

Nr. 69
JUNI 2023

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 135,-
Euro 18,-

Et klassisk Märklin-anlæg



■ CANADIAN PACIFIC-DIORAMA



■ "LØVEN" OG "TYREN"



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



BK 22.06.2023 - 09.08.2023
ISSN-2245-4099 BK Returage 32

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 69, 12. årgang, 2023
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge
redaktion@sporgbaner.dk / www.sporgbaner.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@sporgbaner.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. 135,-

Abonnementspriser for 2023:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 650,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 750,-/Euro 101,-
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 850,-/ Euro 114,50

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.

Indbetaling fra EU og øvrige udland:

*Zahlung von Ländern in EU und vom übrigen Ausland,
bitte verwenden Sie künftig unsere Konto in Middelfart
Sparekasse (MidSpar)*

Middelfart Sparekasse (MidSpar)

IBAN : DK 36 98 60 00 00 76 80 30

BIC/Swift : MISDPK21

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 automa-
tisk nyt girokort for de næste seks numre.

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 forfatterne. Eftertryk af mate-
riale 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. ret-
tighedshavere bedes henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder



Af Flemming Søeborg

Foto: Jonas Henriksen.

Mens jeg skriver dette midt i maj, er foråret endelig kommet
- med fuldt drøn. Solskin dagen lang, blomstrende træer, fro-
dighed over hele linien.

Det gælder også modeljernbanen - det vælder frem med nyhe-
der, ikke kun internationalt, men også herhjemme er der atter
grøde i branchen: Nye, længe ventede modeller fra Dekas, flot-
te husmodeller fra hobby trade, ny postvogn fra Heljan - og
senere på året kommer Märklin/Trix og andre firmaer med
flere nyheder.

Også på bogmarkedet sker der noget, trods signaler om en vis
nedgang i antallet af titler. Selvom vi lever i en tid, præget af
inflation, mismod, ubehagelige politiske og militære trusler,
blomster hobbyen som aldrig før. Hvorfor? Fordi vi alle har
brug for at slappe af, måske foretage en smule virkelighedsflugt
- for at holde virkeligheden ud!

Den nyligt afholdte DMJU-messe viste med al tydelighed,
hvorfor modeljernbanen er en af de bedste - og største - hobby-
er: Den kan dyrkes alene, den kan dyrkes i fællesskab, af ven-
ner, af familier, i klubber eller i virtuelle fællesskaber, og den
har utallige andre 'sidegrene' - hobbyen er grænseløs.

Og selvom mange har den opfattelse, at moderne jernbaner
ikke siger dem noget, er der alligevel bemærkelsesværdige
forhold ved nutidens tog og baner, der kan fascinere: Passa-
gertogene ændrer i de kommende år 'ansigt', efterhånden som
nye togtyper indføres - det gælder såvel hos DSB som for nog-
le privatbaner (batteritog). Selve jernbanerne ændrer sig også
markant, idet næsten alle synlige signaler langs sporet forsvin-
der - kedeligt, ja nok, men signalerne er der jo ikke for vore blå
øjnes skyld, og med en mere og mere kompleks jernbane må
sikkerhedsforholdene også prioriteres.

Heldigvis er der stadig mange veteranjernbaner at besøge, så
det vil være min opfordring: Tag ud og kør med tog og/eller
sporgvogn!

Hav en god sommer!



Forsidefoto:

Stort foto: Et klassisk Märklin-anlæg. Foto Olaf Hermansen

Lille foto: Canadian Pacific-diorama: Foto Rasmus Wiuff

Lille foto: "Løven" og "Tyren". Foto SoB

Indhold



13 Dekas CM-vogne



26 Landkøbmanden



50 "Når øllet skal ud"

Leder	2	En lille, smuk sag fra Roco	34
Indhold	3	DSB's nye tog	36
Nostalgianlægget, 1956-61	4	Hbbllns fra TWA	37
JO anlæg	6	MKD genopstået	38
En rejse rundt på anlægget 1956-61.		Modeljernbane er kultur	41
Et analogt Märklin-nostalgianlæg	6	Nyheder	42
Canadian Pacific i Nyhavn og som diorama	10	Nyt fra Sporvejsmuseet	45
Anmeldelse af Dekas' CM-vogne	13	Rettelser og tilføjelser	46
Co-vogne fra Dekas	17	MY på udflugt	47
DMJU-udstillingen i Tåstrup	18	Årø Sund-Assens-færgerute	48
Bogen om MKD	21	Når øllet skal ud	50
Pacific 231 E 34 fra SNCF	22	Det elektriske snälltågsloket littera F	51
L'age d'or du Modélisme 1950-2000	25	BR 288 - et vægtigt lokomotiv	52
En landkøbmand	26	Nyt tenderlokomotiv	54
Liverpool & Manchester Railways "Lion"	30	Lommepenge-toget	56
CySEV-ellokomotiv	32	Ferie, fritid, fest og farver	60
Nye hobbyartikler fra Humbrol	33		

SPOR OG BANER



**NÆSTE UDGIVELSE
10. AUGUST 2023**

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



Du modtager magasinet
direkte i din postkasse.

Nostalgianlægget, 1956-61



Et vue over det meste af banen med Flüelen i forgrunden.



Der hersker ro og stilhed i Lenggries, helt uden tog.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Her er beretningen om et helt fantastisk 20 m² stort Märklin nostalgianlæg, der viser, hvad man kunne få af modeltog og tilbehør i årene 1956-61. At det lige er de år, er fordi det var her, at modeludvalget bl.a. skiftede fra færdigbyggede træ/karton huse til plastiksamlæsæt, Wiking-bilerne kom med glasklare ruder, og Märklin-skinnerne kom med punktkontakter.

Bygherren hedder Jens Ole, og det er hans tiende anlæg. Tidligere har Jens Ole bl.a. bygget et dansk anlæg og et større anlæg, kun med Faller AMS-biler. Deres rillestyrede bilsystem var fra 1960'erne. Hans forrige anlæg var et 1950'er Märklin-anlæg, hvor den ene halvdel var med skinner med fast midterleder, og den anden var med deres modelskinner fra midten af 1950'erne. Her kørte der også Eheim-trolleybusser, endda med begge ledningstyper. På grund af en flytning blev anlægget solgt, og Jens Ole var helt uden tog i flere år, indtil han en dag i 2017 faldt over nogle ældre Faller-træhuse. Så kom ønsket om at bygge dette anlæg på bane. Fem år har det taget at samle og bygge dette 3,68 x 5,88 meter store anlæg, der står helt færdigt.

Alt det rullende materiel er Märklin fra 1956-61, og det styres analogt og manuelt fra én HAG- og en række Titan-transformatorer. Der er ingen digital styring eller kontaktskinner til signaler, og det virker. Der er også strøm i overledningen.



Et blik mod depotet i Schauinsland.

Det hele styres fra en enkelt kontrolpult, centralt placeret i det E-formede anlæg. Anlægget er bygget i en højde af 120 cm, hvilket er en god højde, når det er et anlæg man går rundt om og betragter.

Det er Faller-huse, der dominerer. Alle banens stationsbygninger er fra Faller, og de har beholdt deres oprindelige navne. Ser vi bort fra Grainau, er der en kirke i hver by. Andre husmærker findes også, f.eks. fra Vau-pe og Wiad. Ved industri- og godsområder er der Kibri- og Vollmer-bygninger.

Tilbehøret er naturligvis også fra perioden, det gælder f.eks. fine træhegn, ældre træer, små dioramaer samt figurer.

Alt er bygget med en perfektionisme og akkuratess, der får det til at fremstå enestående flot i en behagelig belysning. Når man så lægger til, at togene kører helt perfekt, som ældre, godt vedligeholdt Märklin kører, er nydelsen stor. Det er ikke kun det at opbygge et sådan anlæg, det er også utroligt at Jens Ole har fremskaffet de gamle huse i så stort et antal, i så flot en stand, og især landskabstilbehøret, der er enestående. Märklin-tog og Wiking-biler, både med og uden vinduer, fra perioden er nok lettere at få anskaffet, men træ/kartonhusene og tilbehør, det kræver et godt jagtinstinkt.

Jens Ole må siges at være en sand mester ud i opbygning af nostalgianlæg.



Hovedgaden i Flüelen.



Pakhus og kreaturer i Bergheim.



Det røde motortog passerer depotet.



Den lille café i Lengries. I baggrunden et af de nye diesellokomotiver på vej op i højderne.



Bjergbyen Bergheim med lokaltog i spor 1.



Åen snor sig gennem skoven. I det fjernes anes byen Waldenbuch.



Bemærk det smukke miljø omkring stationen Waldenbuch.



Der rangeres på Waldenbuch.



I spor 1 ankommer et damplokomotiv fra Flüelen.



Lokomotiver holder klar til afgang i Schauinsland.

JO anlæg

En rejse rundt på anlægget 1956-61.

Et analogt Märklin-nostalgianlæg.



Til højre ses tunnelen hvor lokalbanens tog kommer om lidt, og min rejse begynder.



Efter at have passeret den lille station Grainau er her et vue ud over banens største by, Schauinsland, med station, remise, depot og industri.



Lokalbanen kommer ind ad venstre spor og krydser over til perron på hovedbanen til højre, hvor jeg skal skifte tog.

Her hersker travlhed. Mit lokaltog er fortsat i en sløjfe ind over depotområdet for at blive vendt, og er nu på vej tilbage til den underjordiske udgangsstation. Medens jeg venter på hovedbanens tog, følger jeg med i livet ved depotet, hvor jeg bl.a. får øje på en af de store, strømledede damplokomotiver.



Endelig kommer mit tog og vel ombord kører vi forbi fabriksbygninger, bag en kirke og forbi godsområdet. I modsat retning passerer det flotte røde motortog i høj fart.



Så er der et kort stop ved den lille station Musberg. I forgrunden ses kommandoposten, hvorfra hele banen, de to hovedspor samt overledningen og lokalbanen styres. Bemærk kontrolpul-tene, der er Märklins nye type med de aflange knapper, men de fremstilles jo kun i grå plast, vil de fleste mene, men for mange år siden kom de med en meget lille produktion i den gamle blå farve og de er naturligvis at finde her.



Efter afgang kører vi gennem en tunnel, og så går det opad til bjergbyen Bergheim. Her hersker der en landlig ro og frisk luft i de små alpehuse, hvorfra der er en smuk udsigt ned til byen Lenggries, som vi lige er kørt fra.



Her ser vi op til byen Bergheim, hvor vi kommer om lidt men først til byen Lenggries og her kan vi godt fornemme på byggestilen, at vi nærmer os alperne. Husene er lidt italiensk prægede, og bjerge anes i det fjerne.



Så går det ud over den lange gitterbro og efter nedkørslen er vi i, efter min mening, banens hyggeligste by, Waldenbuch, beliggende lige ned til søen og med den flotte stationsbygning.



Togets videre færd følger den lille flod, og efter et par kurver nåes Flüelen med det schweiziske forbillede, og i det samme kommer en SBB-krokodille 10-718 kørende med et godstog. Over for kirken er byens torv med et mindre marked. Mit tog fortsætter rundt om byen og gennem en skov, til jeg aner lokalbanens spor til venstre. Jeg er tilbage i Schauinsland og skal nu blot finde mit lokaltog hjem igen efter en dejlig rejse nostalgianlægget rundt. Rundturen er slut.



Gå på opdagelse i den danske jernbanekultur

Få adgang til landets største samling af kilder til jernbanens historie på jernbanekilder.dk. Danmarks Jernbanemuseum råder over landets største samling af fotografier, tegninger, film og arkivalier fra jernbanens historie. Gå selv på opdagelse i samlingen på jernbanekilder.dk

Danmarks
Jernbanemuseum 

Canadian Pacific i Nyhavn *C.P.R. Canada - Amerika* og som diorama

I Nyhavn 19, København, havde Canadian Pacific Railway salgskontor i årene op mod Første Verdenskrig. I dag er Nyhavn 19 en restaurant, hvor tjeneren fortalte mig, at man fra kontoret der havde solgt billetter til Titanic. Jeg ved ikke, om det passer, men det er en kendsgerning, at man stadig kan se sporene efter det canadiske jernbaneselskab. For på de slidte trappesten op til restauranten står på den ene sten med flot svungne bogstaver CPR, og på den anden sten Canada-Amerika.

CPR står for Canadian Pacific Railway. Ikke railroad som i USA, der er det eneste engelsktalende land i verden, hvor en jernbane hedder railroad i stedet for railway. CPR eller i dag blot CP havde i 2021 en omsætning på mere end 40 mia. kr. og ca. 12.000 ansatte. CP er det ene af Canadas to store transkontinentale jernbaneselskaber. Det andet er CN, Canadian National Railway, som er ca. dobbelt så stor som CP, målt på omsætning og antal ansatte.

Canada er en ung stat, og CP spillede en væsentlig rolle i statens udvikling. Canada blev født den 1. juli 1867 som konføderationen Dominion of Canada, bestående af de tre tidligere britiske kolonier: Nova Scotia, New Brunswick og Canada. Kolonien Canada blev i den nye stat opdelt i provinserne Ontario og Quebec. Den unge stat ville gerne have områderne helt ud til Stillehavet med i konføderationen. Men indbyggerne herude ville have noget til gengæld, nemlig en jernbaneforbindelse til det østlige Canada inden for 10 år. Det blev aftalt, og i 1871 blev British Columbia optaget som den sjette provins (efter Manitoba). Jernbanebyggeriet gik straks i gang, men det gik dårligt og mod slutningen af 1870'erne næsten helt i stå. Med henblik på hurtig færdiggørelse grundlagde en gruppe canadiske og skotske forretningsfolk Canadian Pacific Railway den 16. februar 1881, og den 7. november 1885 blev den sidste nagle slået i svellerne på Canadas første transkontinentale jernbane.

Som et led i aftalen om at bygge den ny jernbane havde CP af staten fået overdraget land langs banen med et areal større end to gange Danmarks areal. Det skulle gerne sælges i en fart, så der blev noget at køre med. Derfor samarbejdede CP med Allan Line, et førende, transatlantisk rederi, som senere blev opkøbt af CP. Rundt omkring i Europa, og altså også i Nyhavn, solgtes immigrant-pakker bestående af billetter til CP's dampskibe og jernbaner samt et stykke landbrugsjord. Salget gik strygende, og i løbet af få årtier var prærien opdyrket - og CP fik masser af passagerer og gods at køre med.

I dag transporterer CP kun gods. En af selskabets spidskompetencer er stadig transport af korn fra de canadiske prærier til udskibningshavnene ved Atlanterhavet og Stillehavet. Rundt omkring på de uendelige prærier ligger kæmpestore "elevators", på dansk kornsiloanlæg. CP driver over 235 siloanlæg i Canada og 175 i USA, hvor selskabet også kører. Til et sådant "elevator-anlæg" kommer mega-lange godstog fra udskibningshavnene med op til 118 tomme vogne, som hver kan klare 102 tons korn. For ikke at genere trafikken på hovedlinjen er de nyeste sidespor lavet som 2-3 km lange loops: Toget kører hurtigt ind i loopet,



Ups, en farlig situation i en ubevogtet overkørsel! I Canada hedder det railway crossing, ikke railroad crossing som i USA.



CPs første tog, som kørte fra Atlanterhavet til Stillehavet. Fotograferet den 30. juni 1886 i Port Arthur (i dag Thunder Bay), Ontario.



CP kornetog på vej rundt i et loop med nye hopper-vogne, dvs. selvtømmende tragt vogne. Elevator-anlægget ses midt i billedet.



En ældre government hopper gøres klar til fyldning, mens en helt ny hopper afventer.

så hovedsporet bliver frit. Mens togpersonalet holder hvil, kører "elevatorpersonalet" skridtvis vognene forbi siloanlægget. Det tager ca. 6-8 minutter at fylde en vogn, så efter ca. 16 timer er toget klar til afgang. Efter endnu en rundtur i loopet kører toget igen ud på hovedsporet - i modsat retning af, hvor det kom fra. CP planlægger at introducere tog med 147 vogne, hvilket giver et 2½ km langt tog med 15.000 tons hvede. På hjemmesiden: <https://www.cpr.ca/en/our-markets/grain/supply-chain-capacity-and-efficiency> kan man se en princip-animation af, hvordan sådan et supergodstog bliver håndteret, meget imponerende!

Dioramaet

Dioramaet illustrerer en tænkt lokalitet i provinsen Saskatchewan. Det kunne være elevator-anlægget i den lille by Redvers, som i dag har ca. 200 indbyggere af overvejende dansk oprindelse. Saskatchewan blev optaget i Canada som den 8. ud af de i alt 10 provinser. Med kun 1,2 mio. indbyggere på et areal ca. 15 gange Danmarks er Saskatchewan meget tyndt befolket.

Dioramaet omfatter et enkelt sidespor, som betjener et mindre elevator-anlæg bestående af en ældre træbygning og otte nyere, cylindriske jernbetonsiloer. Før i tiden lå der mange sådanne træ-elevators langs sporene. De blev kaldt præriens skildvagter eller endog præriens katedraler. I dag forsøger entusiaster at bevare dem. Træ-elevatoren på dioramaet er tænkt opført i 1920'erne af det store andelsselskab Saskatchewan Wheat Pool, eller blot the Pool i daglig tale. I dag er dette selskab langt sammen med tilsvarende andre under navnet Viterra.

Foran siloerne ses to karakteristiske canadiske lukkede dragtvogne med opklappelige tagluger. Den røde vogn med de flotte logoer af hvedeaks er en "cylindrical covered government hopper car". De blev introduceret af staten i 1972 som følge af fatal mangel på egnede godsvogne til hvedeeksporten til USSR og Kina, som boomed i disse år. Før havde man brugt lukkede godsvogne (boxcars), men de var nedslidte og upraktiske. Det blev i tidens løb til næsten 20.000 af disse karakteristiske, cylindriske government hoppers, som hver kunne klare 93 tons hvede. I dag er disse vogne på vej til de evige ophugningsmarker og afløses af de allerede omtalte moderne hopper cars med 102 tons lastekapacitet.

Siden slutningen 1800-tallet har det i Nordamerika været populært at rejse med godstog som blind passager. Disse såkaldte hoboes eller på dansk, vagabonder, fik de dårligste job, og hvis det ikke lykkedes, tiggede de sig til mad og logi. I 1930'erne var der mange tusinde, som flakkede rundt på denne måde. Det



Elevator-anlægget set lidt fra oven.



Fyraften: Sidste vogn er fyldt og der kan hænges en blinkende baglanterne på inden den røde hopper car køres til en udskibningshavn ved Stillehavet eller Atlanterhavet.



CP får tilsyneladende hjælp af samarbejdspartneren UP til at klare en vrangvillig vagabond.

var farligt, da jernbanepersonalet ofte kastede de ubudne passager af togene i fuld fart. Kunsten bestod derfor i at springe på og af de rigtige vogne de rigtige steder uden at blive opdaget. Den amerikanske forfatter Jack London (1876-1916) har i bogen *The Road* (på dansk *Vagabondliv*, Martins Forlag) skrevet dramatisk om sit liv som hobo i slutningen af 1800-tallet. Jack London kørte også med CP.

Det var mest populært at køre i en tom boxcar, hvor man kunne lukke døren og holde kulden ude. Men hvis personalet var meget emsige, kunne det blive nødvendigt at gemme sig på understellet under vognens gulv. På de såkaldte slemme jernbanestrækninger var dette imidlertid også farligt, for som Jack London skriver: "Bremsevogteren tager en Koblingsbolt og en Signalsnor og gaar hen paa Platformen foran den Vogn, hvor Vagabonden kører. Saa gør han Koblingsbolten fast til Tovenden, lader Apparatet falde ned mellem Platformene og firer paa Tovet. Koblingsbolten slaar mod Svellerne mellem Skinnerne, springer tilbage mod Bunden af Vognen og slaar saa igen mod Svellerne... Hvert Slag af den dansende Koblingsbolt kan bringe Døden, og med en Fart af tres Mil i Timen er det en sand Dødens Tappenstreg. Den følgende Dag finder man de sørgelige Rester af en Vagabond langs Banelegemet, og en kort Notits i den Lokale Avis fortæller om en ukendt Mand, uden Tvivl en Vagabond, og antagelig drukken, der sandsynligvis var faldet i Søvn på Banelinien."

Der er stadig unge mennesker, som tager med nordamerikanske godstog som blinde passagerer. Men i dag er der kun få boxcars, og som regel er dørene aflåste. Derfor er det blevet populært at køre med covered hoppers, idet der i vognenderne under den skrå tragtlade er glimrende læ for regn og vind, jf. fotoet af den vrangvillige vagabond. Og når solen skinner, og luften er lun, kan man hurtigt klatre op på taget og sidde der, mens man nyder den skønneste panoramaudsigt. Se selv på You Tube, hvor der ligger mange flotte videoer.

Tænk på alt dette, næste gang du nyder en øl ved Nyhavn 19!

NB! Efter at artiklen var skrevet, kom nyheden om, at Canadian Pacific (CO) og Kansas City Southern (KCS) har dannet et fælles selskab ved navn Canadian Pacific Kansas City (CPKC). Dette er således det første jernbaneselskab, der forbinder Mexico, USA og Canada med hinanden, et selskab med et banenet på over 32.000 km. CP dækker det meste af Canada og det nordlige USA med strækning ned til Kansas City, mens KCS har dækket fra Kansas City og sydpå i USA ned til Mexico.

De to selskaber vurderer, at det giver dem uanede markedsmuligheder såvel i Mexico som i Canada, og på årsplan regner de med at kunne flytte godset fra 64.000 lastvogne over på skinner. Jernbanesikkerheden i USA vil også blive mærkbart forbedret, idet CP gennem 17 år i træk er blevet udmærket for at være Nordamerikas sikreste jernbaneselskab.

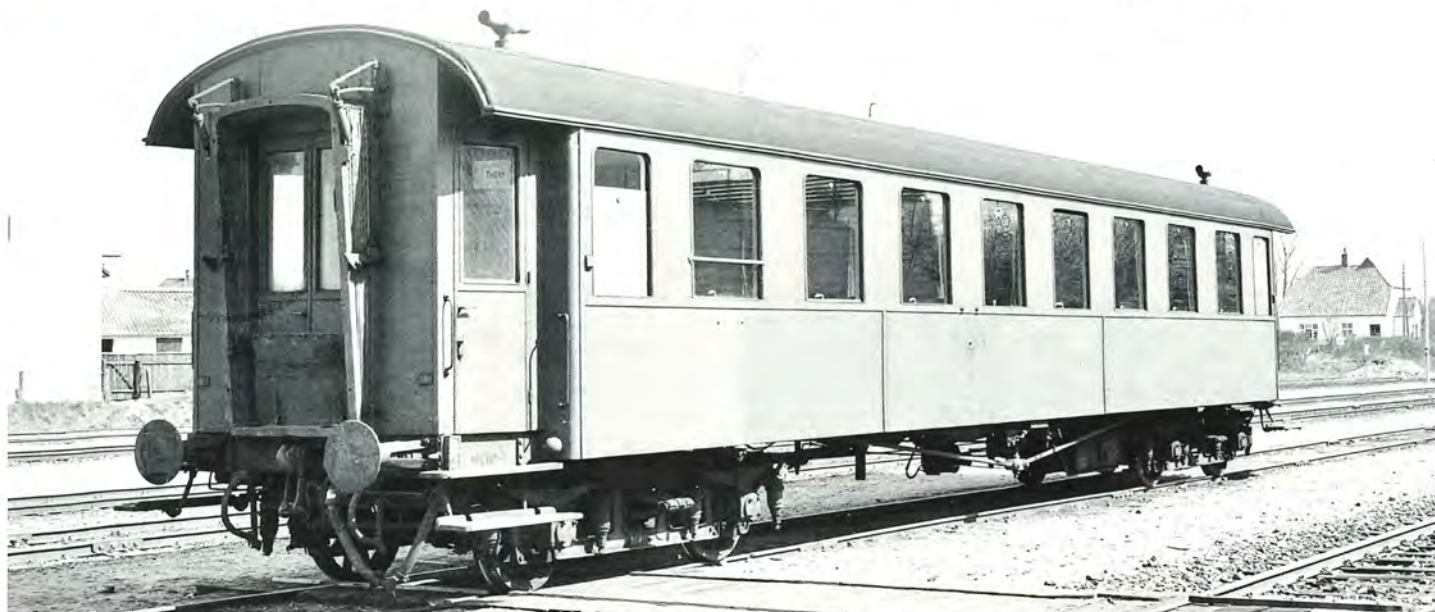


Denne vagabond har valgt en mere sikker transportform.



Der bliver desværre hvert år færre af præriens træ-katedraler eller præriens vagtposter, som de også kaldes.

Anmeldelse af Dekas' CM-vogne



CM 2201 Brande 1967. Bemærk, at vognen har stjernehjul, så det bør modellen også have. Foto Jens Bruun-Petersen.



En klassisk sommer-rejsescene med CM 2193 i begyndelsen af 1950'erne. Desværre med fejl i negativet. Arkiv Ulrik Tarp Jensen.

Tekst og fotos Vagn Holstein

Dette kunne være blevet den korteste anmeldelse nogensinde: Stort set perfekt!

Men så nemt slipper læserne eller jeg ikke! For at begynde med begyndelsen så har Kaspers CM-projekt været undervejs siden foråret 2021, hvor CAD-tegningerne var færdige. Vogne ne var oprindelig annonceret til at udkomme i 2. eller 3. kvartal 2022, men som så ofte før har der været forskellige benskænd undervejs, bl.a. Corona, men nu er de her, og de har bestemt været værd at vente på! De nye CM-vogne

har bragt en serie epoke III-person-vogne op til nye højder, og som indledningen lod ane: Et produkt, der nærmer sig meget tæt på perfektion! Vi har jo kunnet se produktionsprøver, som var særdeles lovende, så forventningerne til det endelige produkt har været høje.

I Spor og Baner nummer 67 bragte vi en artikel om vognenes historie og de perspektiver, som produktionen kunne have. Årsagen til mulighederne ligger i den måde, som Dekas har valgt at konstruere modellerne, nemlig at de er opbygget over en metalstøbt undervogn. Det er en relativt kostbar metode, der

for var det vigtigt at denne undervogn kunne genanvendes til flere forskellige fremtidige modeller, og det er i sig selv et lovende perspektiv. Artiklen i nr. 67 oplister alle de muligheder, som de såkaldte 12,5 m vogne giver - glæd jer!

Foreløbig må vi glæde os over de fem forskellige CM-vogne, som er sendt på markedet lige før påske og ser ud til at sælge rigtig godt. Det er en meget harmonisk udseende vogn med otte kupeer i fællesklasse og to toiletter. Alle hovedmål er korrekte, og det er en glimrende størrelse for en vogn, ikke for lang til de fleste anlæg, dog lidt længere end Heljans efterhånden alderstegne CP-model.



Fine påskrifter og bremseomstillere, i vinduerne ses varmereguleringshåndtagene.



Berlinerbogien, små skilte og fine tagventiler på 2201

Dækket gavl på 2198 og fine detaljer omkring harmonikaen.



"Godteposen": God kvalitet A-koblinger, fine skruekoblinger, bremseslanger samt "bremseslanger uden slanger", som kan monteres sammen med virksom kobling.



Her ses remtrækket til dynamoen og den fine bogie.

På trods af aldersforskellen vil den nye CM fint kunne køre sammen med den "gamle" CP. Begge tilhører den spraglede gruppe personvogne kaldet "ombygningsvogne", fordi de alle stammer fra væsentligt ældre vogne med træskelet. Med indførelsen af stålvogne i 1930'erne så de gamle tagryttertugvogne pludselig temmeligt antikverede ud, og med Generaldirektør Knutzens løfte om bedre og mere komfortable vogne var en del af løsningen en omfattende ombygning af de ældre vogne, men på trods af det nye udseende vedblev de at være "trævogne".

Tilbage til CM-modellerne: Som sagt er vognene bygget op omkring en metalstøbt undervogn. Vognkassen er støbt i plastic ud i ét med taget. Endeperronerne er separate støbninger. En del detaljer er fremstillet i ætset metal, bl.a. de meget små varmereguleringshåndtag, som kan ses i underkanten af vinduerne i kupésiden - et virkeligt clou! Inde i vognen er der varmerør under hvert sæde! Vognkassen er kun holdt fast af små ha-



2198 foran 2201



Et godt blandet passagertog med bl.a. CP- og CM-vogne. Nyborg Færge den 21. juli 1963. Foto Holger B.D. Sørensen.

ger langs siderne, så karrosseriet er nemt at tage af, når man vil have adgang til det indvendige, f.eks. for at befolke vognene med passagerer. Indretningen i vognen er forbilledlig, ikke ulig det, som Dekas har lavet for McK, med ætsede bagagenet, som dog bør være brune. Væggene i kupéerne er nydeligt malet, selv på toiletterne, som er delvist "møbleret" (toilet-kummen mangler). De små knopper på vinduerne er markeret med sølvmaaling, og der er "bårestænger" ved den ene endekupé.

Der er små, men vigtige forskelle mellem de fem numre, der er udgivet: 2193, 2194, 2197, 2198 og 2201.

Numrene 2194 og 2201 er udstyret med 2,5 m berliner bogier, hvorimod 2193, 2197 og 2198 er udstyret med 2,5 m træbogier.

Numrene 2194 og 2198 har såkaldte dækkede gavle, hvilket vil sige, at rummet over indstigningsdørene er lukket,

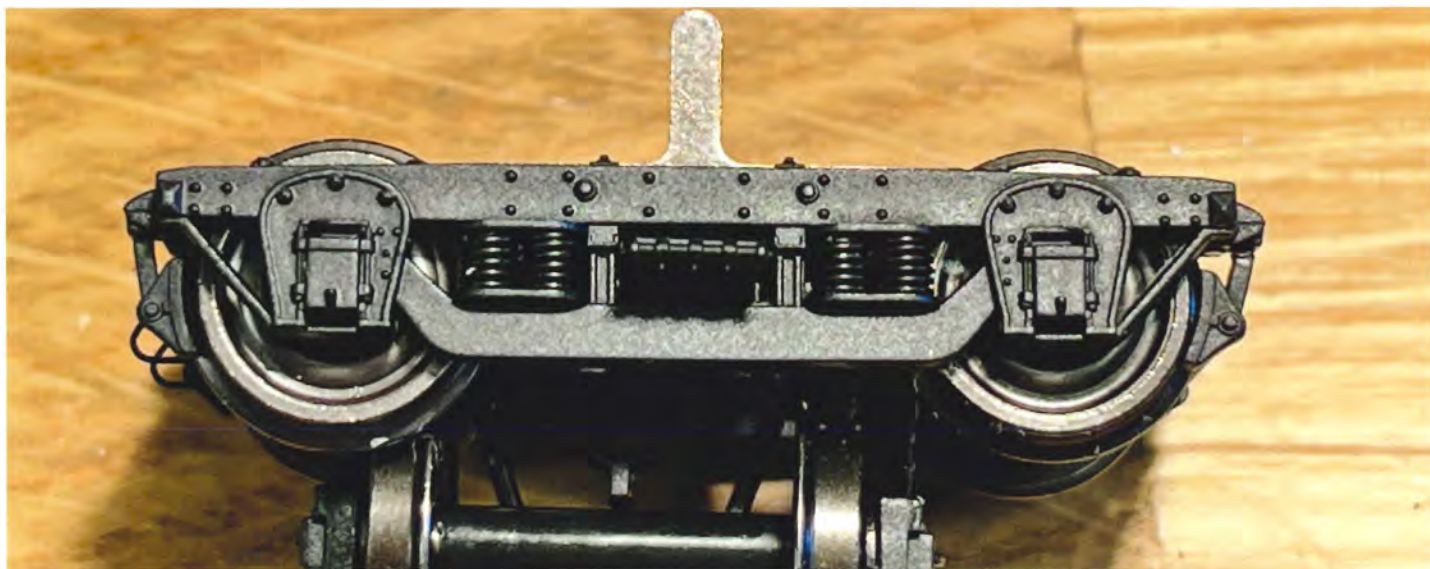
hvorimod 2193, 2197 og 2201 har såkaldte uåbnede gavle, hvor hjørnet af taget hænger frit over døren. Begge varianter er muliggjort af konstruktionen med påsatte indgangspartier og er kun korrekt i bestemte tidsperioder, da begge disse forhold ændrede sig over tid: Dækkede gavle er en sen ombygning, som ikke alle vogne fik, og bogierne blev udvekslet uden noget fast mønster, der findes sågar billeder af 2198 på 2,1 m træbogier, en mulig variant, hvis Dekas en dag laver en 2,1 m bogie. Det betyder, at en afgørende faktor i modellernes tilblivelse er billedokumentation. Det sørger Kasper altid for, og det er medvirkende til valget af numre, da det langt fra er alle numre, der er tilstrækkelig god billedokumentation af.

Bogierne er flottere end Heljans, bl.a. er det rigtige spiralfjedre, der er indsat, men dog ikke virksomme. Løbeegenskaberne er fine, der er metalpinollejer, som giver mulighed for lys i vognen ved to-skinndrift. Bogiesiderne er rykket

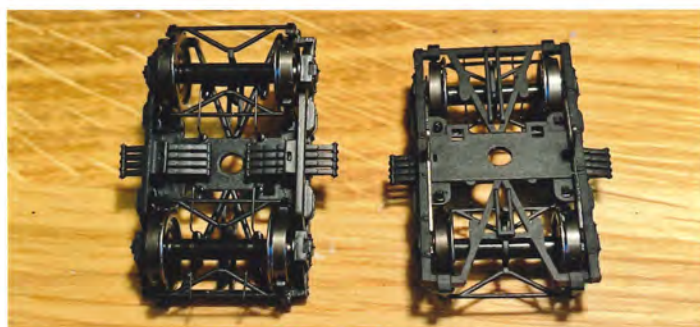
så langt ind mod hjulskiven som muligt. Når dette læses, burde der være AC-hjul til rådighed. Bogierne er (naturligvis) trepunktsophængt og holdt fast med to maskinskruer. Resten af undervognsdetaljerne står meget flot bl.a. med remtræk til dynamoen, trinevirker robuste, bufferne er fjedrende, men som ved tidligere Dekas modeller kunne fjederkurven laves tydeligere. Koblingskulisserne er meget velfungerende. Der medfølger bremseslanger og meget fine skruekoblinger til vitrinebrug.

Voggenes vinrøde farve er ramt lige i øjet og er tilpas halvmat, Påskrifterne står skarpt i en pæn gul farve, selv om der ikke er skygger. Mærkeligt nok så står litreringen en anelse skævt på de vogne, jeg har set.

Det kan måske undre, at litreringen står under et vindue i stedet for under mellemrummet midt på vognen, men det er korrekt ud fra billeder. Der var



Den smukke 2,5 m træbogiede med indsatte spiralfjedere.



2,5 m træbogierne set ovenfra og nedefra

vogne, bl.a. CM 2200, hvor litreringen stod midt på vognen, men her sad pladesamlingerne anderledes, derfor kunne det nummer ikke laves. Beslagene til fastgørelse af destinationsskiltene sidder korrekt på alle undtagen 2194, hvor de burde sidde et vindue længere væk fra midten - men her er vi ude i "flueformering": Hvis denne detalje også skulle have været strengt korrekt, havde der været én vogn færre at vælge imellem. Ofte er det et problem, at der sjældent findes billeder af begge sider af en bestemt vogn, og endnu sjældnere er de optaget samtidigt.

Harmonikaerne er af blød gummi i den rigtige farve, som vi har set fra McK, de kan trykkes sammen til indslået, men er pæneste udslået, sjovt nok så kan overgangspladen ikke slås ned. Rammen på harmonikaen skal være sort ifølge www.jernbanen.dk.

Taget er udstyret med meget fine tagventiler mægtige til dem, som Dekas hidtil har kunnet levere som lødsel i "lost wax"-metalstøbninger, men nu er de fremstillet i plast - imponerende, at det kan lade sig gøre! Der er frit gennemsyn i toilet- og torpedoventilerne ligesom i de metalstøbte! Der er diskret antydning af tagpapbaner.

Som sagt indledningsvis så er Dekas's CM-vogne særdeles vellykkede, og der er sikkert ikke mange tilbage hos forhandlerne, når dette læses. Nu kan vi så se frem til hvilken vogn, der bliver den næste i serien af "12,5 m vogne"? Tillykke til Kasper med et overmåde godt resultat!

NB! Lige inden at bladet skulle afleveres til trykkeriet, kom nyheden fra Dekas om, at næste omgang passagervogne, litra Co, var på vej. Vi bringer omtalen af dem i nr. 70.



Nærbillede fra sidegangen, læg mærke til, at der er glas i dørene.



Et kig ind i kupéerne, læg mærke til varmeapparaterne under sofaerne.



Kig inden i vognen, her kan man ane samlingen mellem gavl og vognkasse, her ses også de små varmekåb, som er indsat i vinduerne.

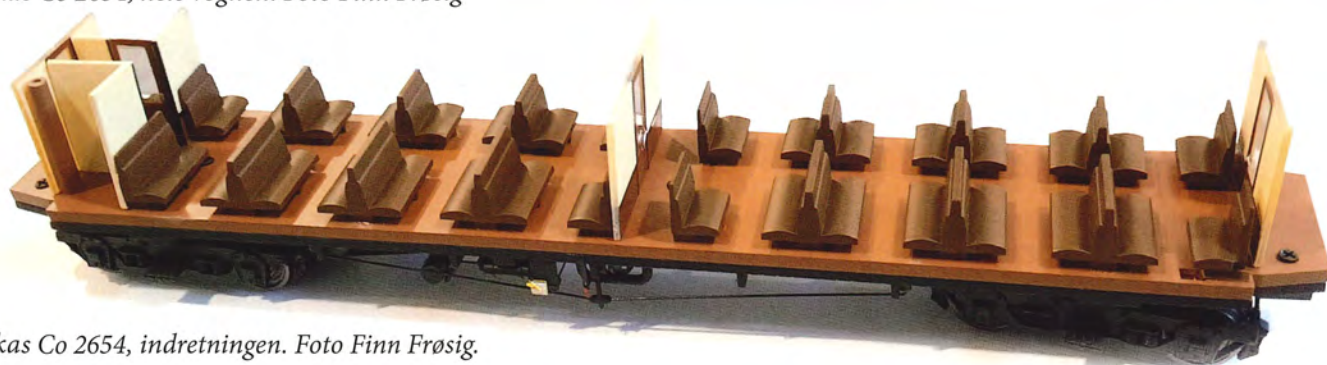


Billede af produktionsprøven.

Co-vogne fra Dekas



Dekas Co 2654, hele vognen. Foto Finn Frøsig



Dekas Co 2654, indretningen. Foto Finn Frøsig.

Af Flemming Søeborg; fotos Finn Frøsig

Lige før afleveringen af bladet sendte Finn Frøsig et par billeder af den seneste nyhed fra Dekas, Co-vognen som en naturlig efterfølger til CM-vognen. Co-vognen er en

storrumsvogn og dermed helt forskellig fra CM'en, selvom de to typer har tydelige lighedstræk. En fin tilføjelse til vognparken. Vi ser nærmere på vognen i næste nummer.

DMJU-udstillingen i Tåstrup



Et af de mest interessante anlæg var det saksiske anlæg med smalsporede Meyer-damplokomotiver.



Et lille arbejdstog på det saksiske anlæg.

Af Flemming Søeborg

Arets største modeljernbaneudstilling fandt sted den 1.-2. april i Tåstrup Idrætshal. Forventningerne var store, da det var en af de første, store messer efter covid-19-perioden, og tilstrømningen var derfor også meget stor. Og der var virkelig noget at se på, for udstillingen bredte sig over fire haller og rum, så det tog lidt tid at komme rundt og se det hele.

Der var ikke kun masser af besøgende, der var talrige anlæg, stande, boder med forhandlere, og til alt held var der også flere steder med forfriskninger. Nogle kommer på disse udstillinger for at se, hvad der er af nyheder, andre for at se, studere og beundre de mange anlæg og få sig en faglig snak med modelbyggerne, nogle kommer måske blot for at indsnuse stemningen, få ny inspiration - men fælles for alle er fascinationen og glæden ved de små tog og deres uendelige universer.

Med så mange indtryk er det svært at fremhæve det ene for det andet, men bemærkelsesværdigt var det, at Heljan - som for en årrække siden meddelte, at firmaet ville trække sig ud af det danske marked - på forhånd havde tilkendegivet, at der ville være en nyhed på deres stand.

Det var der - og ikke en ligegyldig nyhed. det var nemlig modellen af litra P - postvognen, som Heljan for mere end ti år siden havde lovet ville komme. Det gør den så i årets løb - så Heljan har holdt ord, selvom det har været et pudsigt og kringlet forløb at nå dertil.



'Hør, Frue, De må tage noget mere tøj på her på stationen.'



En af de første modeller af KSB-lokomotiverne på Finn Lekbos stand.



'Slæbeskoen' havde dette store remiseanlæg på deres meget spændende modulanlæg.



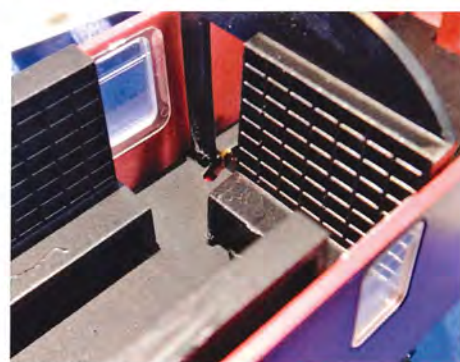
Der var engang - Nykøbing Sj. remise på anlægget 'Slæbeskoen'..



Nogle flotte 'skabninger' på Slæbeskoens anlæg.



Ingen udstilling uden mindst én rødbrun MY-maskine... Her er den i spor 1-udgave.



Indretningen i P-vognen.



Hejlans nye P-vogn (produktionsprøve).



Heljans P-vogn med overgangslitrering epoke III-IV.

Ole Vedel fortalte på standen, at P-vognen som noget nyt har taget monteret med magneter. På spørgsmålet om, hvorvidt det var en holdbar løsning eller ej, svarede han prompte, at modellen var blevet 'faldprøvet' ned fra et bord. Taget holdt, men løsdelen faldt af - så denne enkle crash-test bestod vognens tag fuldt ud.

Et af de traditionelle indslag i DMJU's udstillinger er kåringen af årets model(ler). I år så det ud til, at kåringen var let, for Kasper Bang Jensen fra Dekas løb med alle tre udmærkelser for sine nyeste modeller, de tre varianter af PF-vognene: 1. pris for DSB PFR 14501 (med bremsehus), 2. pris for ØSJS PF 405 og 3. pris for AHB PF 2898. Bedre kan det ikke gøres,

og kåringen var helt fortjent.

Med over 40 udstillere, og heraf 24 klub- og gæsteanlæg, er det svært at fremhæve den ene for den anden, for alle gør jo deres yderste for at vise netop deres side af hobbyen. Hvad jeg navnlig faldt for, var det fine dioramaanlæg med automatisk kørsel med smalsporede Meyer-lokomotiver (Sächs. Gatt. IV K) på det tyske anlæg "Unteres Pressnitztal" - enkelt, men særdeles realistisk. Men alle anlæg blev beundret og studeret nærmere af de mange besøgende, og der er ingen tvivl om, at denne udstilling kom på det rette tidspunkt - så det skulle være anledning nok til kommende store messer på skift mellem Jylland og Sjælland.



Henning Lander fra DMJU og Kasper Bang Jensen fra Dekas med diplomerne for 1., 2. og 3. priserne. Foto Vagn Holstein.



På et af anlæggene sejlede færgen 'HVALPSUND' af sted i ægte vand - lige fascinerende at se hver gang.



Mesteren Finn Lekbo selv i snak med kunderne.



Om lørdagen var der konstant mange besøgende.



Kim Nannestad havde god grund til at være glad, for interessen for Heljans nyhed - P-vognen - var stor. Foto Vagn Holstein.



På et lille diorama kørte en cyklist galt, fløj gennem luften og blev efterfølgende kørt væk i ambulancen - en fin idé og godt lavet i model.



IC3 bygget af Lego-klodser - det store lego-anlæg er en ægte publikumsmagnet og udvikler sig fra gang til gang.



Flot havneanlæg med DSB-rutebil med særlig last på bagagebæreren

Bogen om MKD

Af Flemming Søeborg

For mange af os modelbyggere var husene fra MKD et begreb, et univers i sig selv. MKD (Maquette Kit Distribution) var et firma, der voksede så at sige ud af Jouefs dødsbo i 1981. Grundlæggerne var ægteparret Lantier og modelbyggeren Alain Pras, der alle havde været blandt de skabende kræfter i Jouef - og de fandt, at det var for trist, at deres viden og know-how skulle gå tabt.

Målet var at skabe den typiske, franske landsby med diverse butikker og småhuse til en fornuftig pris. Alain Pras byggede prototyperne, der - som det var vane dengang - generelt set blev holdt i tillempet skala 1:87, men dog med ordentlige etageadskillelser, høje døre og store vinduer. Husene blev konstrueret over nogle moduler, hvorved mange dele kunne genbruges, hvilket var nødvendigt for at holde omkostningerne nede (støbeforme til plast er meget dyre).

Idéen slog an, sortimentet voksede år for år, og allerede et år efter grundlæggelsen blev deres banegård "Fay-aux-Loges" præsenteret som Årets Model i Frankrig; herefter fortsatte succesen, og der kom flere og flere bygninger til; endvidere fik MKD lavet særproduktioner hos Preiser og hos Will's i USA, ligesom der var et samarbejde med Pola.

Det lå gruppen bag MKD meget på sinde at give modelbyggerne noget for pengene, så i mange byggesæt var der meget "ekstra" - støbeark med forskellige dekorationsdele (møbler, gods, cykler, byudstyr, elmaster etc.), ligesom der var smukke ark med dekorationer, facadeskilte, husnumre m.v. MKD fremstillede også mange dele til bnegårde, remiser og jernbanedepoter.

MKD blev dog til sidst overhalet af udviklingen; mens konkurrenterne gradvist tilpassede sig ønsket om mere skalatro bygninger, forblev MKD's huse små og virkede efterhånden lidt almodisch. Kritikere fremhævede, at en landsby bestod af mere end blot butikker. Også indpakningen havde set bedre dage - de mørkeblå papæsker virkede gammeldags, de var kun lukket med et par strimler tape (og kunne dermed hurtigt 'brydes op', og dele kunne let forsvinde), så markedet forsvandt lige så stille for MKD, der til sidst blev opkøbt af Hornby-gruppen. som i parentes også havde opkøbt Jouef, Arnold, Lima, Rivarossi og Electrotren.

Hele denne spændende historie fortæller forfatteren Hervé Pertont i denne bog, der er fint illustreret med billeder af flere af husene; i bogen er der endvidere en kronologisk liste over husene, over alle kataloger og tryksager samt meget andet. Teksten er fransk, men billeder kan enhver forstå.

Hvis man har mod på at se, hvordan en passioneret modelbygger har benyttet mange af MKD-husene til et fantastisk anlæg, kan bogen "Gruss aus Ferbach" af Jaques le Plat stærkt anbefales. Den udkom i 1998 på MIBAs forlag og er en tysk udgave af originalen på fransk, "Bons baisers de Ferbach" (ISBN 3-86046-032-3).

Perton, Hervé: MKD, la passion du décor. www.herve-perton.doomby.com 2022. 114 sider, limhæftet, liggende A5-format. ISBN 978-2-9542671-7-3. Pris ca. kr. 175,- (+ porto).



'Gruss aus Ferbach' - en fantastisk bog om et fransk-tysk diorama.



Det lille marked nr. 677 fra MKD - i æsken var der en bornholmer, kommoder m.v., charcuterivarer, halve grise, frugtkasser, vægt, kasseapparat m.m. - samt overdækningen.



Det nye hæfte om MKD med en typisk fransk landsbygade.

Pacific 231 E 34 fra SNCF

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er ganske utroligt, som den ene flotte model efter den anden sendes på markedet - man skulle tro, at vi var midt i en opgangstid og ikke midt i en voldsom inflations- og krisetid. I én og samme uge udsendte Roco nemlig to ekstraordinære modeller, nemlig DB BR 288 og det franske Pacific-damplokomotiv, 2-3-1 E 34, en såkaldt Chapelon-maskine (efter konstruktøren) på skinnerne.

Efter den Første Verdenskrig manglede de franske jernbaner hurtigere, kraftigere og også mere økonomiske damplokomotiver. Det gjaldt også for Chemin de Fer Paris-Orleans (P.O.), der gav André Chapelon opgaven med at forbedre eksisterende Pacific-lokomotiver. Han ombyggede maskinerne, så de levede op til de nye krav - i høj grad gennem, forbedring af termodynamikken. Ved prøvekørsler nåede typen 174 km/t, i normal drift 130 km/t. Ydelsen steg med 50 %, på samme tid faldt forbrugsomkostningerne, og Chapelon havde dermed banet vejen for, at de aldrende damplokomotiver fik en ny, glørværdig karriere.

P.O. blev i 1934 sluttet sammen med Chemin de Fer du Midi til P.O. Midi, Frankrigs næststørste jernbaneselskab med 12.000 km spor. I 1937 indgik selskabet i det nye, nationale jernbaneselskab Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF).

Et sort 'monster'

Der er noget futuristisk over lokomotivet, som det fremtræder, helt i sort med sølvfarvet, næsten hvidt gangtøj og bandager, omstillerstang, håndbøjler m.v. samtidig med, at der er sirlig, gylden staffing på fodpladen, på cylindrene, på førerhusets sider og på røgpladerne. Der er så mange detaljer på kedlen og overalt på modellen, at man bliver helt stakåndet over det.

Mest iøjnefaldende er de lange, tykke rør til cylindrene og de mange, parallelle rør fra overvarmeren (?) til injektorerne (?) - for en lægmand som undertegnede fascinerende og en smule mystisk. Fronten på 231 er lige så iøjnefaldende med masser af detaljer og midt på røggammerdøren det klassiske SN-



Af banen - her kommer det franske Pacific-lokomotiv E 34.



Der er en masse fine stativer og håndbøjler på tenderens tag. Læg også mærke til de mange nitter allevegne.



Den dobbelte skorsten og to forvarmere på kedelryggen.



Fronten med ypperligt udstyret pufferplade.



Et symbolsk billede - en Chapelon 2-3-1-maskine ved km 231 ved Etaples på Paris-Calais-strækningen. Ukendt fotograf.



Kedlens bagvæg med fine instrumenter med visere - i H0.



Man kan kalde E 34 for det franske gensvar til vor egen E-maskine.

CF-logo, af kendere kaldt "Spaghetti-logoet" (på grund af de mange snørklede bogstaver viklet ind i hinanden).

Kedlen ser således meget stor og voldsom ud. Førerhuset virker set på den baggrund meget kleint og trykkes visuelt ned af den endnu højere kulbunke på tenderen, der er fyldt med nitte-rækker og i øvrigt har umanerligt store hjul, et uvant syn. Kedelbagvæggen er komplet med manometre, rør og andet apparatur, nænsomt bemalet.

Det metalprægede gangtøj bidrager i sig selv til indtrykket af fart og tempo, idet bageste del af kobbelstængerne er pilformet, så der er rigtigt 'leget' med de visuelle virkemidler oven i selve den tekniske udfordring.

Fyrbødersiden (omvendt på franske lokomotiver på grund af venstrekørsel) er mere 'ren' end den venstre side med de mange rør, men der er dog ét meget stort, S-formet rør ned til cylindren.

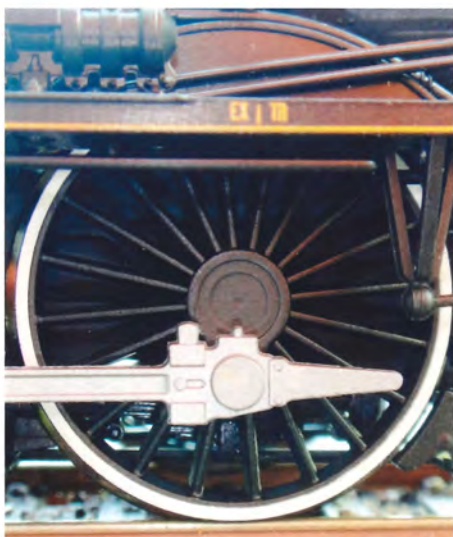
Der er træk på de to yderste tenderakslers (med hæfteringe), som følge af indsættelsen som eksprestogsmaskine har E 34 kun koblingsattrap foran, så det er ikke en maskine, man rangerer med. Lydniveauet er passende til maskinen med en masse forskellige effekter, herunder udkald på fransk ("Attention! On depart!" - Pas på! Vi kører!), men kørslen blev ikke den store fornøjelse, for der er meget små flanger på de store drivhjul på maskinen. Den afsporer nemt, hvis sporet ikke er pinligt nøjagtigt lagt. Hornet (tast 2) har en yderst ejendommelig klang, men den vækker i hvert fald opsigt! Der er ingen lanterner på tenderen - og efter fotograferingen var der desværre heller ingen pufferskiver på den! Ret uheldigt med en maskine til dén pris! Til gengæld vil den se fantastisk ud foran en stamme mørkegrønne SNCF-'Nord'-eksprestogsvogne ('pølsetypen' med de halvrunde vinduer), evt. med en eller to blå CIWL-sovevogne imellem.

Jeg kan i øvrigt anbefale den prisbelønnede kortfilm "Pacific 231" fra 1949 af Jean Mitry - det er en hyldest til søstermaskinen E 24, som man følger i sindsoprivende fart, akkompagneret af Arthur Honeggers symfoni "Pacific 231". Først efter et par minutters forberedelse af lokomotivet ved remisen går musikken i gang og bliver voldsommere og voldsommere, efterhånden som maskinen nærmest letter. Strygere og blæsere bliver portrætteret gennem fantastiske næroptagelser af Pacific-maskinens gangtøj i fart, indtil det hele langsomt klinger ud efter ni minutters kørsel og ender ved sporspærren på en banegård. Filmen kan ses her: <https://youtu.be/rKRCJhLU7rs>

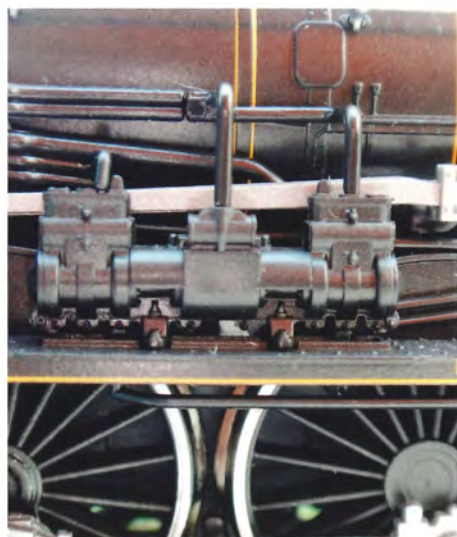
Roco art. nr. 70040 SNCF 231 E 34-damplokomotiv. H0-model, DCC med lyd, epoke III. Pris ca. kr. 4.500,-



Nogle af de mægtige rør fra forvarmeren ned til cylindren.



Koppelstangen har en slags pil, der peger bagud.



Nogle af armaturerne på fodpladen.



Tenderbogie med ret store hjul.



Luftpumpen med fine stafferinger.



. og så damper E 34 af sted igen.

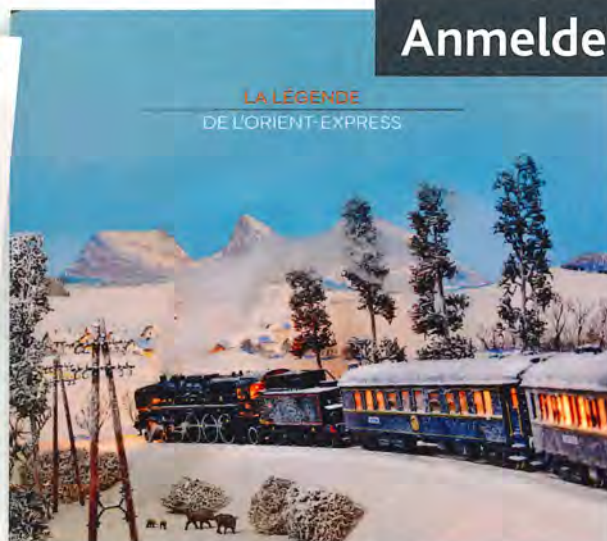
L'age d'or du Modélisme 1950-2000

Anmeldelse



deviendront plus tard totalement rouges. Ces véhicules ne possèdent pas de vitrages, ce qui sera regretté par les modélistes voulant utiliser ces modèles sur des réseaux réalistes. Un car Chaouon équipé d'un aménagement intérieur complète ces voitures. Il est disponible en boîte de deux versions différentes, une (bleu marine ou rouge foncé) et bicolor (rouge et crème). Le premier bâtiment sorti par Jouef sans rapport avec le domaine ferroviaire sera la station-service qui apparaît en 1958. D'abord de couleur blanche et rouge avec inscription « Station-service » sur le toit, elle se

métamorphose en 1959 pour se parer de jaune et rouge avec inscription « Shell ». Cette station aura eu une existence très brève puisqu'elle disparaît dès 1962. Elle est remplacée tout simplement par la reproduction des pompes à plusieurs couleurs. Elle est garnie de bidons d'huile, d'arrosiers et de seaux pour nettoyer les pare-brise des voitures Jouef qui n'en possèdent malheureusement pas. Des parterres de fleurs, empruntés à la gare de Maintenon, sont là pour rendre le séjour des clients plus agréables.



CAP PLEIN est pour l'Orient-Express de toutes les aventures, direction Istanbul. Ce train est composé de voitures Rivarossi tractées par la 241 A Märklin.

La naissance, en 1883, de l'Orient-Express a été un événement majeur dans les annales du rail. Il a joué un véritable rôle de pionnier en ouvrant pour la première fois la porte d'un train traversant l'Europe entière. Il a amorcé un rapprochement bénéfique entre de nombreux pays sur les plans touristiques, politique et économique. Jusque-là, le franchissement de telles distances était une tâche ardue, du fait de la multiplicité des réseaux ayant chacun leurs particularités techniques. Il a fallu l'audacieuse entreprise du Belge Georges Nagelmackers pour mettre fin à ce cloisonnement. Il créa en 1875 la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. Il constitue

un parc de wagons-lits et de wagons-restauration. Mais il aura de nombreuses difficultés diplomatiques à surmonter. Le train qui circule pour la première fois le 5 juin 1883, relie Paris à Constantinople en passant par Strasbourg, Munich, Vienne, Budapest, Bucarest et Varna. À cette époque il comportait un transbordement par bateau. La durée du voyage est de 67h 35 minutes, pour un trajet de 3186 km. C'était le train de luxe qui avait le plus long parcours. Il circula ainsi jusqu'en 1914.

Dans l'intervalle entre les deux guerres, le traité de Versailles interdit le passage du train

Lego-vejskilte og motorcyklister
er med på flere af billederne i bogen.

Af Flemming Søeborg

Én ting må man lade franskmændene - de forstår at belægge deres ord rigtigt, så man med det samme fornemmer, hvad der er tale om: L'âge d'or du modélisme 1950-2000 - på dansk "Modelbyggeriets Guldalder 1950-2000". Det lyder som en fanfare, og denne bog kan da også betegnes som en paradebog, en opvisning i, hvad disse fem årtier har frembragt af fantastiske og nyskabende modeller på europæisk plan.

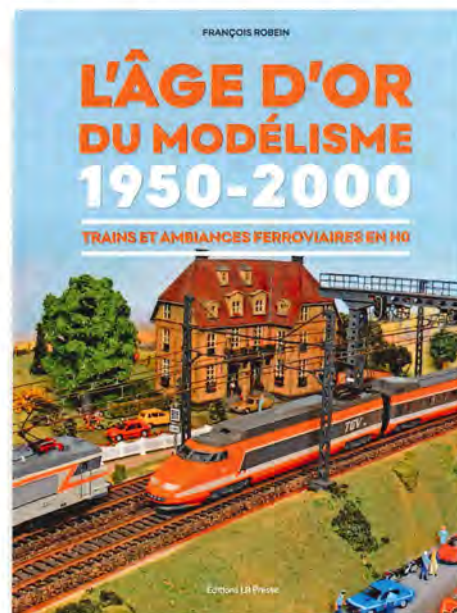
Selvom titlen på bogen er fransk, er der tale om et dækkende, internationalt værk, naturligt nok med utrolig meget stof om franske modeller, om historien og firmaerne bag, men hverken tyske, østrigske, italienske eller britiske firmaer bliver glemt - ja, der er sågar en side om Legos legendariske 'indtog' i H0-modellernes verden med de flotte modelbiler fra årene omkring 1960 og de tilhørende færdsels-ting (vejskilte, lyskurve, hellefyr, færdselsbetjente, tohjulede køretøjer m.m.).

Selvom togene er hovedtemaet med flotte artikler om de talrige udgaver af CIWL- og TEE-materiel på de første, mange sider,

er der udførlig omtale af alle andre typer af materiel fra kendte og mere ukendte mærker - og så er der en gennemgang af tilbehørsindustrien (huse, vegetation, figurer, biler, elektronik osv.) - dog mest om de kendteste firmaer og producenter.

Det er nærmest at betegne som en "coffee table-bog" med en god afvejning af tekst co. billeder, og begge dele understøtter hinanden. Kan man ikke læse fransk, kan man til gengæld få en masse ud af at betragte de superflotte billeder af modeller, dioramer, anlæg og tidsmæssigt korrekte opstillinger, krydret med katalogbilleder af udvalgte modeller - en rig inspirationskilde. Min eneste anke ved denne nye bog er, at forfatteren slutter ved året 2000, for siden da er der sket endnu mere nyt på området - laserskårne produkter, 3-D printede modeller, avancerede, digitale funktioner, særdeles raffinerede modeller med overraskende ny teknik - men måske forfatteren har en ny bog i tankerne. I hvert fald er dette en bog til hygge, fornøjelse og eftertanke. Men pas på - det er ikke en traditionel håndbog, idet den vejer 1.520 kg... men der er fuld valuta for pengene!

Fra artiklen om CIWL-materiellet, her med et tog med Rivarossi-vogne, trukket af Märklins store, franske 2-4-1-maskine.



Forsiden af den nye bog.

Robein, Francois:
L'âge d'or du modelisme 1950-2000.
LR Presse 2022. 324 sider, hårdt bind,
stort format. ISBN 978-2375-360521.
Pris ca. kr. 400,-
(+ porto).

En landkøbmand

Af Flemming Søeborg

I hobby trades serie af stationsbyhuse er turen nu kommet til den lille landhandel, som slet ikke er så lille endda. Næsten alle kender vel Heljans klassiske landkøbmand, som har pryd det utallige anlæg i 50 år eller deromkring, men den har altid været for lille. De tider er forbi nu, for hobby trades nye model er 1:87, og det betyder utroligt meget.

Bygningen er anderledes end Heljans - forretningsruderne er af en speciel type med fine sprosser øverst, og selve beboelsesdelen er betydeligt længere end Heljans - og så er den inddelt i rum med vægge. Udhuset er også anderledes og vender den anden vej, så overordnet set er det vel kun de røde mursten, de to bygninger har tilfælles.

Bygningen af huset volder intet besvær, når bortses fra vinduerne og de tilhørende sælbænke. Vinduerne skal tilpasses uhyre præcist, på brøkdele af millimetre. Alligevel kan det ske, at et vindue ikke kommer til at sidde præcist i åbningen, således at vindueskarmene i hver side ikke er lige store. Derfor - vær yderst omhyggelig med samlingen af vinduer og døre. Sælbænkene er vanskelige at montere, selvom tappene på dem egentlig er beregnet til at kunne glide ind under karmene. Pasformen forekommer mig at være alt for snæves, og det er vanskeligt at få et pænt resultat ud af samlingen.

Det er et tilbagevendende punkt ved hobby trades huse, og jeg ville ønske, at der var en bedre måde at montere vinduer og sælbænke på, for jeg ender ofte med lim de forkerte steder og karme, der ikke sider 'lige i øjet'. Her er der grund til forbedring - eller også er jeg kommet ud af træning, selvom jeg har bygget modelhuse siden 1962. Det var godt nok plasticmodeller, men de har den fordel, at der er et vist spillerum ved samlingerne på grund af materialets egenskaber (polystyrol).

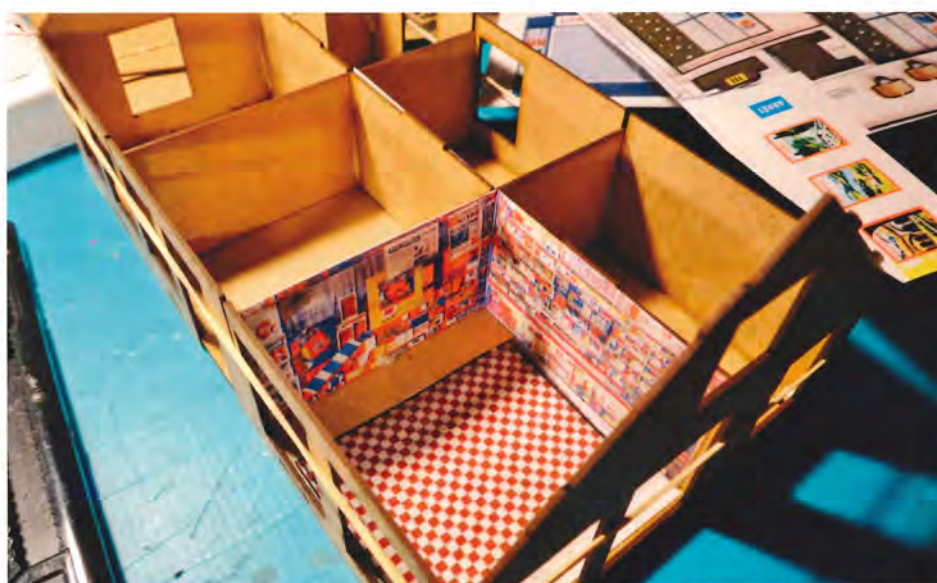
Ved samlingen af købmansgården kræver hjørnerne særlig opmærksomhed, for fugerne på de flotte facader skal jo flugte med fugerne på gavlene. Når man er nået så vidt i byggeriet, skal man lige overveje næste skridt: Skal der



Den nye landkøbmand fra hobby trade.



Når murstenspladerne skal limes på, er det godt at fastholde dem med elastikker, til limen tørrer.



Hurtigt er murene samlet - men så skal man afgøre, om der skal være indretning eller ej. Det skal der!

Købmandsgården set fra bagsiden. 'Slyngelstuen' eller måske snarere smugkroen er bag vinduet nærmest udhuset.



lys i bygningen? Og skal der møbleres og indrettes butik? Rummene kan dekoreres -- der medfølger trykte ark med emaljeskilte og vinduesdekorationer (fra Skilteskoven) men jeg supplerede med dekorationer, jeg havde liggende:

Og så skal der pyntes op

I sidste nummer med bygningen af Lundum station snød jeg på vægten og lavede nogle uhyre primitive dekorationer på væggene. Her skulle det være anderledes, så jeg besluttede mig for at møblere hele (eller dele af) huset, som var det et mini-dukkehus. I butiksafdelingen kom der naturligvis disk, tønder, frugtkasser, et nymodens køleskab og fyldte hylder på væggene (mini-plakater), mens gulvet blev belagt med fliseark (fra "Regions & Compagnies", fransk firma).

Flere af naborummene fik stileret indretning med ét eller flere møbler - således er der en art 'slyngelstue' med ødelagt wienerstol, væltet glas, kande og vand (eller snaps?) ud over det hele, et råt badeværelse med badekar (man kan ligefrem føle, hvor koldt der er derinde) - en entré, der er næsten tom og 'den fine stue', hvor husets unge herre skal til at øve sig på flygelet - jo, fint skal det være! I et lille kammer lige ved siden af butikken står en anden ungersvend og leger med sit *elektriske tog*! Det skulle kunderne bare vide, men gardinerne er trukket for permanent.

Når indretningen er tilvejebragt - belysningen i butikken sker med to seriekoblede LED-dioder med hvidligt



Husets unge herre skal øve sig på flygelet i stadsestuen. Lige nu samler han inspiration, ser det ud som om.

lys - kan loftet og taget monteres, og så er bygningen klar til færdiggørelse. Der medfølger fine skilte fra Skilteskoven - jeg valgte dog at bruge selve købmandsskiltet fra et gammelt ark af ukendt herkomst, mens emaljeskiltene kom op på murene. I lagerbygningen anbragte jeg gasflasker, ølkasser, flere tønder samt en medhjælper, der virker lidt hjælpeløs i alt rodet. Nedløbsrørene opgav jeg at montere: Dels virker de klodsede i det (firkantede!), dels er de svære at montere, så jeg venter, til jeg har fundet nogle egnede - måske fra Auhagen? Og inde i butikken er der livlig handel, mens et par kunder får udvekslet de seneste sladderhistorier - den "grå avis" havde sin storhedstid hos den lokale købmand.



Lidt faddersladder på tomandshånd - eller måske er det to handelsrejsende, der vil præsentere nye varer.



Den unge diskspringer aner ikke rigtigt, hvad han skal lave her i udhuset.

En gammeldags blandet landhandel!



Så er der kommet nye forsyninger af akvavit og flaskegas til husholdningerne. Endnu er dørttrinene ikke monteret, ligesom flisebelægningen foran huset ikke er på plads.



I butikken går det fredeligt for sig. Sladdereren trives, og købmanden lytter interesseret - eller gør han.



For ganske nyligt har købmanden anskaffet sig et af de nymodens køleskabe - ja, han har altid skullet vise sig, siger de lokale.



Og i 'slyngelstuen' synes det at være gået hedt for sig - en dunk er væltet, der er væske over det hele, og nogen synes at have forladt rummet i en vis fart.



Badeværelset er til gengæld råt, fodkoldt og ikke indbydende.



Der er blot en lille radiator til at varme badeværelset op, men der er hverken tapet eller fliser på de rå vægge.

hobby trade art. nr. HT87303 Landkøbmand. Skala H0, epoke I-VI. Pris ca. kr. 600,-.



I den modsatte ende har junior (eller er det købmanden selv) en modeljernbane - øjensynligt spor 1 eller LGB.



Fremstilling af købmandsdiske med blandede varer (kulørt, fin-delt plasticaffald, velbekomme!).



Her sælges lidt af hvert - en gammeldags, blandet landhandel.



Jo flere emaljeskilte, jo bedre, var devisen.

Liverpool & Manchester Railways "Lion"



'Lion' fotograferet ude i det fri. Normalt holder det permanent udstillet inden døre. Foto Liverpool Museums.



Modellen af 'Lion' er næsten for farvestrålende i forhold til forbilledet.



'Lion' med de tilhørende vogne.

Af Flemming Søeborg

Hornby synes at have haft stor succes med modellerne af "The Rocket", så nu er turen kommet til næste nummer i rækken, "Lion" fra ovennævnte jernbane (L&MR). "Lion" var bygget i 1838 af Todd, Kitson & Laird i Leeds efter Robert Stephensons patent og kan derfor ses som videreudviklingen af de første damplokomotiver, f.eks. var det udstyret med en ekstra tank til forvarmet vand. "Lion" var specielt bygget til godstransporter med akselrækkefølgen B-2-n2 eller, efter britisk skik, 0-4-2. De to drivende aksler var koblete, mens der var en løbeaksel under fyrkassen. Lokomotivet havde indvendig styring, og havde en tophastighed på 64 km/t.

"Lion" skiftede flere gange ejer og blev omkring 1874 brugt som stationær pumpe ved nogle havneanlæg de næste mange år. I 1923 blev en gruppe entusiaster opmærksomme på det aldrende lokomotiv og påbegyndte en renovering af det. Tenderen var forlængst forsvundet, så en tilsvarende blev taget fra et lignende lokomotiv. Mange andre ting måtte fornys, det gjaldt skorstenen, røghammerdørene,

mens den messingprydede kappe over fyrkassen var en senere tilføjelse, som det oprindelige lokomotiv ikke havde.

"Lion" blev meget populær, især fordi det blev benyttet i flere, historiske film, og det er udstillet på Liverpool Museum.

Hornbys model

Lige som modellen af "The Rocket" bliver "Lion" leveret i et sæt med tre vogne - to gule passagervogne og én blå, åben 'kvægvogn'. Konstruktionen er nogenlunde den samme som for "Raketten", men "Lion" har selvfølgelig flere aksler at trække på - og lidt bedre strømoftag. "Lion" har endvidere, som følge af bedre plads i modellen, tilmed indbygget højttaler i tenderen - så er det bare spørgsmålet om at finde en dekoder med passende, autentisk lyd.

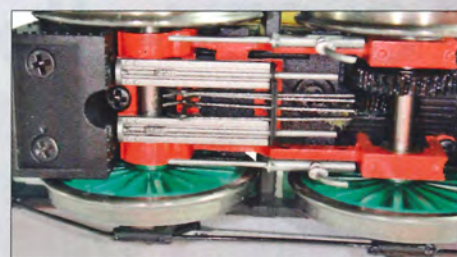
Modellen er fint detaljeret, og selv den indvendige styring er gengivet - dog ikke fungerende. Kedlen er træbeklædt, og på modellen er det meget flot gengivet med spinkle trælister (støbte i formen), holdt sammen med gyldne spændbånd. Måske er farverne lidt for "sprælske" i hvert fald

sammenlignet med farvefotoet af forbilledet.

På førerpladsen er de få armaturer gengivet, mens tenderen er mere konventionelt opbygget med vandtanke af jern og en lille bunke kul på gulvet. Undervognen er lige så flot med store drivhjul, kobbelstang, og så er der en løs koblingskæde på fronten, men ingen lanterne. Sammenlignet med "The Rocket" virker "Lion" ret stor og lidt plump i det, og det er især den voluminøse kobberhætte, der dominerer - og der er ingen tvivl om, at modellen er i skala 1:76 (spor 00).

Der er vedlagt en lokomotivfører samt en fyrbøder, men ingen øvrige figurer. Desværre er der ingen danske lokomotiver, der tilnærmelsesvis ligner "Lion", så på hjemlige spor vil det være en enlig svale eller i det mindste en fremmed fugl.

Hornby art. nr. R30232 L&MR No. 57 "Lion" damplokomotiv med tre vogne. DC, 00-model, epoke I. Pris ca. kr 2.100,-.



Stiliseret, indvendig styring.

En interessant maskine.



The Engineer ved førerpladsen, mens fyrbøderen skovler kul med høj hat på.



Flot påtryk på passagervognen - men med en trykfel....



Flot udformet pufferplanke og træktøj samt røggammerdør.



Nærbillede af kedel og navneplade.



Drivhjul med koppelstang.



Tenderen set bagfra.

GySEV-ellokomotiv



GyseV-lokomotivet skal nok vække opsigt.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Et lokomotiv fra GySEV lyder måske lidt underligt, men GySEV er et meget stort og kendt jernbaneselskab i Ungarn (strækningen Győr-Sopron-Ebenfurti-Vasút har lagt navn til forkortelsen GySEV, som på tysk kaldes Raaberbahn). Selskabet kunne sidste år fejre 150 års jubilæum, og det har blandt andre Roco markeret med et lokomotiv i helt unik dekoration.

Det er et Taurus-lokomotiv, og til dette lokomotiv har GySEV fået fremstillet en særdeles flot dekoration, der vel siger alt om tog og jernbaner: Det er nemlig stort set drivhjul og gangtøj fra et damplokomotiv, der udgør hovedparten af dekorationen.

Forenden er gul, bagenden grøn, hvilket er Gysevs 'husfarver', og partiet derimellem er viet til lokomotivdekorationen - i mine øjne den flotteste og bedste udsmykning af et moderne lokomotiv, jeg kender til.

Taurus-modellen er velkendt, stort set alle større modelbanefirmaer har den i deres sortiment, og Rocos hører bestemt ikke til de ringeste - det er kvalitet hele vejen igennem. Rent teknisk er der intet at udsætte på modellen, som kun er afprøvet analogt. Der er om forventeligt automatisk lysskift for/bag, men hermed slutter de analoge funktioner også.

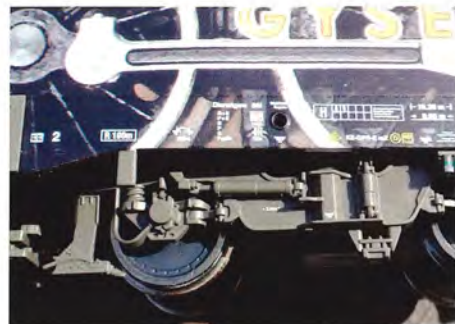
Dekorationerne er særdeles omfattende, skarpe, præcise, med klare farver og faktisk lavet sådan, at man umiddelbart ikke fornemmer sideruderne - de indgår som dekorative elementer i den samlede komposition. Vanen tro er det ene førerrum udstyret med en lokomotivfører.



Meget spraglet front, men slet ikke disharmonisk.



Fine, nye pantografer.



Nyt og gammelt forenes på elegant måde på lokomotivet.

**Roco art. nr. 70685 GySEV ellokomotiv 470 504-1. H0-model, DC, epoke VI.
Pris ca. kr. 2.000,-.**

Nye hobbyartikler fra Humbrol



Et udvalg af de mange nye produkter fra Humbrol. Foto Spor og baner.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Oven på den alvilige forskrækkelse sidste år, hvor Humbrols populære, små metaldåser med maling/emaljelak blev forbudt i EU, har virksomheden udviklet nye acrylmarver i små plasticflasker, hvor man kan trykke en enkelt dråbe ud ad gangen. Jeg har afprøvet de nye farver, og jeg blev meget positivt overrasket over, dels hvor nemme de er at arbejde med, dels over hvor godt de dækker med blot ét farvelag - og så tørrer de hurtigt.

Jeg har afprøvet flere grå nuancer på konventionelle plasticbyggesæt (med pensel), og den grå farve dækkede blot efter én omgang det skingert-lysegule murværk på et Auhagen-hus.

Til afmaskning har Humbrol sendt et sæt med tre ruller selvklæbende vinylstrimler på markedet. Strimlerne måler hhv. 1, 3 og 5 mm i bredden og er 18 m lange, således at man kan afmaske selv meget tynde linier. Derudover er der kommet nye patineringsprodukter, dels meget fine pulvertyper, dels tynde, flydende farver, der bruges til at accentuere lys/skyggevirkning, smuds i hjørner og kanter, 'mos-belægning' m.v. Her er det min oplevelse, at det kræver noget tilvænning at bruge disse meget 'sprælske' og letløbende farver korrekt.

Der er endvidere fortynder, slibeklodser, grunderfarve på spraydåse og 'mudder' - en sort masse, der er velegnet til at iludere mudder på køretøjer m.v. Desuden er der kommet pensler (med kunststof-'hår'), men om man synes, at de er bedre end mårhårspensler, er op til hver enkelt at afgøre.



Nærbillede af 'mudderdåsen' og pigmentet til patinering. Foto SoB.



En lille, smuk sag fra Roco



*Det er en fin og net,
lille maskine.*

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så har Roco gjort det igen – sendt en perle af et lille damplokomotiv på skinnerne. Det er ikke første gang, faktisk var det lillebroder Fleischmann, der sendte det lille, to-akslede tenderlokomotiv "BERG" på skinnerne for snart tyve år siden. Det blev en gedigen succes og er siden efterfulgt af talrige varianter, såvel i "begynder"-udgaver som i deciderede supermodeller med lydmoduler indbygget.

Det er en udgave med Walschaerts-styring med excentrikker og fint gangtøj af metal. Overdelen er sort og mørkegrøn med gyldne stafferinger som et klassisk, bayersk lokomotiv (D IV nr. 849) med navnet "CYBELE", påsat som smukt, sort skilt med guldskrift. Den lille model har masser af detaljer, lige fra nummeret på skorstenen over dampfløjten på taget til sikkerhedsventil, separate rørføringer, håndbøjler, styringsomstillerstang, rangerklokke, vacuumslanger, fungerende lanterner for og bag, vedlagt lokomotivfører og fyrbøder – jamen, hvad behøver man mere? Jeg har fravalgt lydversionen, for jeg bliver hurtigt træt af denne tillagte 'støj', men den kan man

sagtens få med, hvis man ønsker det.

"CYBELE", på latin Magna Mater ("Den store moder") er navnet på en frygisk frugtbarhedsgudinde fra Anatolien. Hun blev også tilbedt i det antikke Grækenland og senere også i Rom. Ligheden med gudinden er ikke just tydelig, men noget skulle lokomotivet jo hedde.

Den lille maskine kører perfekt; naturligvis sætter vægten på blot 98 gram og det, at den ikke har hæfteringe, nogle begrænsninger, men det har virkelighedens lokomotiv givetvis også haft. Erfaringsmæssigt stiller den korte afstand mellem de to aksler nogle krav til polarisering af hjertestykker, men min erfaring med de tidligere modeller har været OK (og jeg har fire-fem af dem), så denne model har de fordele og ulemper, som denne type altid vil have.

De fleste detaljer er monteret på forhånd, og en stor del af dem er lavet af elastisk kunststof, så de ikke knækker ved utilsigtet berøring (trin, vacuumslanger f.eks.). Der er vedlagt attrapkoblinger, personale og erstatomskoblinger, så der er alt i alt tale om en velkonstrueret og gennemprøvet model – nu i nye klæder.

NB! Det svage punkt

Det svage punkt ved denne model og alle dens forgængere er skorstenen. Den er fremstillet af kunststof, mens kedlen og det meste af overdelen er lavet af trykstøbt metal. Det betyder, at skorstenen i alle tilfælde sidder meget udsat og knækker af for et nemt ord. Det er jo ret uheldigt, da den derved let kan forsvinde.

Jeg besluttede mig derfor for at fastgøre den ret bombastisk. Jeg borede først et 0,9 mm Ø hul gennem skorstenen og limede en bid 0,9 mm ståltråd fast, således at 0,3-0,4 mm ragede ud forneden. Jeg brugte cyanolim.

Herefter borede jeg et tilsvarende hul ud i skorstenens befæstigelse på røggammeret (det kræver akkurate sse at ramme helt centreret). Efter lidt afrensning af spåner og 'tørsamling' vovede jeg springet og limede ståltråden med skorstenen fast i det forborede hul og pssede nøje på, at skorstenen stod lodret og var fuldstændigt centreret (også cyanolim her, men meget sparsomt).



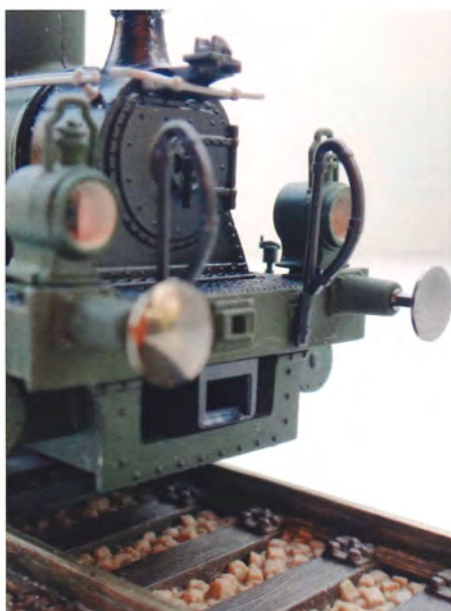
Ingen kan være i tvivl om navnet.



Rangerklokken skal betjenes manuelt.



Kompliceret gangtøj på CYBELE.



Pufferplanke med vacuumslanger og store lanterner.



Også fra bagsiden tager CYBELE sig godt ud.

Roco art. nr. 70240 Bayersk tenderlokomotiv D IV "CYBELE". DC H0-model, epoke I. Pris ca. kr. 2.000,-.



Skorstenen bores ud med 0,9 mm bor.



Skorstenen klar til stabil montering.



Så bores der for.



Færdig- skorstenen er atter på plads.

DSB's nye tog



Computerskabt billede af DSB's kommende Talgo-styrevogne på København H. DSB Pressefoto.

Af Flemming Søeborg

Sidst i april offentliggjorde DSB 'fantombilleder' af selskabets kommende, nye styrevogne til Talgo-stammerne, der skal køre fjern tog til Hamborg om nogle år. Styrevognene får et meget markant udseende, der radikalt bryder med det 'image', som DSB har kørt med gennem flere årtier - og det er dejligt, at der igen kommer farve - og så endda *rød*! - på togene. Det skal nok blive flotte - og forhåbentlig gode at køre i med godt med plads til ben og arme.



Coradia Stream-togsæt på en banegård (computerskabt billede). DSB Pressefoto.

Styrevognene erstatter det ene af de to Vectron-lokomotiver, som DSB oprindeligt havde påregnet at skulle bruge til de såkaldte "sandwich-tog" (ét lokomotiv i hver ende, ret molboagtigt). Grunden til denne oprangering var, at der på bestillingstidspunktet ikke fandtes styrevogne til de nye Talgo-stammer, men de er nu blevet udviklet, så derfor kan man nøjes med én maskine, trækkende eller skubbende. Et af problemerne var desuden, at på grund af manglende sporkapacitet på Hamborgs Hovedbanegård var det ikke muligt at løbe om med et lokomotiv, så derfor kom løsningen med "sandwich-tog" på atle.

For en jernbanenørd er det dejligt at se, at Talgo-styrevognen er udstyret med manuelle koblinger og puffere, så man alligevel kan få fornemmelsen af "rigtig jernbane", selvom resten af stammen har centralkoblinger - og i øvrigt er togene jo heller ikke skabt for at glæde os jernbanetossere, men for at opfylde rent praktiske behov. Under alle omstændigheder er det et godt og stort skridt fremad i en periode, hvor jernbanerne - og især den internationale passagertrafik - har glimret ved deres fravær. Tænk, hvis vi ad åre alligevel kan køre i gennemgående tog ned til Centraleuropa eller længere sydpå og slippe for lufthavne, motorveje og stress!

I løbet af få år vil de nye Coradia Stream-togsæt - internt kaldt IC5 - også komme i drift og gradløst afløse IC3, IC4, ER4 og Øresundstogene, så DSB står virkelig over for en gennemgribende fornyelse op til 2030. Man kan så håbe på, at passagererne følger med - de mange togbusser giver jo ikke megen lyst til at 'tage toget'. I øvrigt har DSB netop også fået godkendelse til at forberede den københavnske S-bane til førerløs drift (ad åre). Det skal ske, når den nuværende bestand af S-tog skal fornyes fra 2029 og frem.

Hbbillns fra TWA



TWA-vognen i fuld figur.



Meget drejeligt akselleje.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt en variant af den velkendte skydevægsvogn, litra Hbbillns, her som indlejet vogn hos De schweiziske Jernbaner (SBB) fra firmaet Transwaggon (TWA).

Vogntypen er universel, men findes i flere udgaver, afhængigt af producenten bag. Overordnet set er vognene ens, men der er diverse forskelle mht. vognenes ydre fremtoning og anbringelse af detaljer (se også anmeldelsen af Pikos vogn i nr. 67).



Nydelige påtryk i flere farver.

Rocos model virker mere gedigen, dels på grund af vægten, dels pga. de mange løsdeler, man selv skal montere. Påtrykkene er fine og tydelige med flere farver, der står skarpt på den halvmatte vogn. For at sikre så god en kørsel som muligt med den lange vogn er den ene aksel anbragt i en akselholder, der kan svinge temmelig meget ud i kurver, mens den anden er fastmonteret. Vognen har god vægt (87 gram) og er letløbende.

Roco art. nr. 77495 SBB Hbbillns TWA-skydevægsvogn. H0-model, epoke VI, DC. Pris ca. kr. 330,-.

MKD genopstået

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Andetsteds i bladet er historien om MKD beskrevet i om-talen af den nye bog om firmaet. Næsten samtidig med udsendelsen af bogen blev udvalgte modeller fra MKD's gamle program lanceret på ny af det nye ejerskab, Hornby-gruppen. Der var ikke tale om typiske MKD-bygninger, men om mere "fælles-europæiske" bygninger så som en lille villa, en tankstation, en lille lagerbygning og en moderne Peugeot-forhandler. Jeg har set nærmere på villaen og tankstationen, som umiddelbart virker som dem, der bedst ville kunne passe til et dansk anlæg.

Begge bygninger kommer i stabile kartonæsker med farvebilleder af de byggede modeller for og bag. Delene ligger godt beskyttet bag en kraftig papplade med byggevejledning m.v. Det trænede øje genkender straks byggevejledningen, som er illustrativ med mange gode fotografier - layoutet og sat op præcis som Fallers byggevejledninger (æskens design svarer også nøje til Fallers, blot med andre farver og andet logo!). I den ene æske lå tilmed Fallers garantibevis... så hvem er hvem i branchen efterhånden?

Samlingen af de to bygninger volder næppe nogle problemer - det er klassiske polystyrol-byggesæt, som først skal mættes med acetone (udendørs!!!), dernæst afgrates i den rækkefølge, de skal samles og endelig bemaales/paitneres efter samling. Især villaens tag kræver patinering med pulver, ligesom det pynter med noget beplantning rundt om villaen - som dog stadigvæk ligger til den "lave side" mht. skalaforhold. Villaen skal i hvert fald ikke stå sammen med vor tids husmodeller i skala 1:87, men vil passe ind sammen med ældre Heljan- eller Faller-modeller. I øvrigt valgte jeg at 'vende' bygningen om, så facaden med de mange små vinduer (køkkenet?) vender bagud, hvilket giver et mere harmonisk hus. Porten ind til garagen kan åbnes, men den falder let af, så en fastlimning tilrådes. Jeg har parkeret en Nash Metropolitan derinde samt lidt typisk 'garage-ragelse'.



Villaen har fået en kærlig behandling med pulver-patinering fra Humbrol - det hjælper på det noget kønsløse plastmateriale.



Villaen fra MKD, som den ser ud på æskens billede.



Villaen er nem at samle, men jeg brugte kun bundpladen for at få præcise samlinger af væggene.



Afmaskning af fundaments-skellemningen med Humbrol-tape (1 mm). Fundamentet males med grå acrylfarve fra Humbrol.



Og så er familien flyttet ind og har tilplantet forhaven med frodige vækster (fra NOCH).

Ny tank - men tanketom?

Tankstationen hviler vel mere "i sig selv" som modernistisk 1970'er bygning. Her kan man bemærke en sjov "forskydning", siden modellen første gang var på markedet: Dengang var det åbenbart Esso, der var basis for tankstationen, for der medfølger de typiske, ovale Esso-skiltestandere, men i byggesættet er der kun moderne ark med BP-skjold m.v., og dertil er vedlagt en laserskåret BP-stander af træ. Det har åbenbart været billigere at lave denne nye laserskårne ting end at lave en ny stålform til et nyt skilt af polystyrol.

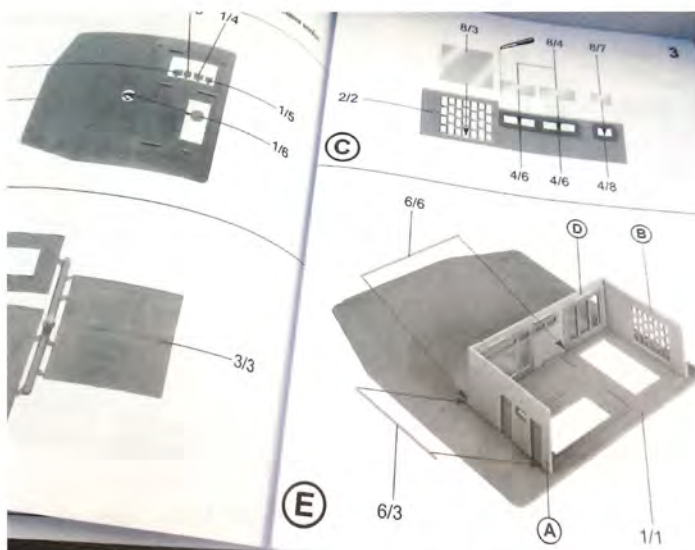
Der er tale om en ret moderne tankstation (fra 1970'erne?), hvid, beklædt med fliser og med tilbygget kioskløkkale. Der er port til vognvask/værksted, overdækket tankareal med to moderne tappestandere og plade med indkørsel samt moderne skilte. Bygningen er nem at samle.

Min kommentar

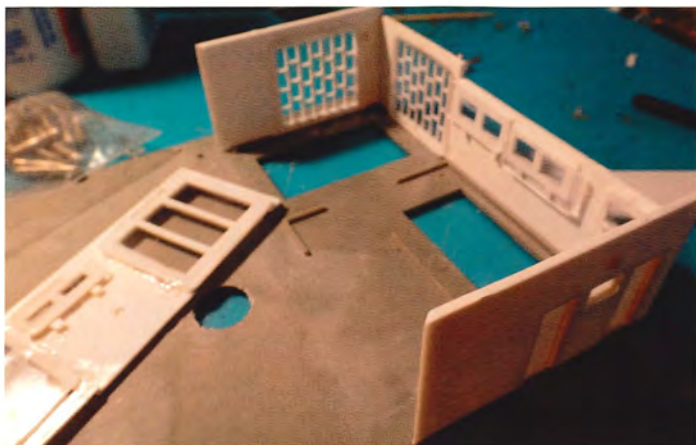
Hvis MKD skal have en eksistensberettigelse, kræver det nyudviklinger eller genudsendelse af de flotteste og mest skalatro modeller, som modelbyggeren Alain Pras udviklede for Jouef og senere for MKD (første generation). Det er en hån mod modelbyggere - nybegyndere såvel som os mere garvede - at sende sådanne forældede genoptryk på markedet. Tankstationen er knapt nok i skala 1:100, rent ud sagt jammerlig, og hvis meningen er at vinde nye, yngre kunder til modelbanehobbyen, kræver det altså bedre produkter, ikke tanketomme genoptryk af forældede ting. Hvis industrien i stedet ville udvikle nye, gerne enkle, men skalatro byggesæt til nybegyndere, ville meget være vundet i stedet for, at de unge i faget senere skal opdage, at de er blevet først bag næsen med disse 'fup-nyheder' - som ikke engang er billige. Farvestrålende æsker gør det ikke. Hvem henvender sådanne produkter sig til? Jeg spørger bare.



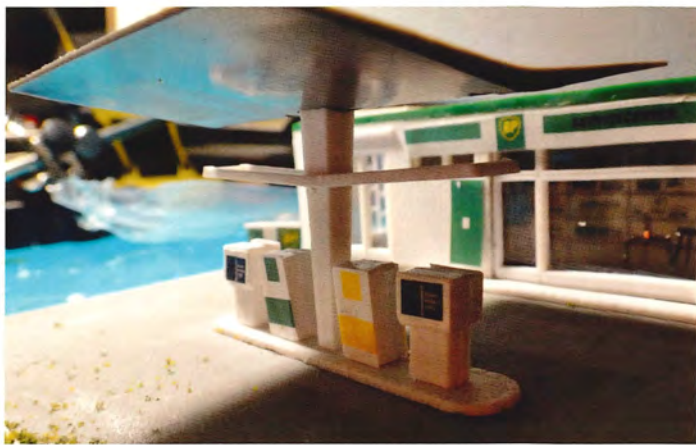
Tankstationen, som den ser ud på æsken.



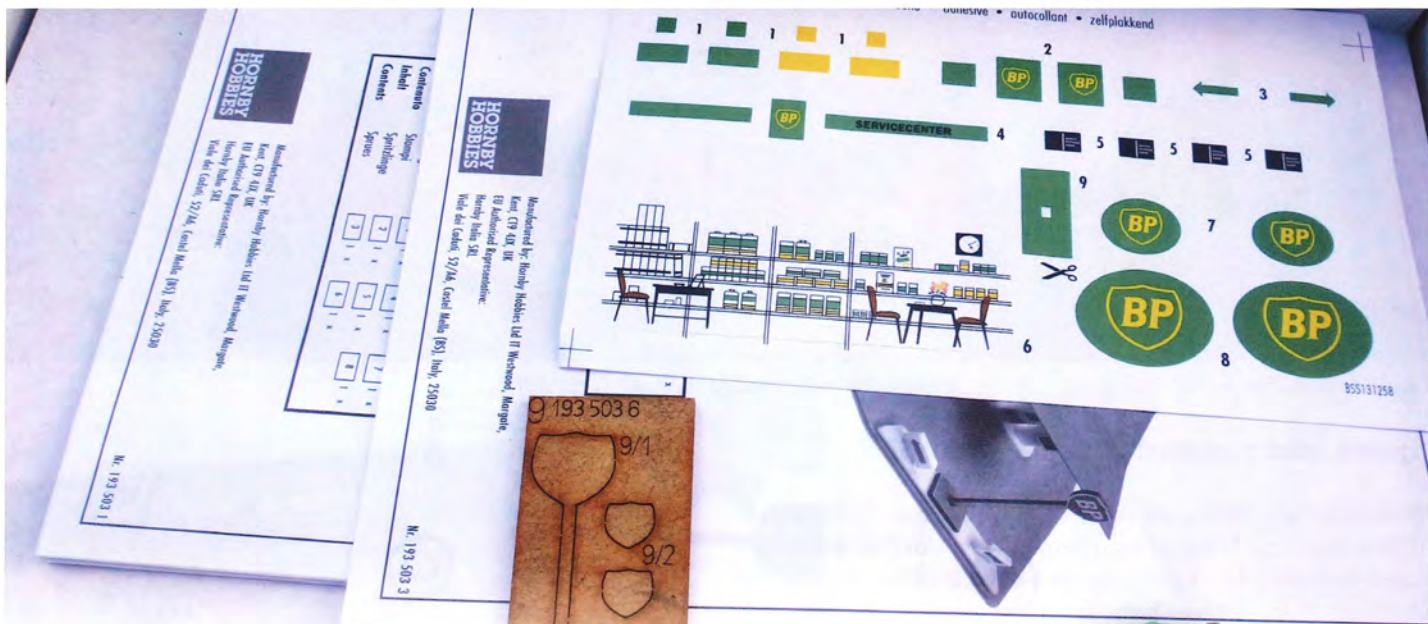
Kendere vil uden videre genkende Fallers 'signatur', hvad angår byggevejledningen.



Også tankstationen er hurtigt samlet.



BP-tanken har et halvtag i 'flyvemaskinevinge-facon'.



BP-skiltestanderen er lavet af laserskåret træ.

En moderne BP-tank - men den er noget klein i det, og der mangler f.eks. slanger på benzinstanderne, så der er basis for mere selvbyggeri.

MKD/Hornby art. nr. MKD2020 Villa med garage. H0, epoke III-VI. Pris ca. kr. 200,-; art. nr. MKD2023 BP-tankstation. H0-model, epoke IV-VI. Pris ca. kr. 275,-.

Modeljernbane er kultur



En genskabt, omend fiktiv, men betagende idyl - kultur på et vist niveau. Foto Olaf Hermansen.

Et indlæg i det svenske magasin "Allt om Hobby" 1/2023:

At lege med med en togbane eller at skabe en jernbane i model. Det er to sider af samme sag. At få en togbane i julegave tilhører nok en svunden tid, nu er det pc'er og andre, elektroniske sager, som står på børnenes ønskesedler. Togbanerne findes ikke engang længere i legetøjsbutikkernes sortiment.

Nu er det skaberne af en jernbane i model, som har overtaget, og modeltogene placerer sig som en af de mest udbredte hobbyer i verden, men ikke altid synlige for omgivelserne.

Byggeriet begynder ofte hos mænd, som har nået en moden alder, og når børnene begynder at få egne vinger. Byggeriet er en

fantastisk modvægt til den stress og usikkerhed, som det moderne samfund påfører én. Det giver ro, harmoni og glæde. Det handler om kreativitet, fantasi, elektroteknik og konstruktion i forskellige materialer. Tit fører byggeriet til en miniatureverden relateret til et bestemt tidspunkt, ofte et antal tiår tilbage. Med ambitionen om at komme så nær virkeligheden med de ressourcer, man har til rådighed.

Man skulle uden videre kunne kalde hobbyen for en kulturskabelse. At bevare og opleve det forsvundne, men i en meget mindre skala.

En filosof



Bred, flad, lav, firkantet og med en masse krom og forlygter..



The american Dream - Ford Country Squire med plads til det hele.

Nyt dollargrin

En bil, der tydeligt markerer fra hvilket land og årti, den stammer, er denne Ford Country Esquire, en typisk, amerikansk "slæde", bred, lav, lang - en rigtig 'flyder'. Når vognen så tilmed har forlorne træsider, panoramarude og masser af krom og firkantet formgivning, ja, så giver det sig selv - det er USA og 1970'erne. "Esquire" betyder i øvrigt "godsejer", og så er målgruppen jo identificeret, en vogn til landadelen (som dog ikke fandtes i USA). Ford Esquire har mig bekendt aldrig været på markedet herhjemme, og amerikanske biler passerede ikke rigtigt ind i det danske 'segment' - de var for store, for dyre, for benzinslugende og reelt upraktiske at

køre rundt med - og så passer de slet ikke til danske/europæiske relativt små parkeringspladser og snævre gader i byerne.

I model gør det knapt så meget - der er altid plads til én til - og jeg må indrømme, at jeg faldt med det samme for modellen, nok mest på grund af det i mine øjne kitskede udseende med plastic-trædekorationen - at nogle bilkøbere virkelig hoppede på dén, kan undre. Nå, men her er den i model, og den findes i ganske mange farvesammensætninger.

Brekina art. nr. 19625 Ford Country Squire. Epoke IV-V, skala H0. Pris ca. kr. 150,-.



Her kommer en hilsen fra politiet.

Fransk gendarm med bødeblok

Preiser sender regelmæssigt nye figurer i karakteristiske positurer på markedet; blandt de seneste er denne flotte figur af en fransk gendarm, der har bødeblokken fremme - måske er det en parkerigssynder, der får en hilsen fra Lovens håndhæver? Igen en figur med meget sigende ansigtsudtryk.

Preiser art. nr. 29069 Fransk gendarm. H0-model, epoke III-VI. Pris ca. kr. 35,-.



Citroën HY holder i baggården med varer til købmanden. Monsieur Bib troner oppe på taget.

HY med Monsieur Bib

Modellen af Citroën HY - nok bedst kendt som Politiets typiske salatfad fra 1960'erne - er ret bedaget, for Busch har haft den i programmet i årtier; denne udgave er dog ny, idet den er udstyret med en mini-figur af Monsieur Bib, varemærket for Michelin. Bibs navn er en forkortelse for det latinske ord *bibendum*, der egentlig betyder, at "nu må der drikkes" - drukket, det blev der, når man skulle ud at køre i bilismens barndom. Modellen har ingen øvrige dekorationer

Busch art. nr. Citroën HY med Bib-figur. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 80,-.



En ganske almindelig, brun godsvogn.

Godsvogn med slutlanterne

Gmhs55 er en speciel variant af UIC-standardgodsvognen (UIC-cirkulære 571-1 fra 1953). Jernbanerne i Saar-landet ("Eisenbahnen des Saarlandes", EdS, 1951-56) anskaffede et antal vogne efter UIC's retningslinier, men vognene havde vandrette brædder og tag af stålblek. Efter at Saar-landet var optaget i BRD (Vesttyskland), blev vognene rubriceret under litra Gmhs55 (senere Gs²⁰⁶).

Ellers er Gmhs55-vognen meget lig den almindelige G-/Gs-vogn med fire jalousilemme pr. side, højt hvælvet tag, to meter brede skydedøre og stålplader øverst i gavlene.

VW 1200 med soltag

Jeg er desværre ikke klar over, om dette er en ægte nyhed, eller om den blot er ny for mig, men den er under alle omstændigheder speciel - Wikings model af den legendariske 'bille' eller asfaltboble VW 1200, her som tofarvet model med soltag.

Tilbage i 1950'erne blev mange biler - også helt almindelige hverdagsbiler som Ford Taunus, Opel Rekord og mange andre - leveret i to farver, hvilket altid har virket oplivende. Denne Folkevogn er bemalet i chokoladebrun og elfenbensfarvet udseende, hvilket egentlig står meget godt til modellen.

Wikings udgave adskiller sig på andre måder fra f.eks. Brekinas og Busch's udgaver, idet Wikings model har betydeligt mere detaljerede dæk med kraftigt mønster - man skulle næsten tro, at den var terrængående - og kofangerne ser også ret stabile og solide ud. Detaljerne er også ret grove, og modellen ligner på sin vis de legendariske Lego-mo-

Modellen

Rivarossis model har revisionsdato 25.10.61, altså en 'ren' epoke III-vogn. Vognkassen er helt brun, selv jalousilemmene er støbt i den samme farve. Påskriverne er hvide og står for det meste tydeligt og klart. Håndbøjler og trin er forudmonteret, og der medfølger attrapkoblinger, der kan være lidt drilagtige at montere. Modellen har en virkelig flot detaljeret undervogn.

Clou'et er dog den indbyggede slutlanterne, som sidder i den ene side på gavlen. I normal tilstand er den slukket, og det gælder også, når der er strøm på sporet. Hvis den skal aktiveres, skal man benyt-



Lanternen aktiveres-deaktiveres med den medfølgende magnet.

te den vedlagte magnet og lige føre den hen over taget - og vupti, så er der tændt. Under taget sidder en reed-kontakt, som magneten aktiverer. Når lanternen skal slukkes, fører man magneten igen over taget - og det nytter ikke at bruge en almindelig magnet, for den har ingen indvirkning på reed-kontakten.

Lanternen slukker automatisk efter en time, hvis man ikke selv slukker den forinden. Den drives et CR2032-knapcellebatteri og er dermed uafhængig af spænding på sporet. Batteriet er inkluderet.

Rivarossi HR6503DB Gmhs55-godsvogn med slutlanterne. Epoke III, H0-model. Pris ca. kr. 425,-.



Især bagenden virker noget grov mht. detaljeringen - nærmest som en model fra 1950'erne.

deller fra 1960'erne. Jeg er ikke sikker på, om denne bemaling har eksisteret eller blot er Wikings drøm om en chokoladebille, men charmerende er den. Se også billede side 59

Wiking art. nr. 079433 VW 1200 med soltag. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 120,-.



En ny 'chokolade-bille' har set dagens lys.



Værsgo' at tage plads i cabriolet'en.



Turistbussen set forfra.



Modelbetegnelse og pyntelister i 'forkromet' gengivelse.



Flot og præcis formgivning.



Bagenden minder meget om forenden.



Flotte påtryk med firmanavnet.

Viking Nordtulist - ny turistbus

Hobbykæden i Aalborg står bag denne flotte, nye model af en klassisk turistbus af typen Kässbohrer Setra 150 fra omkring 1970. Modellen er fremstillet af VK-Modelle, der er kendt for meget velykkede bilmodeller.

Turistbussen er i typisk "1970'er-stil", hvilket vil sige, at den er meget firkantet med store ruder hele vejen rundt og med en formgivning, hvor elementer fra for- og bagende går igen (midtersprossen og de store, todelte ruder). Finishen på bussen er meget flot med lakering i flere farver, præcise skillelinier og skarpe påtryk. De mange linier og påtryk i forskellige farver er utroligt fine, og de fremhævede dekorationer så som navn, modelnummer og andre forkromede dele står virkelig fint på bussens sider.

Ruderne er 100 % gennemsigtige, og der er helt fyldt op med sæderækker. Det eneste, jeg kunne kritisere, er, at ruderne ligger ret langt inde bag sprogserne - de skulle nærmere flugte med vognsiderne. Desuden mangler der sidespejle. Jeg har ikke skilt modellen ad, men den vil givetvis se flot ud, fyldt med turister, en gestikulerende guide med mikrofon og med en chauffør ved rattet. Og så bør bussen have korrekte, sorte computernummerplader - de kan leveres af Skilteskoven.

Hobbykæden angiver, at SETRA 150-bussen stammer fra slutningen af 1960'erne og var meget populær såvel hos de rejsende som hos chaufførerne. Viking Nordtulist, som i dag hedder Vikingbus, havde en del af denne type, og modellen er eksklusivt fremstillet i begrænset oplag for Hobbykæden.

Hobbykæden art. nr. 30520 Kässbohrer S 150 Viking. H0-model, epoke IV-V.
Pris kr. 349,-.

Nyheder: Tekst og fotos Flemming Søeborg



Vandpost af 3-D print og ætset kloak.

Endnu en vandpost

For nogle numre siden omtalte jeg de nye vandposte fra A.C.M.E., men der findes også andre typer på markedet. Det franske firma *decapod*, der laver diverse småting til modeljernbanen, laver også en meget fin vandpost af mærket Bayard. Modellen er fremstillet i 3D-teknik, mens 'brønden' eller afløbet udgøres af et lille stykke ætset messingblik, så man kan hermed variere gadebilledet yderligere.

Disse fritstående vandposte findes ikke længere i gadebilledet herhjemme, men sydpå kan man stadig træffe på dem - og altså også på mange modeljernbaner.

decapod art. nr. 5737 Fontaine Bayard à bouton. Epoke I-VI, skala H0.
Pris ca. kr. 35,-.

Nyt fra Sporvejsmuseet



Købmandsbutikken på hjørnet af Valby Langelade og Neergårds Plads har nu fået skiltene sat op, men der mangler f.eks. en tændstikautomat. Foto Erik Storgaard.



Taget fra FS 31 lakeres indvendigt for montering. Foto Jesper Reinfeldt.



Topsæderne på FS 31 er færdigmonteret. Foto Jesper Reinfeldt.

Som det ses, arbejdes der ihærdigt på Sporvejsmuseet også uden for sæsonen. På Bornholm arbejder man stadig på at renovere eller nærmere genskabe flere meget gamle vogne, således at de kan fremtræde som dengang, de kørte i byens gader. Det drejer sig blandt andet om den toetages Frederiksberg-motorvogn FS 31, der stammer fra 1899 og var blandt de allerførste, elektriske sporvogne i København og på Frederiksberg.

Nr. 31 blev efter overtagelsen i 1919 hos Københavns Sporveje ommalet og omnummereret til KS 383. I 1933 blev hele denne vogngruppe udrangeret, men flere af dem endte som sommerhuse, skure og lignende rundt om; denne stod så nogle år på en grund mellem Husum og Herlev. I 1939 blev vognen flyttet til Bistrup. I 2003 blev vognen erhvervet af Sporvejshistorisk Selskab (SHS) og blev flyttet til opbevaring på museet. Formodentlig vil den kunne opleves i restaureret og kørende tilstand på museet inden for en kortere årrække.



Velkendte købmandsvarer i historiske emballager (genskabt af medarbejderne). Foto Erik Storgaard.

På selve museet bliver gamle videobånd overspillet til nyere og mere holdbare medier, og andet arkivarbejde pågår konstant, ligesom scanning af enorme mængder af fotografier er i gang.

Af de mere publikumsvendte ting bliver 'forretningsgaden' mere og mere udbygget med gamle butikker, og købmandsbutikken har nu fået monteret de gamle skilte på facaden, mens enkelte detaljer stadigvæk mangler. Inde i butikken er hylderne fyldt op med varer (uden indhold), men udefra er det navnlig de to store hjul på kaffemøllerne i vinduet, man lægger mærke til - og uvægerligt genkalder sig lugten af nymalet kaffe! Så kig ind på Sporvejsmuseet her i sommerens løb - der er masser at se på. Se nærmere på www.sporvejsmuseet.dk om arrangementer, åbningstider m.v.

Tak til Erik Storgaard, SHS, for informationerne.

Rettelser og tilføjelser

Der var nogle fejl i nr. 68: Rasmus Wiuff, som stammer fra Horsens, blev noget forundret over at se, at billedet øverst til højre på side 5 i nr. 67 skulle vise havnepartiet i Sønderborg, for han genkendte med det samme stedet som Horsens. Han har tidligere vist stedet i et diorama her i bladet. Her er hans kommentar:

"... Rækværket og pullerterne er de samme som på mit diorama. I baggrunden ses spiret på Vor Frelser Kirke på Torvet. Det store hus i midten lidt til højre (som ikke var med på dioramaet) var den første store toldbygning i Horsens - i dag Jensens Bøfhus. Billedet er nok noget ældre end 1930, da Esso-tanken ikke er med, og den blev bygget i 1930. Personerne i baggrunden af billedet står så pænt ret, som tit på gamle fotos fra før Den Store Krig."

Jeg beklager fejlen, men billedet fulgte med et par andre billeder fra Sønderborg, hvorfor jeg tog det hele for 'gode varer'. Det skal man være påpasselig med.

Olaf Hermansen har et par korrektioner til min påstand om, at modellen af "Flying Scotsman" blot var Märklins andet forsøg på at komme ind på det britiske marked med en typisk, britisk model. Det stemmer ikke - allerede i 1930'erne forsøgte firmaet sig på dette lukrative marked.

Olaf skriver: "Første gang gik det godt. Det var fra 1937 og nogle år frem, til politiske vinde standsede eksporten.

Her var tale om ommalede tyske maskiner i rød LMS og grøn LNER i to forskellige udgaver. I alt tre forskellige lokomotiv typer, 2-C-1, 0-2-0 og 0-2-0 strømlinjet. I 1938 kom Märklin med en maskine, der ikke var en ommalet tysker, E800 LMS 2-B-0. Den er meget sjælden i dag. Der kendes vist kun fem eksemplarer. Omkring 1982 var jeg til auktion i Wuppertal, hvor der blev solgt én for en halv million kroner, hvilket var rekord for et modeltog dengang. TV var til stede, og det blev slået stort op.

I dagens Koll-katalog står den til 17.000 euro. Alle førkrigsmaskinerne var med løs tender. Märklin fremstillede også et par personvogne til dem.

Jeg har ingen af lokomotiverne, men en-



APO-lyntoget på Helgoland Depot. Arkiv Tommy Jørgensen.

gang, inden priskatalogerne kom frem, fik jeg købt en LNER-personvogn for hundrede koner.

Det skal tilføjes, at der er lavet fupkopier, hvor tyske maskiner er malet om og sælges som britiske.

Märklin kom i 1967 med Warship-modellen, hvor undervognen var en tysk V 200.

Efter år 2000 kom Märklin med et Harry Potter-lokomotiv, hvilket måske har været et Hornby-lokomotiv med slæbesko.

Så frem til i dag og den flyvende skotte. Jeg tror, at køberne er lokomotiv- og Märklin-samlere verden over og ikke briter."

I øvrigt meddelte Märklin, at modellen af "Flying Scotsman" allerede midt i april var udsolgt - og det var i øvrigt en konventionel H0-model. Godt, at man ikke er britisk modeljernbanebygger, der skal kæmpe med voluminøse 00-modeller på H0-spor eller prøve sig frem med korrekte 00-modeller på 18,88 mm sporvidde (1:76).

I omtalen af Pikos nye model af My 1147 nævnte jeg, at der havde været lidt kritik af frontlaternens udførelse - nemlig, at glasset stod lodret i lygtehuset. Det er korrekt - at det er forkeert! På dette billede af MY 1135, der den 31. marts 2023 skulle afgå med et bestilt særtog med otte passagerer fra Odense til Vejle, ses det tydeligt, at glasset i lanternen skræner let bagud - velsagtens for at harmonere bedre med frontens øvrige hældning - eller er der en anden forklaring? Så for de modelbyggere, der vil have modellen mere korrekt, er der vel kun ét at gøre - frem med filen!

Ole Linå Jørgensen har sendt et fint billede af CU 4249, den tre-akslede 'rystevogn', der var forbilledet for min ombygning af en konventionel, to-akslet rystevogn til en tre-akslet i sidste nummer. Tak til Ole for det fine billede.

Og så en undskyldning til John Poulsen og Lars Græsted Jensen fra bane bøger. I artiklen om Amtsbanerne på Als omtales rangertraktoren i Mommark. Her står der, at den var normalsporet, men netop billedet i MM9 viser, at den kører på de inderste skinnestrenger på det firstrengegede spor. Lars Græsted Jensen skriver blandt andet:

"På et udsnit af originalfotoet, der blev brugt i bogen, ses det her tydeligt, at det IKKE er tilfældet - den kører jo netop på det midtliggende meterspor.

Kigger man på den gengivne tegning af traktoren ses også, at hvis den havde været normalsporet, ville hjulene ville have siddet langt uden for traktorens sidebeklædning.

Traktoren blev efter ABA's nedlæggelse solgt til DBJ, som i sagens natur naturligvis ikke ombyggede en gammel rangertraktor købt til spotpris fra normal- til meterspor :-)

I øvrigt: Det er ikke så mærkeligt, at der ikke var meterspor i Fåborg.

At færgen Mommark blev bygget med både normal- og meterspor var ikke for at overføre smalsporsvogne til Fåborg, men for at man i Mommark kunne hente normalsporsvogne i land med smalsporet



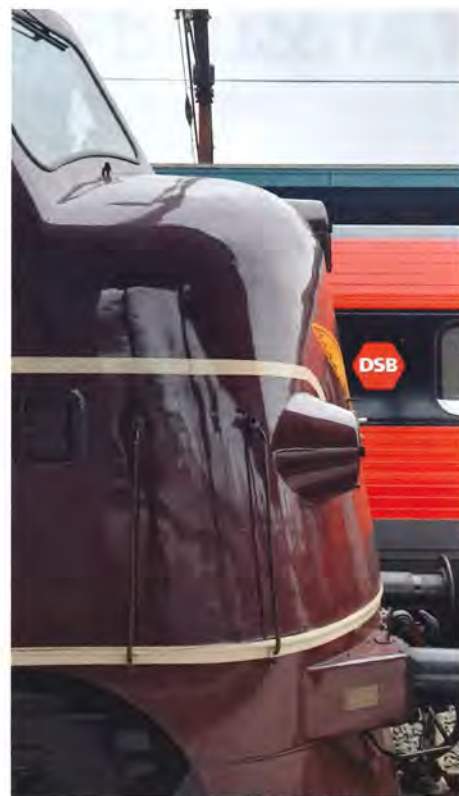
Den treakslede CU 4249, som var forbilledet for sidste nummers ombygningsartikel. Århus, den 10. maj 1966. Foto Ole Linå Jørgensen.

trækraft."

Keld Nilsson påpeger, at DB havde tre blå BR 03-lokomotiver i 1950'erne, så Rocos nyhedsmodel var korrekt som sådan. Men Rocos tekst indledes med "What if...?" og fortsætter med de tre lokomotivers skæbne efter 1957, hvor de fik nye kedler og kunne være blevet blåmalede. De tre lokomotiver kaldtes i øvrigt Blaue Mauritius som en henvisning til nogle af verdens sjældneste frimærker fra 1847.

Jan Bojsen Hager påpeger, at de trækken-de/skubbende lokomotiver IKKE blev overført på færgerne på Storebælt sammen med APO-prøvelyntogene, som der ellers stod skrevet side 24. Der var ganske enkelt ikke plads også til et lokomotiv på færgerne, og i øvrigt ville det også have betydet langt tungere tog at overføre. Så hermed undskyld for alle fejlene - også de mange, banale trykfejl - jeg krydser fingre for, at det går bedre denne gang.

Flemming Søeborg



My 1135 med den skråtstillede frontlanterne på Odense banegård den 31. marts 2023. Foto SoB.

My på udflugt

Af Flemming Søeborg;
foto Anette Storgaard, SHS

Et sted, hvor det er svært at fotografere tog, selvom man kan komme meget tæt på dem, er på Vestbroen over Storebælt, hvor man som bilist ofte bliver overhalet af et tog (med 180 km/t) eller møder ét med lige så høj hastighed. Ærgerligt, for der kan være interessante tog undervejs, men det er svært at fotografere og køre bil samtidigt (og i øvrigt dumt og tåbeligt).

Den 13. maj 2023 var My 1135 på vej over Storebælt med mål i Høng, hvor Vestsjællands Veterantog (VSV) afventede, at Mo 1846 blev afleveret her på dens gamle stamstrækning Slagelse-Høng-Gørlev. Senere skal Mo 1846 køre ture vest for Storebælt, hvorefter den bliver fast museumsgenstand.

Tak til Anette Storgaard for at have været hurtig på 'aftrækkeren'. Hendes mand, Erik Storgaard, førte bilen.



My 1135 på Vestbroen over Storebælt på vej mod Høng med Mo 1846 til dens sidste ture på Sjælland. Foto Anette Storgaard, SHS.

Årøsund-Assens-færgerute

Færgen 'SØNDERJYLLAND' svajer ud for lejet i Årøsund den 8. september 1932. På færgegalgen ses afgangstiderne. Ukendt fotograf. Assens Lokalarkiv.



SØNDERJYLLANDS FÆRGE-RUTEN ASSENS-AARØSUND

(nær Haderslev)

mest centrale Overfarts-Rute mellem Fyen og Sønderjylland.



TIL **FÆRGEN** - ASSENS-AARØSUND

Reklamefremstød for færgeruten Assens-Årøsund med færgen 'SØNDERJYLLAND' i Årøsund Havn i perioden 1924-35. Ukendt fotograf. Assens Lokalarkiv.



Assens ca. 1965 med den seneste færge 'SØNDERJYLLAND'. Postkort, arkiv SoB.

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer bragte vi en artikel om Årøsund-Assens-færgen sammen med Fåborg-Mommark-færgen. Fra Assens Lokalkiv har vi modtaget disse to billeder fra færgeruten med færgen "SØNDERJYLLAND" i Årøsund Havn.

Især billedet med havnen og fyrtårnet er interessant på flere måder: Der er mange detaljer, der fanger øjet. Her er det i første omgang Union Jack, der virker mystisk, da flaget er tegnet ind på billedet, der i øvrigt er stærkt retoucheret. Der har nok været en speciel anledning til flagningen – muligvis besøget af den britiske *Prince of Wales*, der netop var i Danmark i september 1932, hvor der var "Britisk Uge" i København. Til gengæld er der ikke ret mange biler ombord – øjensynligt blot to, men lidt har jo også ret.

Færgen er ved at svaje for at anløbe med bagenden, således at de to biler ubesværet kan køre i land – på tilbageturen over Lillebælt har færgen sejlet lige over uden at skulle svaje. Bilerne har således kørt ombord fra agterstævnen og kunnet køre i land ad forstævnen, præcis som det var tilfældet på Storebælt, hvor turen fra Fyn mod Sjælland også tog kortere tid, da man undgik de to svajninger.

På færgegalgen ses en tavle med færgeafgangene, og den viser, at der faktisk var



Assens-Årøsund-færgen 'SØNDERJYLLAND' i Assens Havn, formentlig for udadgående gang i 1960'erne. Arkiv SoB.

hele syv afgang fra ca. kl. 7 om morgenen til omkring kl. 21 om aftenen – ret imponerende, når der kun var én færge i brug. Og så kan man se sporene på færgeklappen og i vejbelægningen – det var som bekendt smalspor, der blev benyttet, ind til transporten af de smalsporede roebanevogne til Assens ophørte i 1950'erne. Billedet stammer fra den 8. september 1932.

Det andet billede viser færgen liggende i lejet i Årøsund. Billedet stammer fra perioden 1924-35 og blev benyttet i et reklamefremstød for ruten.

De to farvebilleder viser efterfølgeren på ruten, den noget større færge, der oprindeligt blev bygget til Siø-Langeland-overfarten under navnet "VEMMENÆS". Efter åbningen af Langelandsbroen i 1962 blev færgen her overflødig og blev solgt til Assens-Årøsund-overfarten og fik navnet "SØNDERJYLLAND". Da denne rute blev nedlagt i 1972, kom færgen til ruten Hov-Sælvig med navnet "LIS GRAU". I 1985 kom færgen til Hundested-Rørvig-færgesoverfarten under navnet "NAKKEHAGE", men er siden atter solgt til en Samsø-rute.

Tak til Ole Hansen, Assens Lokalkiv for tilladelsen til at bringe de to s/h-billeder.

Når øllet skal ud...

Af Finn Frøsig

Ved sidebanestationen på mit anlæg ligger Carlskilde Bryghus, som er en god kunde for banen. Bryggeriet har to spor, hvor man dels modtager råvarer til produktionen (byg, humle, tomme kasser og flasker) og afsender de færdige produkter i øl- og vandkasser og fustager. Dertil kommer biprodukter som mask (dyrefoder).

Jeg har længe savnet nogle ølvogne, som jeg for sjov skyld kunne forsyne med bryggeriets egen reklame for at få et lokalt islæt på anlægget. På Hobby-messen i Rødovre fandt jeg et sæt Hobbytrade IKG-vogne, som kunne være basis for de lokale vogne til bryggeriet.

Vogntypen – dog IKD – har faktisk været brugt af Carlsberg i drift mellem bryggeriet i Valby og Nørrebro godsbanegård, endda med Carlsberg-logo på vognsiden. Vognene var lejet hos DSB og findes derfor ikke i listen over bryggeriet egne vogne. Men vogntypen var vel så også egnet til mit formål.

Jeg valgte at ændre taget en anelse. Tagventilerne blev demonteret, og dækslerne til iskasserne blev filet væk. Der skulle så også noget reklame på vognsiderne. Jeg havde i forvejen lavet nogle reklameskilte for Carls Pilsner, dels til murreklamer og til brug på bryggeriets lastbiler.

Jeg lavede et par print til at bestemme størrelsen til vognsiden. Derfra fik Skilteskoven opgaven med at levere dekaler til vognene. Det blev klarer lynhurtigt, vogntagene blev spartlet og malet op, dertil lidt patinering og så kunne mine vogne (to stk.) komme på anlægget. De er tænkt indlejet fra DSB og kører derfor med den oprindelige litrering.

En lille spøg til vintermånederne er nu mundet ud i to stk. ølvogne, som er med til at sætte lidt lokalt præg på mit anlæg.

Vi ønsker alle læsere en
god sommer og ses igen
den 10. august.



Carlskilde Bryghus. Travlhed ved rampen med to af de nye ølvogne og en lastbil under læsning. Foto Finn Frøsig.



Hobbytrade IKG lettere ombygget til ølvogn hos Carlskilde Bryghus. Logo med »Carls Pilsner, når smagen er sagen» med hjælp fra Skilteskoven. Foto Finn Frøsig.



IKD med Carlsberg-skilte (foto med tilladelse fra Jernbanen.dk)

Det elektriska snälltågsloket littera F

Anmeldelse

Af Flemming Søeborg

I serien af bøger om svenske lokomotiver er denne bog om de elektriske lokomotiver littera F nu udkommet. I 1930'erne var konkurrencen fra andre trafikmidler i Sverige følelig for jernbanerne, og der var behov for hurtigere og kraftigere lokomotiver. Derfor skulle stambanerne oprustes til højere hastigheder, og den lokale industri gik i gang med at planlægge nye, kraftige ellokomotiver med en max. hastighed på 120 km/t. Det blev besluttet, at et nyt lokomotiv skulle have 3.000 HK, tophastighed på 125 km/t, måtte veje 100 t og enten have kobbelstænger eller enkeltakseldrev.

Efter studieture til Tyskland og Schweiz, hvor udvalget bl.a. besøgte de tyske E 18-lokomotiver, blev det efterfølgende besluttet, at de nye F-lokomotiver skulle have enkeltakseldrev, kunne yde 3.500 og have en tophastighed på 135 km/t.

I første omgang blev der bygget tre prøvelokomotiver af forskellige leverandører og med lidt forskellig udrustning. Fælles for dem var princippet med enkeltakseldrev. To af dem brugte Sécheron-systemet, mens det sidste brugte et lignende system, udviklet af AEG (det er ret kompliceret at forklare med hule aksler, så interesserede henvises til faglitteraturen!).

Lokomotiverne havde fire motorer, udviklet af ASEA. Hver havde en timeeffekt på 875 HK.

Lokomotiverne F 601-603 blev leveret i 1942 og afprøvet intensivt. Det viste sig, at typen med Bissel-bogier kørte bedre end typen med Krauss-bogier. Serieleverancen fik ændret front med blot to vinduer, ingen overgangsdør og blev forlænget en smule, ligesom akselafstanden også blev forlænget. I alt blev der bygget 24 eksemplarer indtil 1949.

F-lokomotiverne blev med tiden moderniseret, blandt andet blev de forberedt til automatiske koblinger, fik nye pantografer m.m., mens et forsøg på mere moderne bemaling blev afvist af SJ's generaldirektør. F-lokomotiverne kørte især eksprestog på stambanerne, og de kørte også eksprestog til Oslo. På side 61 i bogen ses et interessant, internationalt tog i Norge med F-lokomotiv, en russisk sovevogn, en rød DSB-B-vogn samt to SJ-vogne mellem Råde og Ørmen.

Bogen er meget letlæst (bortset fra den tekniske gennemgang!) og er illustreret med utallige billeder, heraf en stor del i farve; dertil kommer tegninger og andre informationer. Et par sider er viet til de ret få modeller, der er fremstillet af typen.

Nilsson, Lennart, Sjöstrand, René og Karlsson, Lars Olov: *Det elektriska snälltågsloket littera F. Trafik-Nostalgiska Förlaget 2022. 132 sider, stift bind, talrige illustrationer. ISBN 978-918 924 304-0. Pris ca. SEK 250,-.*



Forsiden - et F-lokomotiv på Malmö C. den 2. juni 1969. Foto Lennart Nilsson.



Udkast til moderne bemaling fra 1965 og resultatet nedenfor.

BR 288 - et vægtigt lokomotiv



Ét lokomotiv, bestående af to identiske halvdele.

Tekst og fotos Flemming Sæborg

BR 288 var et dobbeltlokomotiv, udviklet i begyndelsen af Anden Verdenskrig med henblik på transport af de gigantiske skinnekanoner så som "Schwerer Gustav 2" af den tyske Wehrmacht. Typen bestod af to identiske halvdele og benævntes dengang D 311. 01 a/b. Lokomotiverne havde dieselelektrisk drev; de vejede 147 t og havde en tophastighed på 75 km/t. Ud af de planlagte seks eksemplarer blev kun fire bygget på grund af krigsforholdene.

D 311.03 a/b blev efter krigsafslutningen renoveret og sat i drift hos det nye selskab Deutsche Bundesbahn. D 311.04 a/b blev lokaliseret i Nederlandene og blev købt af DB. Også dette blev renoveret og sat i drift i 1951 som V 188 002 a/b. I slutningen af 1950'erne fik begge lokomotiver nye Maybach-motorer af samme art som i V 200.0-maskinerne. V 188.01 blev udrangeret i 1968, det andet blev omlitreret til BR 288 002 og blev udrangeret i 1972.

Rocos model

Alene emballagen viser, at der er et specielt lokomotiv, idet der medfølger en glasklar vitrine med skinne. Vægten på selve maskinen er knapt 1.000 g (ét kilogram!), og der er drev i begge halvdele. Lokomotiverne er ret 'nøgterne' i formgivningen med relativt få, løse detaljer (trin, koblingsslang, horn, vinduesvisker m.m.).

Overdelene er holdt i den klassiske, bordeauxrøde farve, som gav DB et nobelt



Det er tydeligt, at der er tale om et særdeles kraftigt lokomotiv, der kommer her.

præg, mens påtrykkene, heunder specielt fabrikspladerne, står godt i sort/gylde-farver. Dog virker bemalingen i nærbillede lidt grov i det ("hammerlakeret"), men det ses ikke ved normal betragtningsafstand. Der er vedlagt ætsede skilte til valgfri montering.

Motorattrapperne se tydeligt gennem de glasklare ruder. Lokomotivet har drev på hver af de to yderste aksler i de to halvdele, der også er forsynet med hæfteringe. I analog drift kører lokomotivet fuldstændigt lydløst og suverænt..

Jeg skulle også afprøve det digitalt, men det lykkedes ikke helt; om det er, fordi hver enkelt halvdel af lokomotivet

skal programmeres hver for sig, eller det skyldes andre forhold, kunne jeg ikke nå at få klarhed over, inden bladet skulle afleveres. Den eneste effekt, som lokomotivet afgav i digital modus, var nogle korte og lange pift, så det har vi stadig til gode at blive klogere på.

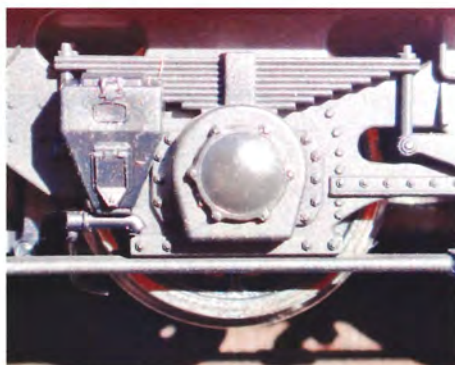
En fejl ved modellen er, at kablerne mellem de to halvdele skal løsnes, hvis man vil åbne maskinen. Desværre er disse kabler nærmest umulige at montere igen, dels på grund af den knebne plads, dels fordi de er så formløse og slappe som blød lakrids og dermed vanskelige at mingelere på plads igen. Men ellers, et superflot og vægtigt lokomotiv med bevæget historie bag.



Lokomotivføreren er på plads og spejder årvågent ud på strækningen.



Ventilatorer, der kan rotere i digitaldrift.



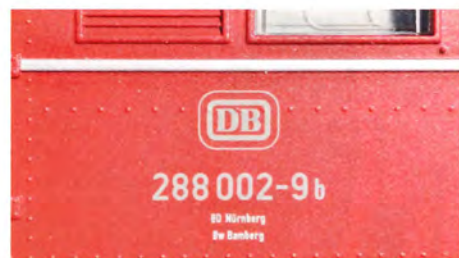
Undervognsdetaljerne er helt i orden.



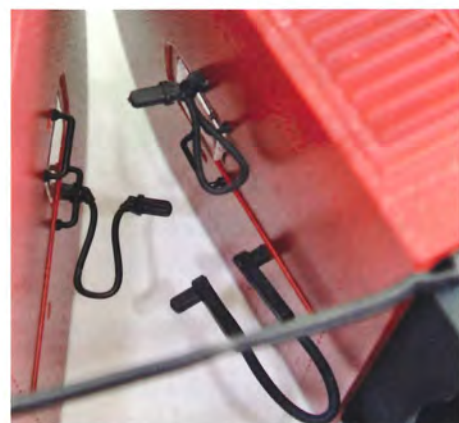
Platiner, dekoder m.v. i den ene lokomotivhalvdel. Endvidere ses motorattrappen nederst.



Et kig ind til motorrummet udefra.



Som altid gode, fint læsbare påskrifter, men selve modellens overfladelakering ser lidt 'hammerlakeret' ud.



Slanger og andre forbindelseselementer er særdeles drilagtige at genmontere - de er som blød lakrids at arbejde med.



Meget tæt sammenkobling med frithængende kabler.

Roco art. nr. 70116 DB BR 288.002 Dieselelektrisk lokomotiv. H0-model, DCC-sound, epoke III-IV. Pris ca. kr. 4.800,-.

Nyt tenderlokomotiv



Den nye udgave af Klasse 835 fra Rivarossi – et meget vellykket og gennemdetaljeret lokomotiv. Foto Hornby.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Trofaste læsere vil måske genkende denne model, for en lignende nyhed blev omtalt i nr. 36. Dengang var der dog tale om en Lima-model af Serie 851 fra De italienske Statsbaner, FS, men denne nye model forestiller et lokomotiv fra serie 835, også fra FS, men her fra Rivarossi. Blandt de iøjnefaldende forskelle er, at det nye lokomotiv har 'rygsæk' bagpå (forhøjet kulkasse). Modellen kom i første oplag i 2022, men allerede her i 2023 er der sendt yderligere nummervarianter på markedet, så det er åbenbart en populær maskine.

Typen hørte til standard-rangerlokomotivet hos FS (det kan vel nærmest sammenlignes med DSB's litra F). I alt blev der bygget 370 eksemplarer af disse lokomotiver i årene 1908-22, kun afbrudt af en pause under Første Verdenskrig. Blandt tilvirkerne var Ansaldo og Breda, og klassen var blandt de talrigste hos FS. På grund af det store antal og den lange driftsperiode (nogle helt op til 1980'erne), er der bevaret omkring 50 eksemplarer - enkelte af dem i Kroatien (følger af Anden Verdenskrig).

Maskinen virker ikke så 'plump' som Limas model, og på mange andre punkter ses forskellene tydeligt. Førerhuset er bedre proportioneret, sidevandkasserne virker lettere, og 'rygsækken' klæder maskinen godt. Serie 835 har komplet Heusinger-styring med profilerede driv- og kobbelstænger, meget fine egerhjul, mere elegant skorsten - det er nogle af de ting, der først falder i øjnene.

Der er mange ekstra påsatte løsdele, tynde håndbøjler, fine ventiler, skarpe påtryk på fabrikspladen på dommen, flot gangtøj, hjul med spinkle eger, godt udrustet pufferplanke, rummeligt førerhus og bittesmå stykker klart plast til udkig ved udsikringerne til førerhuset. Til gengæld virker armaturerne på fyrkassen noget grove.

Modellen er 'opdateret', hvilket betyder, at den har fået ny undervogn, ny, fempolet motor og nyt elektrisk udstyr med fabriksmonteret højttaler samt integreret Next18-snitsted. Der er svinghjul, og så er der kortkoblinger for og bag.

Der er 27 digitale funktioner, lige fra forskellige lyde og effekter til hvidligt lys i de elektriske lamper; originallokomotivet havde oprindeligt olielamper. Dampslagene og de andre lyde er dog ret 'flade' i det og virker ikke overbevisende.

Der er vel ikke mange Liebhaber til italienske damplokomotiver herhjemme, men denne model kunne jo bruges til en 'privat privatbane' - ert tema, som den legendariske grundlægger af tidsskriftet MIBA, Werner Walter Weinstötter ("WeWaW") ofte vendte tilbage til for at opfordre modelbyggerne til at "tænke ud af boksen" og variere det ind imellem noget ensformige billede af lutter (tyske) forbundsbanemodeller og kreere ens egne modeljernbaneselskaber - noget, jeg fuldt ud kan tilslutte mig, selv i en tid, hvor udvalget af modeller måske er større end nogensinde før.

Rivarossi art. nr. HR2789S Tenderlokomotiv fra FS type 635. DCC-model, H0, epoke III-IV. Pris ca. kr. 2.600,-.



Fabrikspladen er monteret på domen.



Lokomotivets bagside.



Pumpe, rørføring m.v. er fint udført.



FS 835.040 opstillet som mindesmærke i byen Pola i Kroatien, 2007. Foto Orlovic, wikimedia commons CC BY-SA.



Detaljer ved førerhuset. Desværre er skiltene blot påtrykt og ikke af ætset metal.



Serie 835 fra De italienske Statsbaner - et nydeligt og harmonisk tenderlokomotiv.



Næsten alle løsdele er monteret på forhånd - en sjælden luksus i vore dage.

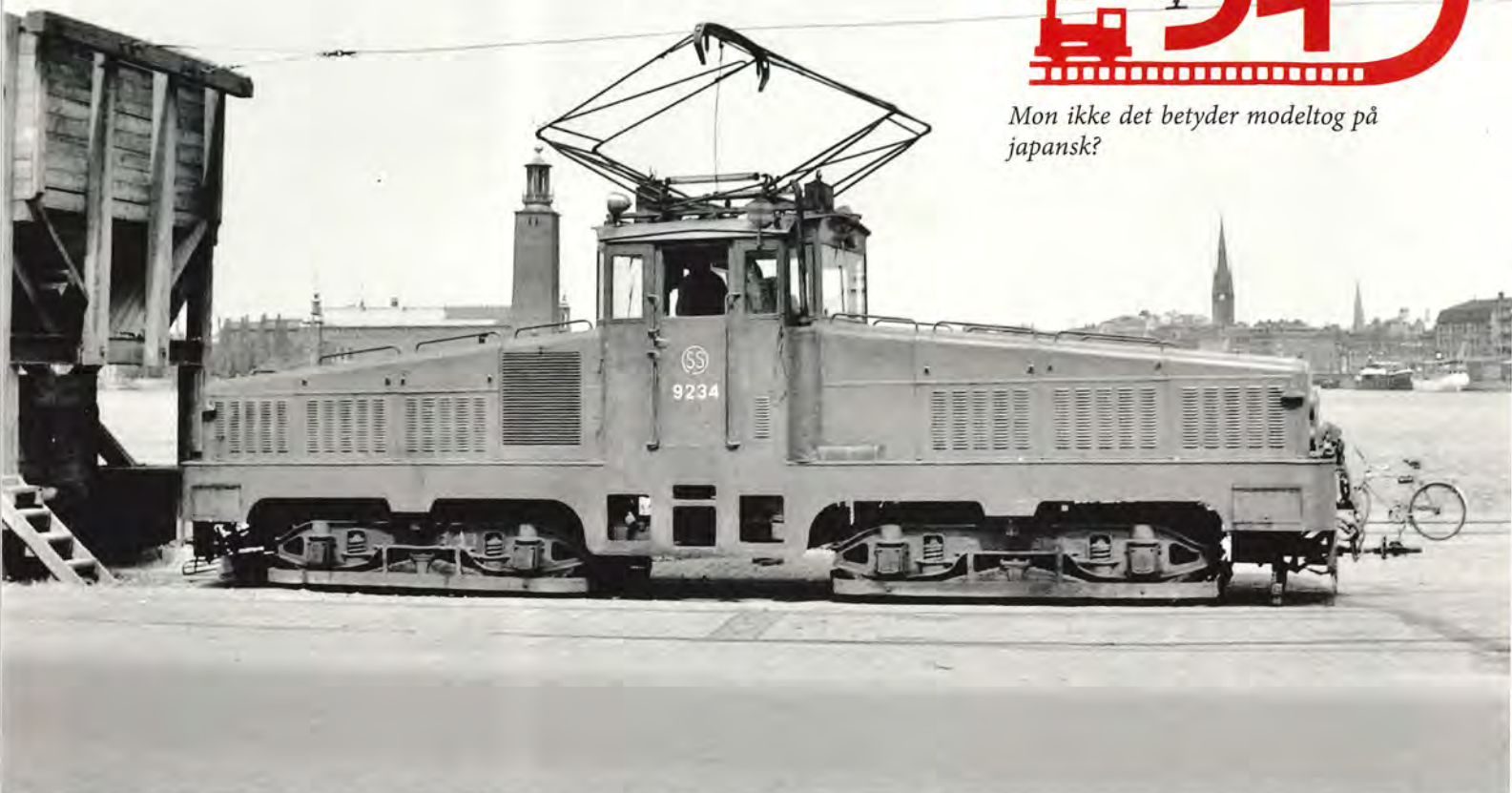


Smukke detaljer på sidevandtankene.

Lommepenge-toget

ポケット ライン

Mon ikke det betyder modeltog på japansk?



Ellokomotiv SS 3452 fra Stockholms Spårvägar, i stil med Katos model, men med to to-akslede bogier. Södra Mälarstrand den 13. juni 1951. Foto Jan Walter.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det engelske navn på dette togsæt fra Kato er *Pocket-Line*, hvilket dels indikerer størrelsen (1:160), dels antyder prislejet, for der er virkelig tale om et tog for lommepenge - går jeg ud fra (jeg kender ikke den aktuelle sats for lommepenge, men i min barndom i 1960'erne steg den gennem årene fra 25 øre til én krone - om ugen!). Jeg vil tro, at den generelle prisudvikling har medført betydeligt større rådighedsbeløb for ungdommen i dag.

Men tilbage til togsættet: Det er et to-akslet, elektrisk lokomotiv af "udenlandsk udseende" - formodentlig japansk, da Kato jo er et japansk firma. Der medfølger to åbne godsvogne, hvoraf den ene har et pudsigt bremsehus midt på vognkassen.

Lokomotivet er udstyret med en fungerende pantograf, men detaljeringen er meget simpel - lidt prægninger i formen, men ingen påmonterede dele ellers. Alt er støbt i sort farve, og det gælder også de to vogne. Lokomotivet har en fempø-

let motor med svinghjul og har ret lang akselafstand, hvilket nok er en fordel ved så let en maskine.

Der er hverken lys eller stik til dekoder i maskinen, men en meget forenklet litterering "EP 223", et logo af en eller anden slags, en sølvfarvet toplanter i hver ende samt to rødmalede slutlanterner også for og bag (alle uden lys). Der er heller ingen ruder i vinduerne.

Længden på lokomotivet er 53 mm, akselafstand ca. 28 mm, mens vognene er 50 mm lange, men også med 28 mm akselafstand. Alle køretøjer har standard-N-koblinger - desværre meget usikre, og fjedrene på lokomotivets koblinger forsvandt, da jeg skulle demontere overdelen. Der er ingen buffere på materiellet, så hvis man vil køre 'europæisk' med dette lommepengetog, må man slagte andet N-materiel og bruge bufferne herfra. Der er heller ingen NEM-stik til dekoder (og slet ingen plads).

Toget kører på normale spor N-skiner, og det kører stille og roligt med en smule udløb, selv ved laveste hastighed.

Kato nævner selv, at strømoftaget er forbedret meget. Lokomotivet kan klare små stigninger, men det har problemer på ældre, korte Roco-sporskifter (hjer-testykket). Vægten på lokomotivet er blot 27 gram, mens vognene vejer 5 hhv. 6 gram (bremsehuset vejer ét gram!). I en demonstrationsvideo ser man et lignende lokomotiv trække af sted med 12 bogievogne!

Sættet er mest tænkt som en prisbillig mulighed for nybegyndere. For de mere passionerede modelbyggere er togsættet i sig selv nok ikke så attraktivt, men det vil på den anden side være en udmærket basis for yderligere detaljering eller ombygninger (f.eks. til H0e-modeller).

Trods visse begrænsninger har Kato fat i noget godt, og jeg vil tro, at der vil være et marked for sådanne ultra-billige, men gennemtænkte produkter også i H0. Til dato findes der også et sæt med et to-akslet tenderlokomotiv med to grønne personvogne (af "Rystevogns-type"), hvoraf den ene er udstyret med motor. Firmaet NOCH er Katos europæiske importør.



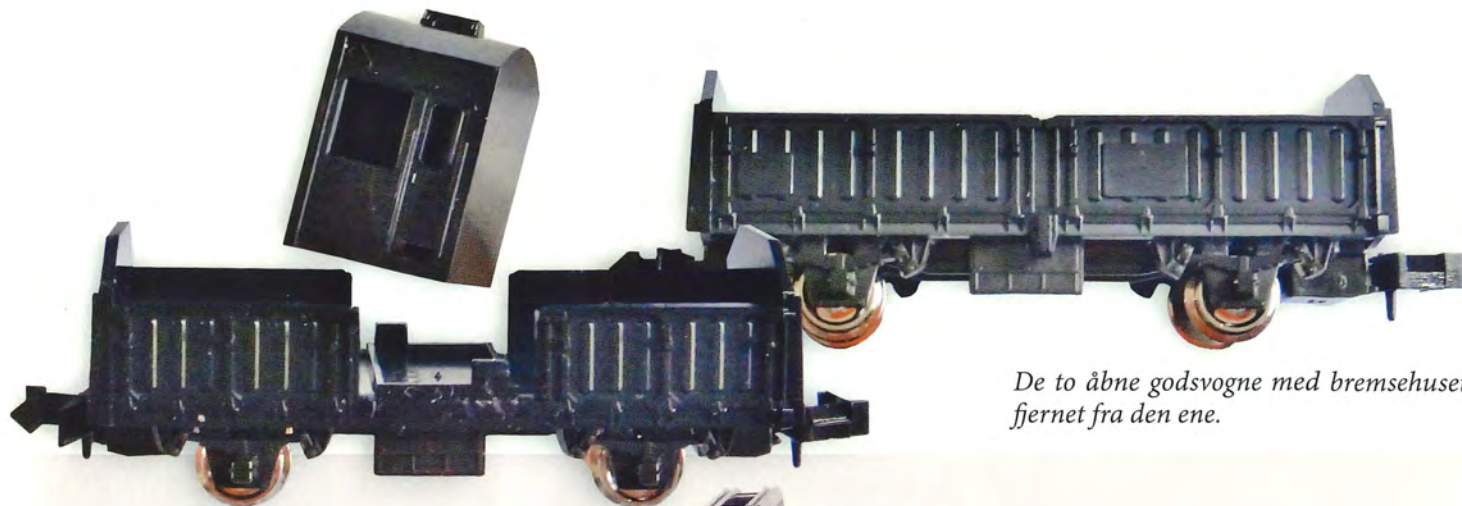
Togsættet kan rummes i denne lille, farvestrålende emballage, der nemt kan ligge i en jakkelomme.

Den meget lille motor har svinghjul, og der er affjedret strømoftag på begge aksler.

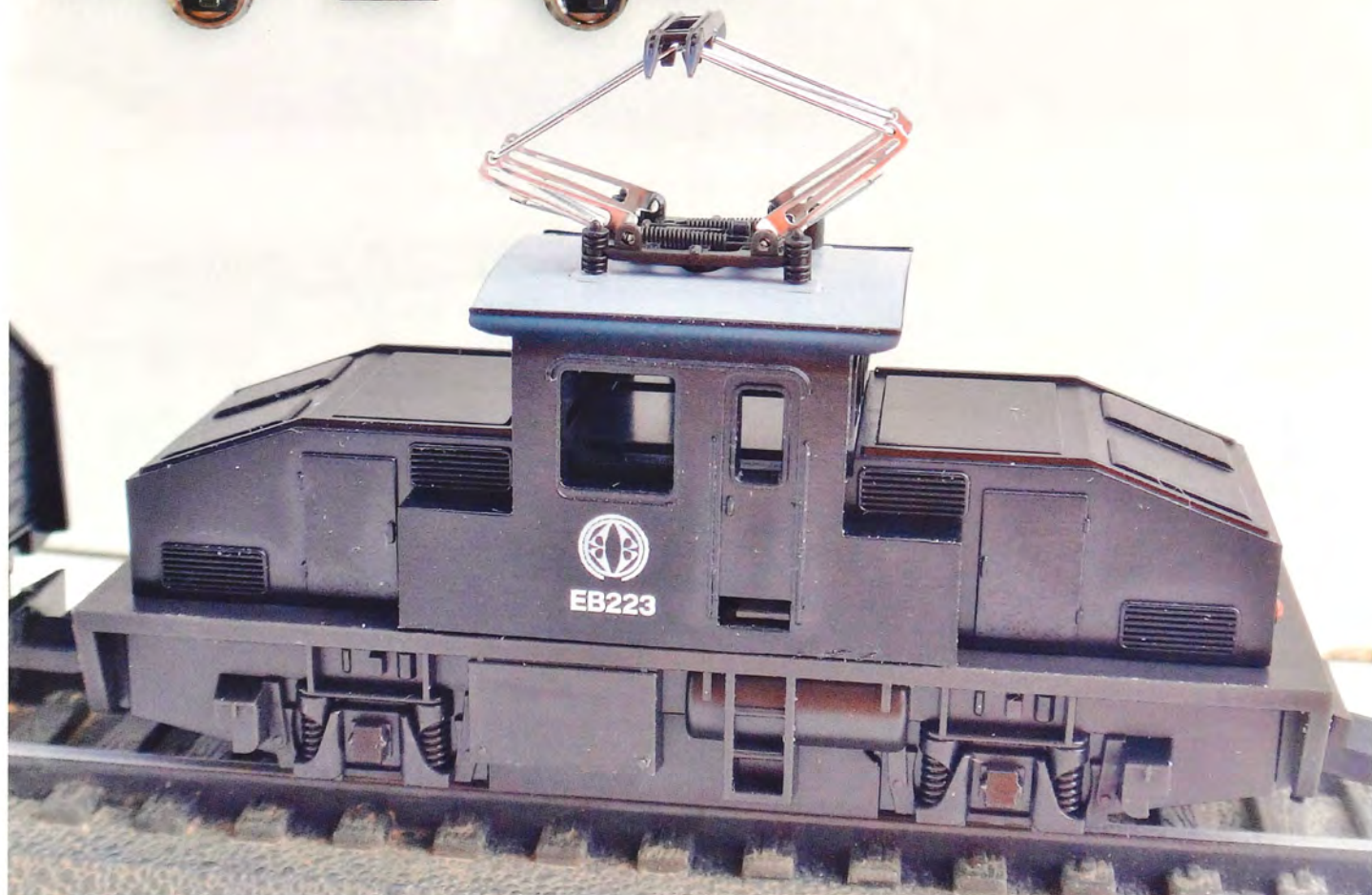
Ejendommelig ser den ud, den åbne godsvogn med bremsehus.



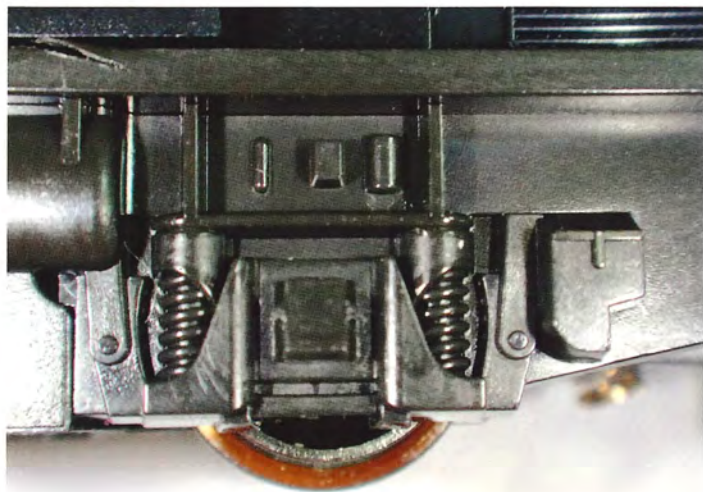
Kato art. nr. 70105043. Togsæt med elektro-lokomotiv og to vogne. Skala 1:160, epoke II-VI. Pris ca. kr. 350,-



De to åbne godsvogne med bremsehuset fjernet fra den ene.



Ellokomotivet i fuld figur.



Egentlig ret detaljeret undervogn på lokomotivet af en så billig model at være.



Nærbillede af fronten og én af påskrifterne.



Den 13.-15. september i år arrangerer Märklin atter den internationale modeljernbaneudstilling (IMA) i Göppingen. Der vil være tale om talrige arrangementer fordelt over flere områder, og man forventer meget stort fremmøde – ved det seneste (i 2019) deltog over 60.000 besøgende. Her er et billede fra Göppingen banegård, hvor der var udstillet historiske lokomotiver og vogne. Foto Märklin.



I artiklen om den nye model af VW 1200 på side 43 tvivlede jeg en smule på, om den havde et forbillede, men det har den – her ses forbilledet på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm i maj i år. Bilen er godt nok majet meget ud med solskærm, brede fælge, stor bagagebærer osv., men bemalingen er den samme. Foto Erik Storgaard

LEGETØJSMARKED

2023

3-SEPTEMBER

3-DECEMBER



LEGETØJSMARKED FOR SAMLER AF LEGETØJ FRA FØR ÅR 2000
FREDERIKSBERG HALLERNE. JENS JESSENS VEJ 20 HAL 4A
ÅBENT FRA KL. 11:00 TIL KL. 15:00 ENTRÉ KR. 40,-
BØRN UNDER 14 ÅR GRATIS.
ARRANGØR TOGCENTER GENTOFTE

Ferie, fritid, fest og farver

Så begynder sommeren for alvor, og det betyder ferie, fritid, fest og farver – sådan var det i hvert fald i 1960'erne, hvor mange tog på ferie med toget. Det kunne være som her med Odsherredbanens tog, der stråler i solen – et dejligt ferietog. Det var altid en fornøjelse at sætte sig ind i OHJ's farvestrålende tog i Holbæk, når man kom fra de støvede, brune DSB-vogne – det var som om, at turen gik hurtigere i de røde tog op til Nykøbing Sj., selvom toget skulle standse ved utallige små landstationer. Her er det – så vidt vides – OHJ 20 med en af de store BL-vogne og en lokal godsvogn, der er på vej fra Holbæk, der ligger 8-900 m i baggrunden. Billedet er formodentlig optaget en dag i 1960'erne. Foto Arne Kirkeby, slg. OMJK.

