, medmindre man an-

vender Märklin-systemet med tre ledere. Hvis der er en skinnetrekant, skal den forbindes korrekt med polvendere og isolatorer i skinnestykkerne for at undgå kortslutninger. Heldigvis er det nemt at klare det i DCC-systemet med specielt udstyr, udviklet af producenterne.

Man kan foretrække hvilken anlægstype, man vil - der er mange ting, der spiller ind her (pladsforhold, ønsker om realistisk drift/fornøjelse ved at se forskellige tog køre 'uendeligt'). Det kan være en endestation, en gennemkørselsbanegård på en skinnekreds, en underjordisk opstillingsbanegård under skinnekredsen... Mulighederne er legio. Forbedringerne for den oprindelige plan er uendelige, lige som perspektiverne ved kørslen, mulighederne for leg og drift.

Fordele:

- ✓ To supplerende driftsformer: kørsel og realistisk drift
- ✓ Realistisk drift på sidelinien til/fra endestationen (enkelt- eller dobbeltspor)

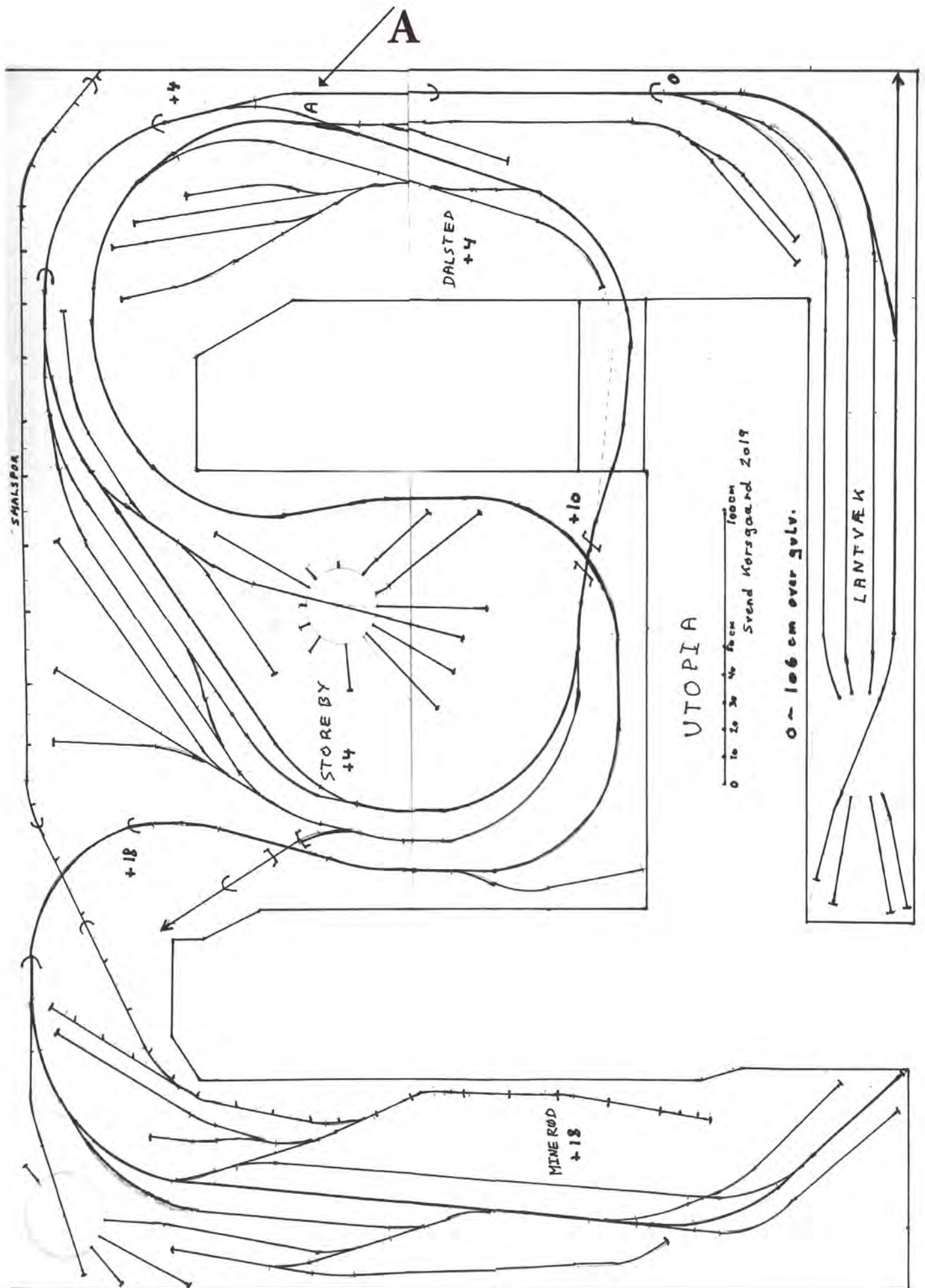
Ulemper:

- Pladsbehov for skinnekredsen
- Omfattende, elektriske arbejder ved skinnetrekanten



En del af Svend Korsgaards store kombinerede rund- og punkt-til-punkt bane.

Som det ses af illustrationerne, kan de rigide anlægstyper på papiret varieres i det uendelige med sammenlægninger, "vridninger" (som ved "kødbens-banerne"), kombineres på utallige måder. Ringbaner kan camoufleres, så de virker som én eller flere sammenhængende baner (Københavnbanen på Jernbanemuseet var et godt eksempel herpå), og "kødbensbanerne" kan f.eks. have skjulte vendesløjfer, så man kun ser den frie strækning.



Sporplanen til den kombinerede bane. Ved A giver den halve englænder og sporskiftet mulighed for kontinuérlig kørsel og prøvekørsel.

Litra Kddet fra PKP

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har netop udsendt en ny model af en ældre, polsk godsvogn, Litra Kddet. Umiddelbart ligner den en almindelig, europæisk Gs-type, men opbygningen er anderledes end de typer, der ellers er kendt.

Her er det navnlig placeringen af de fire ventilations-klapper, der er påfaldende, og så naturligvis de markante påskrifter, der er meget tydelige - men desværre også lidt udflydende i påtrykket. Det er åbenbart et vedvarende problem hos Roco, der ellers før i tiden var blandt de førende med hensyn til præcise og skarpe påtryk. Forhåbentlig finder firmaet igen frem til de gamle dyder og metoder.

Vognen er revideret i 1966, hvilket placerer den i 'mellemzonen' mellem epoke III og IV, og det er ikke usandsynligt, at denne type har været i Danmark med industrivarer.

Roco art. nr. 76322 PKP Kddet-godsvogn, epoke III. H0-model.
Pris ca. kr. 225,-.



Den nye, polske godsvogn fra Roco.

Nogle af de mange påskrifter på vognen.

Verdensrekordforsøg

Af Flemming Søeborg

Den 29. oktober vil Rhätische Bahn (RhB) i Schweiz forsøge at sætte en verdensrekord, nemlig at køre med verdens længste passagertog på Albula/Bernina-strækningen. Det skal samtidig være med til at fejre de schweiziske jernbaners 175-års dag - en fejring med manér.

RhB vil på denne måde også reklamere for baneselskabet selv samt gøre opmærksom på de nye Capricorn-togsæt, der i denne forbindelse vil blive koblet sammen til et 1,910 kilometer langt passagertog. Toget vil forrest blive ført af Ge 4/4 nr. 644, som til formålet er dekoreret med en flot, grafisk fremstilling af forsøget.

Capricorn-togene er fire-vogns togsæt af ny konstruktion, og det er planen, at 25 af disse togsæt bliver koblet sammen til det lange tog på 100 vogne i alt. Toget vil således slange sig af sted gennem broer, viadukter, tunneller og vendesløjfer på turen, og de mange tilskuere vil kunne få et fantastisk skue at se, når det lange tog bevæger sig nærmest endeløst rundt på den kurvefyldte strækning.

Märklin/LGB har i den forbindelse præsenteret et særligt "verdensrekord-lokomotiv", nemlig LGB-modellen af Ge 4/4 644 i skala 1:22,5 med den specielle dekoration på siderne. Modellen har nr. L21431 og kan bestilles nu hos din forhandler.



Grafikken til dekorationerne på forbilledet såvel som på LGB-modellen - et fascinerende motiv. Ill. Märklin.



Tre af hovedpersonerne - fra venstre forretningsfører Wolfgang Bächle fra Märklin, direktør Renato Fasciati fra RhB og Andreas Schumann med den første model i hænderne foran forbilledet. Foto Henrik Hauschild.

ÅRSSKRIFT 2021-2022



Årsskrift 2021-2022 udgives november-december 2022, og får samme lay-out og tryk kvalitet som årsskrifterne 2019 og 2020. Sideantallet bliver som nævnt 104. Udgives med softcover.

Vi trykker kun det forudbestilte antal eksemplarer.

Så bestil allerede nu!

**Pris incl. moms
og forsendelse**

kr. 375,-

Evt. overskud går til produktion af det femte bind i serien om DSBs rullende materiel gennem tiden: **DSBs godsvogne 1965-2001**.

Bogen bliver på over 200 sider med mange fotos og skalategninger af bl.a. Per Topp Nielsen og Henning Orłowicz, skematiske oplysninger o.s.v.

Efter utallige opfordringer udsender vi endnu en gang et årsskrift som vi håber I vil tage godt imod. Det bliver lidt dyrere end sædvanligt, idet produktionen, d.v.s. papir, tryk og distribution desværre er steget i pris. Årsskriftet bliver på 104 sider, og kommer bl.a. til at indeholde følgende emner:

- **Udviklingen af DSBs godsvogne 1965-2001**
– med mange skalategninger
 - **Snesere station**
 - **Hvad betyder signalerne på det rullende materiel?** – med farveplancher
 - **Privatbanernes PF-vogne**
– med farveplancher
 - **Design af mj-anlæg**
– med forslag til opbygning af landskab
 - **Små ølvogne hos Carlsberg**
 - **Magle Mølle og det rullende materiel**
– med mange skalategninger
 - **2021 og 2022's danske modelnyheder (6-8 sider)**
 - **Det historiske hjørne: Boulevardbanen**
 - **En godsbane**
Inspiration til anlægget med forbillede i Amagerbanen (bl.a. med grafiske materiel-liste af HGA)
 - **Jernbanefærgen Morsø**
– med skala-tegninger
-og meget mere
(Forbehold for ændringer)

Sidste frist for bestilling og indbetaling er 15. september 2022.

Bestilling og betaling kan ske til den foreløbige konto hos Sparekassen Sjælland:
Konto nr. 6075 - 000 42 42 679

Husk at skrive tydelig afsenderadresse og "Årsskrift"

Forlaget TpT er nedlagt pr. 31/12-2021, så Årsskriftet udgives af det nystiftede forlag TJA-Historic af den hidtidige redaktør af LOKOMOTIVET Torben Johs. Andersen.

**LOKO
MOTIVET**

Med venlig hilsen
TJA-Historic





I samarbejde med Olaf Hermansen har Togcenter Gentofte overtaget det

traditionelle Legetøjsmarked i Frederiksberghallen. Vi er stolte og beæret over at Olaf

har valgt os til at føre marked videre i den gode ånd det har haft i 25 år.

Næste datoer er 4-September og 4-December 2022, samme tid og sted.



Kan du ikke vente til næste Legetøjsmarked, så besøg vores store brugtafdeling på

Blåmunkevej 1 - 3, 2400 Kbh NV. Altid fyldt med masser af brugt.

Vi tilbyder: Køb, Salg og Bytte, samt Kommission.

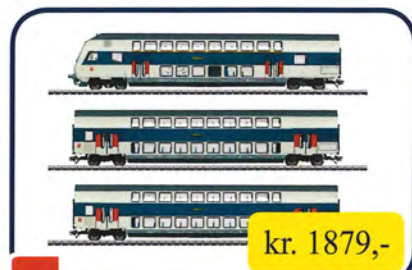
Næste datoer er 4-September og 4-December 2022, samme tid og sted.



kr. 2449,-

Märklin 39331

DSB Litra EB 3203, Digitalt lokomotiv med mfx/DCC dekoder og nye og omfattende lyd- og lysfunktioner. Udført i metal. Komplet ny konstruktion udført i højeste detaljegråd.



kr. 1879,-

Märklin 43599

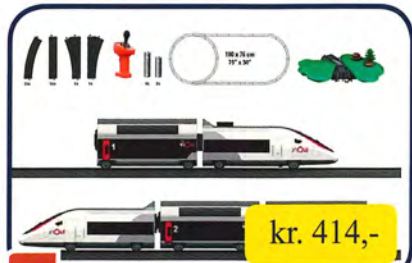
DSB vognsæt passende til DSB Litra EB



kr. 359,-

Märklin 94552

DSB 175 års jubilæumsvogn, med motiv at DSB Litra E på den ene side, banegård på den anden.



kr. 414,-

Märklin 29406

Startsæt My World TGV Duplex my world

www.togcenter.dk

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

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

Alle priser er i DKK incl. moms
Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider.
Tilbudene i denne annonce er kun gældende så længe lager haves.