

Nr. 70
August 2023

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 135,-
Euro 18,-

Brunkul til Århus Havn

■ I DENNE UDGAVE OGSÅ
"LILLE P" I MODEL



■ BYG EN JSVOGN



■ POULS BANE



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



9 772245 403007 00070

BK 10.08.2023 - 11.10.2023
ISSN-2245-4099 BK Returuge 41

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 70, 12. årgang, 2023

ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,

Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge

redaktion@sporogbaner.dk / www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.dk,

tlf. 20 40 37 87 (træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk for deadline

mht. annoncer m.v.

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.

Oplag ca. 1.425. Løssalgspris 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 automatisk 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 materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. For visse illustrationer er det ikke lykkedes at finde den retmæssige copyrightindehaver. Såfremt ophavsretten således er krænkede, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder



Af Flemming Søeborg

Foto: Jonas Henriksen.

Efter et ret positivt forår, hvad nyheder angår, har sommeren ikke budt på ret meget nyt inden for modeltogene - men der er jo også så meget andet at foretage sig på denne årstid. Det mest iøjnefaldende er vel Dekas' Co-vogn, men ganske uventet meldte Finn Lekbo, at 'Lille P' nu også var klar - og det er et lille vidunder af en maskine. Finn viste også den første undervogn til den kommende H-maskine - det er nok en model, der bliver rift om, for den har stået på manges ønskeseddel i årevis. Forhåbentlig sender andre producenter atter damplokomotiver i større serier på sporet i de kommende år.

Jeg selv er stadig ret hårdt 'ramt' af sidste års flytning - vi har været igennem flere, større forbedringer af huset, så jeg har ikke altid nået det, jeg satte mig som mål, herunder bygning af et nyt anlæg. Nu er jeg så småt i gang, så i de kommende numre vil I forhåbentlig kunne følge projektets udvikling. Jeg har benyttet enhver ledig stund til at lave forberedelser - især med at bygge huse og finde ting til anlægget - så jeg håber at kunne komme i gang snarest.

Jernbanemuseet åbnede en ny, aktuel udstilling om "Den kolde Krig på skinner" - ikke noget rart tema, men interessant og desværre meget aktuelt - også selvom jernbanerne i dag vel nærmest kun spiller en marginal rolle her i landet. Noget andet er, hvad den nye postaftale kommer til at betyde for distributionen af Spor og baner. Som det vil være mange af jer bekendt, har det ikke været nemt at finde en pålidelig, stabil og frem for alt *landsdækkende* distributør, der kører ud til *alle abonnenter* og afleverer bladet i modtagerens brevkasse. Da jeg prøvede de to andre, konkurrerende firmaer, viste det sig hurtigt, at de slet ikke var opgaven voksen: Bladet blev omdelt som adresseløs forsendelse, hvor budet skulle følge en liste med abonnenterne på, men det svipsede utallige gange. Enten kunne budet ikke komme ind i opgangene, bladet blev afleveret det forkerte sted, masser af blade blev smidt i bunkerne af reklamer osv. osv. - og i sidste ende måtte de to distributører benytte Post Nord. Hvad var der så vundet? En masse besvær, klager, udsendelse af erstatningsblade, nye oplag på grund af svind...

Der var intet andet valg end Post Nord igen, som siden da har vist sig at være næsten 100 % pålideligt nu (men langsomt!). Hvis nogle tror, at *konkurrenceudsættelse* vil gøre noget godt for distributionen, taler de mod bedre vidende, så den nye postaftale er en ommer. Der er ganske enkelt ikke råd til at udsætte et så vitalt og følsomt område som brevomdelingen for konkurrence. Der vil nok blive kamp om markedet i de største byer, men hvad med os i landdistrikterne? I forvejen må vi nøjes med nødtørftig postbetjening i Brugsen, men kan vi være sikker på, at disse små afdelinger opretholdes fremover? Det er i hvert fald noget, vi er nødt til at overvåge nøje - og gøre indsigelser mod de konstante kvalitetsforringelser.

Trods disse triste udsigter vil jeg ønske god fornøjelse med nr. 70, som du nu holder i hånden.

Med venlig hilsen, Flemming Søeborg

Indhold



14 På opdagelse i Harzen



32 'Lille P' er ankommet



56 "Solen skinner konstant..."

Leder	2	Hjælpen til Sønderjylland.....	35
Indhold.....	3	Jernbanerester på Langeland	36
Pouls bane og noget med Kong Frederik d. IX.....	4	Banernes Biler	39
Brunkulstog	8	Nye biler.....	40
Co fra Dekas	11	I-i-is-mand!.....	43
På opdagelse i Harzen.....	14	Olsen Banden i Lego-udgave	47
Nye tog på Svendborg-banen.....	18	Tog anmeldelse nr. 487	48
DSB Godsvogne 1965-2001 Litra E til U	19	Letbanen og ledningerne	50
Mit eget Märklin-anlæg	20	Sporvognene på Bornholm	52
Snälltåget på skinner	22	Rettelser	53
Nogle betragtninger over modelbygning.....	23	Redutex - et anderledes materiale.....	54
"Anna Nr. 10"	26	Der var en gang en Hj-vogn	55
DSB's damplokomotiv litra P 103-105, 120-128 ("lille P") ..	28	En lille nyhed	55
"Lille P" er ankommet!.....	32	Solen skinner konstant på Bellevue.....	56
En overraskelse	34	Sybic fra Roco.....	58

SPOR OG BANER



NÆSTE UDGIVELSE
12. OKTOBER 2023

Forsidefoto:

Stort foto: Brunkul til Århus Havn. Foto Ole Linå Jørgensen
Indsat: Lille P i model. Foto Flemming Søeborg
Lille foto: Byg en Jsvogn. Foto Flemming Søeborg
Lille foto: Pouls bane. Foto Peter Windfeld

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



Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk
6 numre
kr. 650,-

Du modtager magasinet
direkte i din postkasse.

Pouls bane og noget med Kong Frederik d. IX



Udsnit af det store anlæg med portalkran og moderne godstrafik.

Tekst og fotos Peter Windfeld

Hvor meget H0-bane kan der laves på 3,20 x 1,50 m, når éns rum måler 5,50 x 3,50 m?

Det, og så hvordan den nye bane skulle udformes, var de overvejelser, der skulle til hjemme hos Poul, da den nye bane skulle kreeres. Det at lave en sporplan – vel at mærke en spændende sporplan – er et kunststykke.

Der blev både kigget og læst og heldigvis er der masse af kilder, der kan give inspiration. Der findes masser af sporplaner på nettet. Der er udgivet utallige mængder af bøger og hæfter, der kan arbejdes efter – nogle med helt færdige planer med angivelse af alt materiellet.

Da Poul skulle til at bygge sit anlæg nummer to, var der rent rummæssigt nogle ønsker og krav, der skulle tages hensyn til.

Det helt overvejende krav kom fra Pouls kone, der ville være til stede dér,

hvor han dyrkede sin hobby, og derfor skulle der være plads til et arbejdsområde med bord, stationær pc, skærm, musemåtte, kontorstol osv., således, at parret kunne være sammen – ikke om modeltogshobben, men være sammen, når Poul nussede med sine tog og fruén med sine gøremål med foreningsarbejde m.m.

Altså blev der indrettet et mindre kontorområde til fruén. Og parret har virkelig haft stor glæde af denne indretning, der også gav plads til fruéns ringbind og Pouls mange togøsker.

Ideen er hermed givet videre og vil utvivlsomt kunne anvendes med succes i mange hjem.

Nu, hvor jeg atter en gang er på besøg hos Poul i Hellerup, kan det konstateres, at det har været en lykkelig løsning. Udover kontorhjørnet er der masser af reoler og skabe.

Banen skulle bygges i tre plan, hvor i de nederste etager er to vendsløjfer med

nedkørsler i siderne og i baggrunden. Der er ikke skjulte opstillingsspor, som man ellers ser det på den slags anlæg, for Poul vil SE sine togstammer i driften og tager så det frem, der skal være i brug i øjeblikket.

Det er et meget vellykket anlæg. Oplægget til sporplanen blev fundet i et Märklin Magazin. Denne sporplan blev så tilpasset rummet og de ovenstående ønsker. I øvrigt var oplægget enkeltsporet, men det blev ændret til dobbeltsporet. Og det er hermed også sagt, at der køres Märklin tre-leder, og skinnematerialet er C-skiner med overgange til K-skiner på visse steder efter behov.

Nationalitet og epoke betyder ikke så meget; der køres med det materiel, Poul nu synes om. Men selvfølgelig køres der med korrekt oprangering – f.eks. da Märklin kom med den utroligt flotte model af DSB litra E – og efter det lokomotiv skal der naturligvis spændes passende vogne.

Lige med det lokomotiv er det så hel-



Indkørselsområdet med signaler, spor-skifter, englændere m.v. Bemærk støttepillen til signalet i forgrunden.



Pendulotog med moderne skinnebus.



'Naturister' i hestefolden dyrker solskinnet, og forhåbentlig træder hestene varsomt i folden.

dig, at på sine sidste år blev det anvendt til mange slags tog, både passager- og godstog. Og sågar til baglæns kørsel til eller fra stationer, hvor der ikke fandtes drejeskive. Sidstnævnte kørsel kan dog ikke gennemføres p.t. på grund af manglende kobling forrest, men det kan dog i det mindste lade sig gøre til en fotoopstilling.

Samleriet går flere år tilbage i tiden og er skabt gennem indkøb her i landet og på rejser i udlandet og ikke mindst gennem gaver fra den forstående og generøse familie! Styresystemet er Märklins Central Station 3+ og Mobile Station 2 – begge opdaterede til seneste versioner.

Den tidligere håndværker – tømrer – er særdeles ferm til at arbejde med disse enheder, og kundskaberne kommer også til stor gavn i den klub, Poul er medlem af. For udover at have banen i hjemmet er Poul medlem af en større fastbaneklub i hovedstadsområdet. Her arbejdes der med booster afsnit, signalblokke, bremsemoduler, opstillingsområde og flotte sporplaner osv. ligesom på hjemmebanen.



Her ses hele banen i dens fulde udstrækning.



Fermo station virker lidt forladt, men der må komme tog, sider der er en køreplan og en ventende passager.

Blandt de mange hyggelige detaljer er der en dejlig skinnebus, der kører i pendulkørsel på tværs af anlægget og uafhængigt af den øvrige trafik.

Kunsten at lave en god sporplan indebærer også det overraskende moment, at tog forsvinder, og at man ikke lige kan gennemskue, hvor det dukker frem igen!

Det er også lykkedes.

Børnebørnene har også haft deres indflydelse. De har placeret små ting rundt omkring – måske med et lille *tihi* og som hemmeligheder – en lille kanin, en nisse, en abe og andre ting. Måske uden morfar har set det, og om han så ville opdage det, (det gjorde han for det meste hurtigt, men ventede lidt med at "finde" det.)

En anden utroligt lækker detalje er maskingraven med indlagt lys ved remisen. Her er midterlederen lavet af små lodrette plader, der fint kan gøre det ud for at være reoler til værktøj osv.

Et familiemedlem er flyttet til Spanien og har en vingård og -marker. Det skulle selvfølgelig også med, ligesom den tilhørende station.

Nogen af det mest finurlige ses i blokposten: et portræt af kong Frederik d. IX. – i 1:87!

Og sådan kan der blive ved – med den flotte portalkran, soldyrkere i marken, aben i træet osv. osv.

Men Deres udsendte måtte nødtvungent vende hjemad – for han og også Poul skulle videre til aftenens møde i klubben!



Toggangen styres fra kommandoposten, en klassisk Faller-bygning.



På væggen hænger portrættet af kong Frederik IX. - den jernbaneglade monark, der også besøgte kommandoposten i Padborg til tider.



Eftersynsgrube mellem de to remiser - bemærk, at der er indlagt lys i gruben.



Modelbane i flere etager, bl.a. med moderne, dansk regionaltog.



Et eksotisk indslag - en vingård med eget sidespor.



Interessante oprangeringer - litra E med veterantog, litra EB og BR 185 samt en Køf - alt er muligt på modeljernbanen. På perronen er en KS-tværsæde-motorvogn udstillet.

Brunkulstog

FASTERHOLT – ESBJERG

FASTERHOLT – ÅRHUS

Traktor 261 ved vogntipperen. Århus sydhavn den 31. maj 1966.



Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen

Pressemeddelelse fra I/S Midtkraft.

"I dag torsdag den 30. april 1970 standses brunkulsbrydningen i Midtkrafts leje i FASTERHOLT. Dermed er brunkulsepoken i området forbi. Millioner af tons er gennem årene gravet op og transporteret til kraftværket. Lejet har siden 1956 dækket Midtkrafts behov for brunkul. Det er værket, som ejer lejet, mens entreprenørfirmaet Carl Nielsen har forestået gravearbejdet. Den daglige produktion har været ca. 1.400 tons. Lejet indeholder endnu mange brunkul, men Midtkraft indstiller produktionen og vil fremover benytte stenkul og olie." (Andreas Duedahl: Det jyske Brunkulsevenntyr. Tjørring/Herning 1971). Allerede i sommeren 1969 havde Vestkraft indstillet sin brydning af brunkul, og lige før jul 1969 ophørte Fynsværket med at bruge brunkul. Tilbage var derefter kun Midtkraft, der altså lukkede og slukkede i april 1970. (Aarhus Stiftstidende 10. februar 1970).

Brunkullene blev i FASTERHOLT læsset i åbne godsvogne og derfra kørt til henholdsvis Esbjerg og Århus. I Århus blev vognene henstillet på sporene langs Sydhavnsgade under Midtkrafts kraner. Kullene blev i de første år losset med kranernes grab fra godsvognene og over i Midtkrafts kulgård. En arbejdsmand med kost og skovl fejede og skovlede de resterende kul i hver godsvogn sammen, når grabben ikke kunne få fat i mere, og smed resterne op i grabben. DSB var mildt sagt ikke begejstret for metoden, idet grabben foruden brunkul fik det øverste lag af vognenes bræddebund med til Midtkrafts fyr. DSB ville derfor ikke indsætte de nye åbne stålgodsvogne litra E, før et



МН 328 med brunkulstog. Århus sydhavn den 31. maj 1966.



Den imponerende konstruktion, vogntipperen, på Århus havn den 2. marts 1968.



automatisk tippeanlæg, der var bekostet med en halv million kr. af hver henholdsvis Midtkraft og DSB blev meldt klar til at gå i drift i januar 1960 (Århuus Stiftstidende 15. januar 1960). Anlægget blev en succes, så i slutningen af 1961 begyndte man også at projekttere et anlæg til Vestkraft i Esbjerg. Det gik i gang i 1963.

Jernbanesporret var forhøjet ca. en meter over tippeanlægget. Under tippeanlægget var et hul, der førte ned til et transportbånd, der videreførte brunkullene til Midtkrafts kulgård. For enden af det stykke spor, der kunne tippes, var anbragt et par bevægelige stålarme, der fungerede som stoppebomme. Stålmene dannede hver nærmest en kvart bue lodret. Når vognene skulle kunne passere, var stålarmene trukket ned under sporet. Ved brug blev armene skudt op, og en godsvogn blev kørt op mod armene. Vognen blev koblet fra de øvrige vogne, og vognen blev tippet en smule. Derefter slog en portør med en skovl låsen til endelemmen fri, og vognen blev tippet i næsten lodret stilling. Når vognen var tømt og nede igen, gik stålarmene ned, og vognen fik et puf, så den rullede ned ad den kunstige forhøjning.

Da sporet krummede kraftigt lige efter tipperen, var den vogn, der stod foran den nedkørende vogn, og som skulle bremse den, udstyret med en trækloids, der var hængt på yderste puffer i kurven med en bøjle. Således blev trykket på begge puffer nogenlunde ens. Ved sammenstødet blev trækloidsen kastet af. Næste vogn blev kørt op på tipperen osv.

Hele processen blev styret fra en lille kommandopost placeret på en bro tværs over sporet lige ved tipperen. Broen var forsynet



MH 346 med brunkulsvogne, MH 341 holder pause. Århus havn. 17. april 1970.



MH 346 med brunkulsvogne, Århus havn. 17. april 1970.



MH 346 trækker en fyldt vognstamme over tippeområdet med rampen midt i billedet; stigningen ser 'modelbanerigtig' ud. Århus havn den 17. april 1970.

med et dværgsignal til underretning af lokomotivføreren. Anlægget var i drift, indtil brugen af brunkul stoppede i 1970.

En god grund til at stoppe brugen af brunkul var, at stenkul og olie var blevet billigere, og det forurenedes ikke så meget ved forbrænding. En anden god grund, der ikke blev omtalt, var, at det brunkulsleje, man brugte, var placeret vinkelret på jernbanen ved Fasterholt, og man gravede sig hen mod jernbanen. I 1970 var man nået så langt, som man kunne komme mod banen, så hvis man skulle fortsætte, skulle man have åbnet et nyt leje.

På grund af sliddet på vognenes træbund blev der helt indtil tippeanlæggene blev taget i brug brugt ældre typer vogne; men da tippeanlæggene blev taget i brug, gik man over til at bruge de nye godsvogne litra E. Mange af E-vognene var vogne helt uden bremse, så det var lige meget, hvilken vej de vendte, mens det var nødvendigt, at vogne med skruebremse havde bremseplatformen øverst, når vognen blev tippet. E-vognene indgik i EUROP-samarbejdet, så det var ikke alle vogne i stammerne, der var DSB-vogne. Også udenlandske vogne af E-typen og den tykmavede DB type Omm52 og lignende kunne befinde sig i stammen.

Da brunkulstransporterne ophørte blev de danske E-vogne i hovedsagen overflødige herhjemme, og de forsvandt sydpå i EUROP-samarbejdet. Mens de var i relativt god stand, da de forlod Danmark uden bulede sider, fik de en noget mere hårdhændet behandling i det sydlige udland med transport af stenkul og jernmalm. Da de nåede tilbage til Danmark, var de således godt bulede, og nogle af sidedørene måtte enten forstærkes eller udskiftes.

Den videre historie kan læses i DSB godsvogne 1965 – 2001.

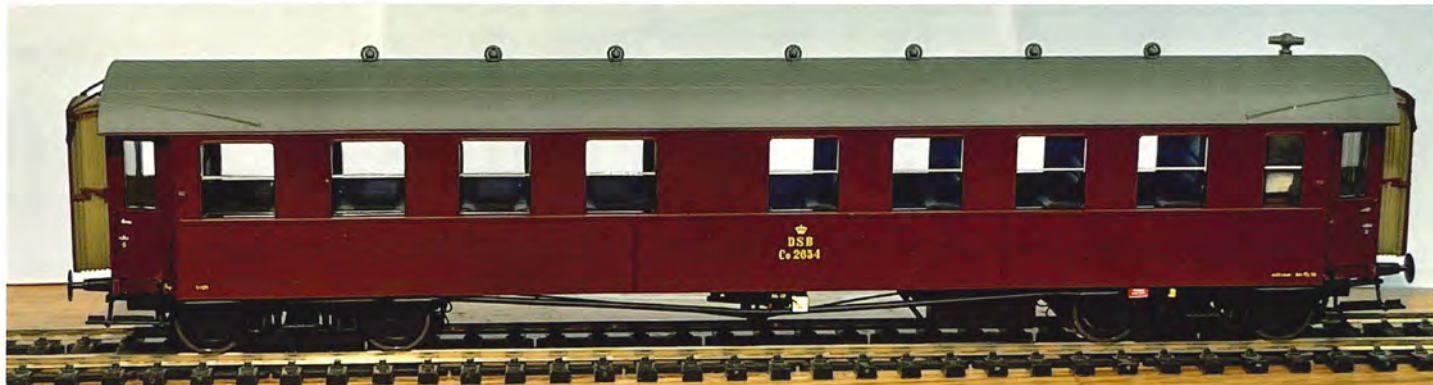


E 502 0 090 2. og en italiensk godsvogn med arabiske påskrifter på Århus havn den 11. marts 1967.



En lettere bulet E 502 0 090 2 fra DSB på Århus havn, den 11. marts 1967.

Co fra Dekas



Forskellen på Co 2654 og CM-vognen med kupéer ses tydeligt – dette er en af de dengang upopulære storrumsvogne.



Co 2653 og 2654 ser fra hver sin side – begge to gengiver vogntypen særdeles godt.

Tekst og fotos Vagn Holstein

Som jeg lovede i CM-anmeldelsen, og som lige akkurat nåede kom med i S&B nr. 69, så har vi nu et nyt medlem i Dekas' serie af DSB-personvogne: Det blev Litra Co 2651 og 2653-54.

Litra Co er en betegnelse for storrumsvogne med mere end 74 siddepladser. De er af udseende meget lig CP-vognene, men længere, og mange af Co'erne har et karakteristisk lille vindue cirka midt på vognsiden, dog ikke den type Co, som Dekas hermed lancerer. Det er første gang, vi ser en seriefremstillet model af denne vogntype. Der var 43 stk. Co af forskellig længde og udseende - langt færre end CP, som der fandtes 192 stk. af. Begge styktal er ombygningsvogne.

Selve udførelsen af modellen ligger udvendigt helt tæt op ad CM-vognen, derfor skal jeg ikke gentage de mange fortræffelige detaljer. Dog vil jeg nævne at, taget denne gang har fået vel kraftige markeringer af tagpapbaner, men det kan sløres med gang maling. Ligesom CM-vognene findes der en variant, 2653, med "udækket" gav. 2651 og 2654 har dækket gav.



Ligesom CM findes Co både med udækket (2654) og dækket gav (2653)



Her ses den sparsomme litrering på Co 2654 som HFHJ-vogn i 1986. Foto Kurland



Co 2654 i Fredericia 1958. Foto: Hans True

2651 er forsynet med "berliner"-bogier, 2653 og 2654 kører på træbogier.

Indvendigt er vognen delt i to store rum: Rygere (den største) og ikke rygere. De læderbetrukne brune sofaer er flot gengivet. Denne gang er der ikke bagagenet, de skulle i så fald have siddet på vinduesstøbningen langs vognsiden. Den lille togførerkupé er fint indrettet, mens toiletet er tomt!

Vi har valgt at vise, at Dekas har tænkt på tre-skinne folket: Lige fra starten af denne serie personvogne var der tænkt en slæbesko ind i konstruktionen, som kan klipses på bogien. Det er ikke helt uden udfordringer: Først skal to små metalbøjler omkring bremsetøjet fjernes, dernæst vil jeg anbefale, at man tager bladfedrene ud for at modificere dem som vist på billedet og først sætte dem i, efter at slæbeskoen er på plads. Til sidst skal de to ben på slæbeskoens holder bøjes udad. Så kan den for-monterede ledning stikkes igennem det dertil indrettede hul i vognbunden op til toilettet eller gangen. Endelig kan slæbeskoens holder klipses i de to firkantede huller i bogien. Der bør sikres med en lille dråbe sekundlim i hver side. Læg mærke til, at monteringen af slæbeskoen skal ske, medens bogien sidder på vognen, da man ikke kan komme til skruen, der holder bogien, efter at slæbeskoen er på plads. Desværre er der ikke et færdigt lysprint til rådighed, men der skal også være plads til lidt kreativitet hos modelbyggerne. Vi ser frem til at se, hvad I kan finde på af løsninger, gerne med en kondensator til konstant lys!



Et kig ind i vognen: Det fine interiør ses, men man kan også se, at inderparten til støbformen er genbrug fra CM-vognen, der er markeringer af begge vognes tagventiler



Her ser man en CM-vogn øverst sammen med en Co. Det er tydeligt, at tagpakkanterne er kraftigere på Co.

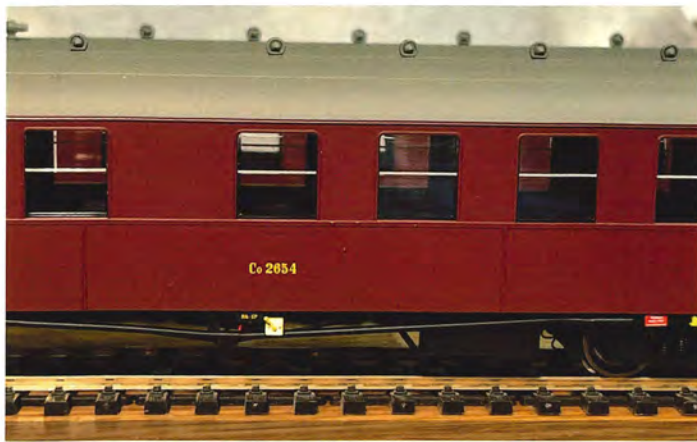
Ligesom Dekas er leveringsdygtig i "vekselstrømsjul" så kan både CM- og Co-vognen bruge de fine stjernehjul, som Dekas bruger på deres godsvogne. En enkelt aksel på en vogn giver det helt rigtige indtryk af, hvor tilfældige hjuludvekslinger var.

Co 2653 og 2654 blev solgt til HFHJ i 1967 og fungerede som yderste reserve indtil 1976. Det vil være utroligt nemt at lave disse varianter, da vognene aldrig fik HFHJ's mærker på siderne, blot fjernet "krone" og DSB. De blev aldrig ommalet og så de senere år meget mise-

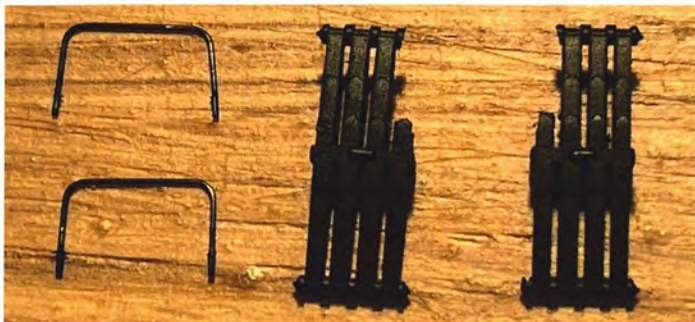
nable ud med rust langs pladekanterne. Det er næsten synd at gøre det ved så flot en model, men en diskret overmaling af kronen og DSB er nemt.

Nu vi er ved maling, så kom det frem på modelbaneforum, at koblingsrammen på harmonikaen egentlig skal være sort, det er heller ikke vanskeligt at ændre.

Støt op omkring Dekas' fine personvognsinitiativ, der er mere på vej, så der er noget at se frem til!



Så lidt skal der til for at få en HFHJ-vogn ud af det. Indrømmet, jeg har brugt Photoshop, men man må gerne kunne se, at der er malet over.

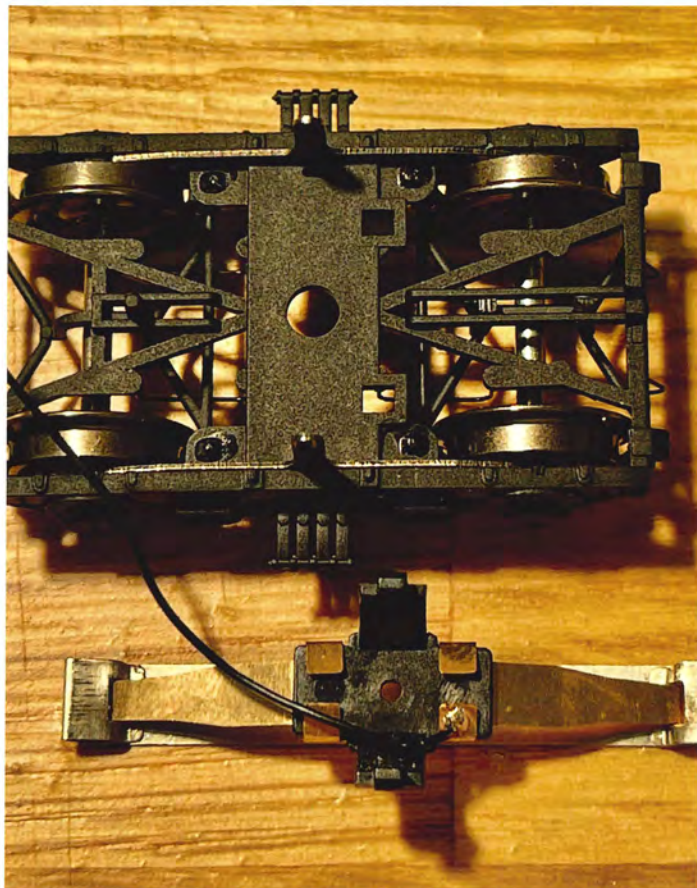


Her ses de to bøjler, som skal fjernes for at holderen til slæbeskoen kan komme på plads. Bladfjedrene skal modificeres som vist for bedre at kunne sidde rigtigt.



Holderen "skræver" ikke nok, men skal bøjes ud for at kunne gribe i de to huller.

Dekas art. nr. 876121, 876122, 876123
DSB Co-vogne. H0-modeller, epoke III-IV. Pris pr. stk. ca. kr. 700,-.

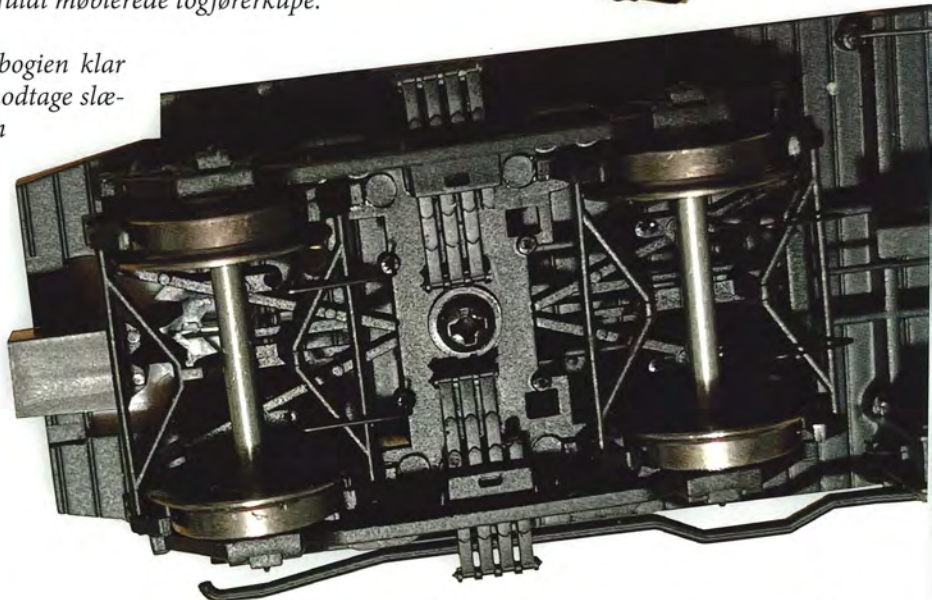


Bogien er afmonteret for at vise de to huller, som slæbeskoens holder skal klipses op i.



Her eller i toilettet kan ledningen komme op. Læg mærke til den fuldt møblerede togførerkupé.

Nu er bogien klar til at modtage slæbeskoen



På opdagelse i Harzen



Den store banegård Vienenburg med ankommet VT 628-togsæt fra Wernigerode. Bagest ligger det åbne jernbanemuseum.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I påsken 2009 var jeg på ferie i Wernigerode i Harzen. Jeg havde været en tur i Goslar med toget, og undervejs så jeg en del jernbanemæssigt interessante ting, blandt andet noget museumsmateriel i Vienenburg. På returrejsen til Wernigerode stod jeg derfor af i Vienenburg for at se nærmere på de udstillede ting.

Her holdt en samling af historiske køretøjer (mest vogne) – og så var der opstillet en mængde arm- og andre formsignaler, herunder et af de meget sjældne rangerrygsignaler. Og der var andet "ragelse" – lygter, kraner, meldeklokker osv., røgkammerdøren fra 03 114 samt en gruppe drivaksler. Det var løbehjulene fra en BR 41 og tre drivaksler fra BR 01, BR 41 samt fra et ukendt lokomotiv, opstillet i 1980. Og så var der stationsbygningen, Tysklands ældst bevarede.

De lokale myndigheder ville nedrive den i 1985, men da man undersøgte den nærmere, blev man klar over dens historiske betydning og satte den i stedet i flot, oprindelig stand. Ja, man indrettede tilmed café, bibliotek og et jernbanemuseum i den. Både museum og bibliotek var lukkede i påskedagene, men det var den lille café heldigvis ikke – så her kunne jeg nyde en kop kaffe, mens jeg studerede det udstillede materiel. På et tidspunkt hørtes et diesellokomotiv – på strækningerne kører ellers kun togsæt – så jeg hastede hen imod lyden. Og yderst på perronen holdt en ex-DR BR 110 med et damplokomotiv, jeg tidligere på dagen havde set i Oker, en station med en mængde forladte mine- eller grubevogne og mange armsignaler intakt.



En gang i timen var der stor aktivitet på banegården, hvor DB AGs tog krydsede samtidig med, at HEX-toget afgik mod Berlin.



En stemning som i gamle dage - meldeklokke, armsignaler og læssekran - et dejligt sted til en udflugt.



Detalje fra sporskifte på museets areal.

Jeg nåede lige at spørge lokomotivføreren, om lokomotivet var køreklart, og det var det, men ikke opfyret – så bakkede toget hen til fabrikkssporene, hvor den lokale jernbaneklub holdt til. Lokomotivet var BR 50 3708-9, som ofte kørte på strækningen for den lokale jernbaneklub i Vienenburg.*

Vienenburg havde i tiden før 1945 været et stort knudepunkt for øst-vesttrafikken med gods, hvilket en forladt, stor elektromekanisk kommandopost vidnede om. Der var et større sporareal, der med tiden var totalt tilvokset. Også som omstigningsbanegård for trafikken til Berlin hhv. Leipzig havde Vienenburg stor betydning. Der var imidlertid ofte lange ventetider for de rejsende, hvilket gav stationen øgenavnet "Wartenburg" (Venteborg).

Strækningen mod Halberstadt havde en kraftig stigning undervejs, hvilket gav anledning til dette mundheld (på den lokale dialekt): *Eck mott da rupp naa Waterlebbe, schuff en betten, schuff en betten, schuff, schuff, schuff* (Ich muss da rauf nach Wasserleben, schieb ein bisschen/ Jeg skal altså op til Wasserleben, skub lige på!).

Af sted igen

Efter noget ventetid kom mit tog så - et BR 612-togsæt. På vej fra Vienenburg til Ilsenburg og videre ned mod Wernigerode falder banen meget, så det blev en tur med fantastisk fart på. Drübeck fløj forbi, men stationen – der var forfælede for et flot Artitec-byggesæt for en del år siden – stod der endnu, dog uden funktion længere. Toget hældede fra side til side, og på et tidspunkt var jeg sikker på, at vi ville flyve af sporet og



På sporene holdt diverse materiel - noget i fin stand, andet krævede en større restaurering. Bemærk rangerrygsignalet i baggrunden.



Også en G 10-lignende vogn fandtes på museet.



Togviserskiltet må stamme fra en station på strækningen, måske Oker. Typen kaldes Der Hampelmann - Sprællemænden på dansk.



Forskellige signaler og andet udstyr - bemærk armsignalet med 'negative' farver (for bedre synlighed).



Udsigt over udkørslen mod vest med interessant sporforløb.

ende ude på marken. Der skete ikke noget, men *Die Bahn* viste atter, at Tyskland er et fantastisk jernbaneland - når tingene fungerer. Punktligt ankom vi til Wernigerode, hvor de gamle damplokomotiver stod og stønnede i varmen - turen til Brocken (Bloksbjerg) har nok været anstrengende.

Hjemturen til Danmark gik atter ad de vante spor, og afslutningsvis kan jeg tilføje, at strækningen mellem Goslar-Derneburg stadig havde armsignaler. I Salzgitter-Ringelheim var en lav bro årsag til, at armsignalerne blot havde halv højde, så de kunne ses af lokomotivførerne på afstand. Derefter er det slut, moderne teknik råder på resten af strækningen til Hannover og nordpå. Dog har mange stationer opstillet armsignaler som mindesmærker (f.eks. Flensburg Weiche, Hamburg-Harburg, Celle m.fl.).

I byen Baddeckenstedt var der opstillet et dampakkumulatorlokomotiv (ildløst damplokomotiv) midt i caféen på perronen, og det er tydeligt, at man lever og trives med sine jernbaner her i landet. Flere af togene var fuldstændigt overfyldte, hvilket til dels kan skyldes, at der ofte kun er tog hver anden time. Men givet er det – jernbanen er nødvendig, og selv i et så bilfikseret land som Tyskland dækker den et stort behov.

* Klubben i Vienenburg rådede på det tidspunkt over BR 52 1360-8, som blev bygget i 1943. Det var dog ude af drift pga. kedelrevision. Lokomotivet har utroligt nok haft hele seks forskellige kedler, siden det blev bygget. Derudover har klubben rangerlokomotivet V 60 1234 samt en ikke ubetydelig mængde rangerlokomotiver, UIC-personvogne og godsvogne.



På perronen i Vienenburg er opstillet lokomotivhjul, som det også ses mange andre steder i Tyskland.



En fin, ældgammel sporspærrer af prøjsisk type.



Pludselig dukkede dette damplokomotiv op - men det forsvandt lige så hurtigt igen.



I udkanten af Vienenburg holdt en del af jernbaneklubbens materiel, herunder denne V 60 og nogle D-vogne.



De to mest almindelige lokomotivtyper i Harzen - til venstre 'Harz-kamelen' BR 199 861-6 og til højre 99 7235-7.



Damptog, trukket af BR 99 7243-1 står klart til afgang fra Wernigerode. Flere maskiner står klar til senere kørsler.



Ved udkørslen mod øst henlår den store rangerbanegård i ruiner - i dag er det hele nok fuldstændigt overgroet eller jævnet med jorden.



Blandt de forskellige togtyper holdt denne lille skinnebus, BR 197 017-9, på HSB's lokalbanegård.



Og så var jeg tilbage med 'min' VT 612 i Wernigerode - her er jeg lige steget ud af toget, der skal videre til Halle. Jeg skal se på Harz-banernes materiel.



På hjemturen så jeg disse to lavstammede armsignaler i Salzgit-ter - broen hindrede ellers, at de ville kunne ses på afstand.



Og til slut et vidunderligt navn til en lokal foderstofvirksomhed. Grafittien kan jeg dog godt undvære.

Nye tog på Svendborg-banen



Arriva Lint nr. 2053 holder på et stikspor i Odense den 17. april 2023.



Lint 2049 ankommer til Svendborg vest den 27. juni 2023 kl. 9.33 - helt rettidigt.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er nok ikke så mange, der har bemærket, at der er indsat 'nye' tog på Svendborg-banen. Siden Arriva for et par år siden overtog driften på denne misrøgtede bane, har der atter været mange aflysninger og erstatningskørsler med togbusser - altså slet ingen forbedring i forhold til tiden under DSB.

Årsagerne til den upålidelige drift er mange, men hovedårsagen er, at infrastrukturen ved den store ombygning i årene 1998-2003 kun delvist blev fornyet - hverken signaler eller anden elektronik blev gennemgribende fornyet, og der blev heller ikke anlagt en stærkt savnet krydsningsmulighed i Kirkeby-skoven nord for Svendborg - her lå tidligere en station med krydsningsmulighed. Når togene ankommer til den helt amputerede Svendborg banegård, er der blot få minutter til at 'vende' togene, førend de returnerer til Odense. Den manglende fleksibilitet betyder derfor, at passagerer under driftsforstyrrelser i reglen jages ud i Stenstrup, hvor de så må vente på viderebefordring med togbus.

Arriva har her til foråret indsat et Lint-togsæt på enkelte afgange. En dag i juni lykkedes det mig at indfange toget under en krydsning på Fruens Bøge, den meget idylliske station i Odenses udkant. Nogle dage senere 'fangede' jeg det samme togsæt på Svendborg Vest. Om de kører bedre end Desiroerne, har jeg endnu til gode at afprøve.



Desiro nr. 3067 er ankommet, og Lint'en afgår i samme øjeblik.



Arriva-Lint nr. 2049 er netop ankommet til Fruens Bøge den 21. juni 2023 kl. 16.29 og skal krydse med sydgående tog. Som det anes i ruden, hænger det gamle emaljeskilt der stadig.

DSB Godsvogne 1965-2001

Litra E til U

Af Ole Linå Jørgensen

Bogen hører til i rækken af Torben J. Andersens bøger om danske jernbanevogne, og er således systematisk opbygget. Først er der et kapitel om DSB-godsvognenes udvikling i den omhandlede periode. 1965 er valgt som skæringsår, fordi de gamle førkrigsgodsvogne stort set var borte på dette tidspunkt, og moderniseringen af godsvognsparken således var ved at være slået igennem. I de følgende år kom der mange nye konstruktioner og til slut i perioden mange ombygninger af indkøbte brugte vogne og indkøb i udlandet af brugte godsvogne til uforandret videre brug i Danmark. I 2001 var det slut med DSB Gods, og derfor slutter historien der.

Inden hoveddelen med beskrivelse af hvert enkelt litra er der et mindre afsnit om litrering og design, det vil sige skrifttyper på vognsiderne. Derudover er der skemaer med omlitrering fra oprindeligt litra før 1965 til nyt efter 1965, ny litrering i 1980 og 1987. I hovedafsnittet om de enkelte vogntyper er disse nævnt i alfabetisk orden efter de litra, vognene havde efter indførelse af computernumre fra 1965. Ved alle opslag af litra findes skitser af vognene i størrelse 1:87 og billede af den aktuelle vogn. Størstedelen af billederne er i farve, og det ses på den gode kvalitet, at forfatteren har haft en stor kreds af fotografers billeder at vælge imellem.

Bagest i bogen er et Appendix med lidt af hvert. Overskrifterne er: Tekniske påskrifter på godsvognene, Kort om bemaling og design, Containerlitra, Læsseprofiler, +box, Godsfærgen "Trekroner", Bremsedrustning, og til slut Kort om DANFRAGT og Dantainer. Endelig er gengivet DSB Godsvognsoversigt 1971, Vognnummervorsigt 1992 og 1996, Railon nummervorsigt 2001.

Bogen er nok ikke mest oplagt at læse fortløbende, da den er ment som opslagsværk. For modelbyggere er den uundværlig som sammenligningsgrundlag, når der kommer nye modeller af nyere danske godsvogne på markedet, eller hvis man vil lave en model fra grunden eller fordanske en industrimodel. Nitetællere bliver advaret mod de højsidede åbne PB/Elo-vogne, der på grund af den store serie har mange ubetydelige forskelle fra serie til serie. Mest iøjnefaldende er nok aksellejerne, som oprindeligt var Athermos glidelejer, men som for en stor del senere blev udskiftet med SKF rullelejer, mens resten af vognene blev ophugget. I vognenes sidste år fik nogle udskiftet træsiderne med stålsider uden nogen systematik i, hvilke numre der fik ny vognkasse. Som supplement til bogen kan det nævnes, at 120 vogne fra slutningen af 1960'erne blev påbegyndt ombygget til svelle- og skinnetransportvogne.

Efterfølgerne, litra E, fik en lige så omskiftelig tilværelse her i landet, inden de forsvandt til udlandet for at vende meget bulede og rustne tilbage, for nogles vedkommende blive udlejet til DDR for at blive endnu mere bulede og rustne og vende hjem til udrangering.

Paller blev mere og mere almindelige til transport af gods, idet de havde standardmål og kunne læsses med gaffeltruck. De

Anmeldelse



mange lukkede godsvogne litra Gs var ikke velegnede til godshåndtering med gaffeltruck, så DSB fik bygget Hs-t, senere His/Hims-vognene med lidt mindre ydre mål end Gs-vognene, men med forskydelige sidevægge, så man kunne manøvrere med en gaffeltruck i en halv godsvogn ad gangen. Ifølge teksten blev Hims-vognene blandt andet udrangeret på grund af megen rust. Vognkasserne har dog nogle steder trods den baggrund holdt sig ualmindelig godt som skure. Hims blev efterfulgt af lignende, men længere typer.

Ved flere vogne står angivet, at akselkasserne er malet gule eller røde, hvad man også kan se på de tilhørende billeder; men først på side 144 afsløres det inde i teksten, hvad det betød. Fra omkring 1988 skulle alle RIV-mærkede godsvogne have helhjul, altså ikke hjul med påkrympede bandager. Helhjul fik røde akselkasser, bandagehjul fik gule akselkasser, og samtidig maledes fire streger over bandage og hjul, så man kunne se, om bandagen var gået løs og havde forskubbet sig.

Desværre er der – ikke mange, men – en del trykfejl i bogen. For eksempel er det uklart for anmelderen hvad der menes i følgende citat på side 11: "--- at man for det eksisterende vognmateriel af konstruktionsmæssige årsager kun ville være muligt at mærke to vogntyper, nemlig Hbikks-tt og Ljgs til hastighederne 22,00 tons hhv. 21,5 ton." I sammenligning med alle de oplysninger, man får i bogen, er det kun et minimalt kritikpunkt, og ved de fleste andre trykfejl er det muligt at gætte sig til det rigtige.

Hvis man har nogen som helst interesse i at læse baggrund og se foto og tegning af enkelte eller måske alle vogntyper, er bogen uundværlig. Køb den, hvis den ikke allerede er udsolgt.

Torben Johannes Andersen: DSB godsvogne 1965 – 2001. Litra E til U. Forlag TjA Historic. Virum, 2023. Format 21,5 x 30,5 cm. 184 sider. Pris 535 kr. i modeltogsforretningen.

Mit eget Märklin-anlæg

Tekst og foto Flemming Søeborg

Artiklen i nr. 69 om genskabelsen af det historiske og fascinerende Märklin-anlæg fik mig til at tænke på mit eget Märklin-anlæg, tilbage i 1960'erne. Dengang var det utænkeligt at tage billeder af noget så banalt som en plade med elektrisk tog, så jeg har ingen - bortset fra dette eneste, som jeg tog ret sent i 'karriøren' - formodentlig i 1969-70, hvor interessen så småt var ved at fordufte for en tid.

Anlægget var ikke stort - ca 100 x 160 cm, men hvad det manglede i udstrækning, havde det til gengæld i overmætning og tilstopning, helt i tidens ånd.

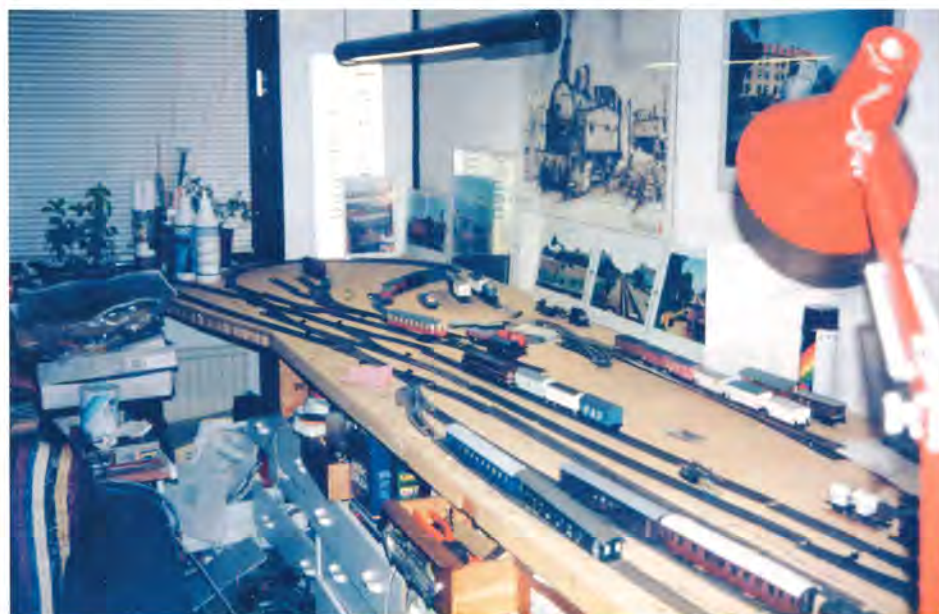
Der var oval på oval, naturligvis med Märklins blikskinner, som kunne fås med meget skarpe kurver - herligt, for så kunne der blive plads til endnu mere, når blot vognene ikke var for lange, for så væltede *savsmuldstræerne*, vogne ne kolliderede med *vingesignalerne* og stødte på de store lanterner på *skiftesporrene*. Man kan fornemme det på nogle af vognene i forgrunden, der har et overmåde stort udhæng i kurverne, også selvom vognene naturligvis var stærkt forforkortede.

Men det var slet ikke det, det drejede sig om, det var at få mest muligt - og mest muligt *var* mest muligt på mindst mulig plads. Så på dette billede, som viser det meste af anlægget, ser vi forrest Liliputs 'Mitropa'-restaurantvogn ("spisevogn"), koblet til denne en DB-Silberling-nærtrafikvogn fra Märklin, og det tog blev (formodentlig) trukket af Märklins grønne 3030, et svensk Da-ellokomotiv, købt billigt som nyt hos Nyboder Hobby. Jeg gav 50 kroner for det, og det var meget billigt - få år senere var prisen 3.000 kroner for en ubrugt model i Kolls katalog... Behøver jeg at sige, at mit lokomotiv blev brugt så meget, at det næppe ville have kunnet indbringe indkøbsprisen ved et salg? I øvrigt kørte det for det meste uden forløber, for den havde en kedelig tendens til at afspore - til gengæld trak lokomotivet kolossalt med vogne.

Bagved ses 'supertoget' - den stadig ret nye Märklin-model af DSB's My 1106, tilkoblet samme firmas B-vogn samt en SJ-vogn - så var vi flot kørende!



Min bane omkring 1970 - totalt overfyldt legebane 'mit allem drumherum'.



Det sidste forsøg på at lave en bane med Märklin-K-skiner i 1996.

På tredje oval ses en Liliput HD-vogn samt en af Märklins billige tankvogne, til venstre en Kds-silotankvogn, en UIC-kølevogn og på stiksporet ved banegården Longs Tuborg-vogn.

Banegården er Fallers flotte "Altenstein"-station, et rigtig romantisk og omfangsrigt byggesæt. Der er samme firmas *kommandopost*, og træet er et flot eksemplar af en birk fra Britain's - og det samt Tuborg-vognen er stort set det eneste fra anlægget, jeg stadigvæk har.

I baggrunden ses Fallers tyske posthus, det høje tårn er den moderne kirke fra Faller, mens Heljans byhuse (apoteket og købmanden) har fundet plads midt i byen med det lille bondehus foran, og

bagved ligger Heljans ét-sporede remise. Mellem disse bygninger anes et stikspor, hvor et Airfix-damplokomotiv holder, og i remisen ses skinnebus nr. 3016, på det tidspunkt udrangeret. Bagest ses Märklins store buebro, der ikke førte over noget som helst, men en bro måtte man jo have, her med endnu en My, og ovre i bageste hjørne - bag *vingesignalet* - står Fallers gartneri.

Blandt tilbehøret ses H.O. System-lygtepæle, Matchbox-og Lego-biler, og der gemmer sig også en del Preiser-figurer. Ærmet og figuren, der læner sig ind over anlægget, tilhører min gamle ven og skolekammerat Lars Skjærriis, der har forholdt sig tro over for Märklin-systemet.



- det var flot og fint tænkt, men pladsforholdene og de umulige hul-profil K-skinner af første generation gjorde udslaget.

Billedet vækker selvfølgelig mange minder, men det viser også den store glæde og fortryllelse, vi havde ved at se og prøve alt det, der var muligt med modeltoget - at skabe vore egne drømmeuniverser, lige meget om de var dybt urealistiske, og hvor man næppe kunne se skoven for bare træer. Det var sjovt, det var spændende, det var lærerigt, og vi fik afprøvet vore evner i kreativitet, fantasi, planlægning, men også i ren teknik, elektriske systemer, konstruktioner - og med tiden lærte vi os også mere om *de rigtige jernbaner*. Og det var jo i grunden slet ikke så slemt.

Til sammenligning har jeg vedføjet et par billeder af mine senere bestræbelser på at bygge et større Märklin-anlæg med

K-skinner i min daværende ét-værelsers lejlighed i begyndelsen af 1990'erne, et projekt, der var dømt til at mislykkes. Det blev da heller aldrig til andet end prøveopstillinger, så fik jeg travlt med andre ting, og jeg solgte alt mit nye og gamle Märklin-materiel, bortset fra nogle af de første modeller.

Stærkt medvirkende til min beslutning om at skifte fra Märklin til to-leder jævnstrøm var, at Fleischmanns treleder-modeller kørte væsentligt bedre end Märklins egne på Märklins spor - og så var jeg solgt: Når en producent af jævnstrømsmodeller kunne gøre det bedre end selve nestoren til treledermødder, hvordan ville Fleischmanns modeller så ikke være på toleder-spor? Jeg blev ikke

skuffet, og det blev jo endnu nemmere med den digitale drift - når bare det ikke blev for teknisk! Nu melder behovet sig atter for at få gjort noget med 'modeljernbane-tørsten'. Mere i de kommende numre.

De to sidste billeder viser det sidste stadium i min tid som märklinist: Nu var der ryddet gevaldigt op i sporplanen, der skulle være lange kørestrækninger og opstillingsspor til den voksende samling af modeller, men pladsforholdene var umulige - for det var en ét-værelsers lejlighed. Planerne gik i vasken, og jeg flyttede til en større lejlighed - hvor jeg byggede et mindre anlæg (to-skinne, digitalt) - men det er en anden historie. Den kunne i sin tid læses i 'banen'.

Snälltåget på skinner



Firevognssættet fra L.S. Models.

Af Flemming Søeborg

Man kan atter så småt igen køre med nattog sydpå fra Danmark. Det er det svenske firma Snälltåget, der kører liggevognstog fra Stockholm til Berlin - via Danmark og Hamborg. Når man kigger på landkortet, kan man tydeligt se, at der ikke er tale om den korteste vej, og i øvrigt er den eneste, danske påstigningsstation Ørestad ude på Amager, så det udelukker jo på forhånd ganske mange fra at bruge forbindelsen. I givet fald skal man så stige på kl. 23.07 i Ørestad for at stige ud igen i Hamborg kl. 5.31 eller kl. 8.47 i Berlin. Om vinteren kan man dog køre direkte til Zell am See i Østrig med Snälltåget, der tilmed standser i Høje Taastrup, Odense og Kolding. Denne sommer gik turen dog til Bad Gastein (Schwarzach St. Veit).

Heljan har i 2022 for Lemke Collection udsendt nogle vognsæt med disse liggevogne, der baserer sig på de velkendte, ældre DSB-typer Bc-t. Vognene er dekoreret i Snälltågets forfriskende, farverige design. NMJ har udsendt den svenske restaurantvogn i samme bemaling, litra AB3K, tilbage i 2019, mens L.S. Models har annonceret to firevognssæt med de nyere typer Bvcmz 482.5 fra DB. De kommer i løbet af året, men disse vogne tager den kortere tur via Trelleborg-Sassnitz og er dermed måske ikke så relevante for danskere. Trækkraften kan være BR 189 eller BR 193 'Vectron' i firmaets specielle bemaling.

Heljan art. nr.

HE13060801/13060802/13060803;

tre-vognssæt med liggevogne Bc-t.

Pris ca. kr. 1.700,-

NMJ art nr. 203.711 Restaurantvogn

ABK3; pris ca. kr. 530,-

**L.S. Models art. nr. 48099 Snälltåget
firevognssæt liggevogne Bvcmz.**



Heljans modeller af Snälltåget, her som trevognssæt. Foto Heljan.



NMJ's svenske restaurantvogn.



Snälltåget ved perron på Malmø C. den 19. august 2019. Foto Matti Blume - wikipedia.



Nærbillede af en af vognene i nattoget på Malmø C. den 19. maj 2023. Foto Flemming Søeborg.



Et par andre, svenske passagertog, bagest ses X 2000 på Malmø C. den 19. maj 2023. Foto Flemming Søeborg.

Nogle betragtninger over modelbygning

Gaven fra EVP, en Q-vognkasse af appelsinkassetræ.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

I forbindelse med Erik V. Pedersens bortgang i vinter kom jeg til at tænke på en samtale, vi havde for mange år siden om detaljer på modeller. Anledningen var, at han havde sendt mig en af sine håndbyggede modeller af et Q-vognsskur.

Da jeg ringede for at takke for det, faldt talen naturligt nok ind på selve detaljeringsgraden og materialevalget, og dér var han klar: appelsinkassetræ til modeller af træ! Ingen slinger i valsen. Modeller af metalgenstande, så vidt muligt lavet i metal og så fremdeles.

Jeg var vant til plasticmodeller og tænkte bl.a. på de uhyre fine støbninger af UK Modellers Q-vogns-byggesæt, hvor selv de mindste kæder var med - og hver enkelt af de i alt 12 kæder var individuelt graverede. På EVP's skur var der ingen - men skuret virkede alligevel overbevisende, for hvad det manglede i 'korrekthed', havde det til gengæld i sjæl, udtryk og atmosfære - og det ses tydeligt, når man kigger på billederne: Kæderne mangler, der er ingen håndbøjler, beslag eller andet, som fandtes på vognkassen, litreringen er blot antydnet med kruseduller - men til gengæld oses siden med de ophængte redskaber af liv, af autencitet, af et skur, der bliver brugt og indimellem glemt af brugerne.



Bagsiden af vognkassen med kattelem, skæve jalousier og afskallet maling.



I den ene gavl er der et kakkelovnsrør påbygget. Taget ser ud til at blive lappet her og der.



Nærbillede af vognside med diverse redskaber ophængt - 'lige til modeljernbanen', for nu at bruge et EVP-udtryk.



Q-vognkassen, som den stod i havnen ved Munkebo juli 2010. Hvor den stammede fra, aner jeg ikke, og der var ikke antydninger af filtrering bevaret.



Bagsiden af vognkassen var betydeligt mere misrøgtet.



I havnen fandtes også dette mere faste skur af gasbeton - også velegnet som model.



Afløseren, G-vognkassen i Munkebo Havn den 22. marts 2013 - ikke meget 'miljø' over dén vognkasse.



De to skure står side om side med de obligatoriske hyldebuske lige ved siden af.



Det var inde i Q-vognskassen i Munkebo, at der var virkelig interessant - men det var kun synligt gennem en defekt ventilationslem.



Nærbillede af en af væggene i Q-vognskassen - bemærk nedstrygeren på væggen.

Se f.eks. på skovlen - den har EVP selv fremstillet af små stykker blik og metal, møjsommeligt loddet sammen - og den gamle vandslange ser præcis så mør og gammel ud som en slange, der har hængt på stativet i mange år. På taget står en malerbøtte med en halvt druknet pensel i - maleren er åbenbart gået til frokost - en herlig detalje. Og ikke mindre original er kattelemmen på bagsiden - hvem tænker allers på at lave sådan en detalje?

Så jo, det var en mester, der forsvandt med Erik V. Pedersen - og til sammenligning med et muligt forbillede nogle billeder, jeg i anden anledning tog i 2010 i Munkebo Havn, hvor der dengang stadig stod en Q-vognskasse som fiskerskur. Her var det dog indvendigt, at der var nok af detaljer at studere. Da jeg nogle år senere atter tog ud til havnen, var Q-vognskuret væk, og i stedet stod der en G-vognskasse. Om nogle år vil andre nok finde, at den er spændende og værd at bevare.

Søndag d. 10. september 2023
kl. 10³⁰-15³⁰ ! Adalshallen, Skørring

STORE- byttedag

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

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

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



Børn under 12 år ifølge med voksne gratis adgang!

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



"Anna Nr. 10"



'Anna Nr. 10' set fra lokomotivførersiden.

Af Flemming Søeborg

"Anna Nr. 10" er den poetiske betegnelse for det kraftige rangerlokomotiv Dh2t af typen ELNA 6H, bygget af BMAG som nr. 9963 i 1930. Akseltrykket var 14 t. Oprindeligt blev det leveret til Hersfelder Kreisbahn som nr. 2, i 1951 kom det til Eschweiler Bergbau Verein (EBV) i Alsdorf ved Aachen og fik betegnelsen "Anna Nr 10". Det kæmpestore kulværk ("Kokerel") var del af en meget stort mineselskab med flere gruber på egnen, herunder gruben "Anna". Selskabet havde adskillige damplokomotiver og et omfattende spornet.

Minedriften ved gruben begyndte i 1848, men først i 1871 fik værket jernbaneforbindelse med *Rheinische Eisenbahn* i Stolberg. Virksomheden voksede de følgende år med flere gruber og skakter, blandt andet forbundet med svævebaner, og omkring Første Verdenskrig var anlægget det største i Europa. Desværre skete der en række voldsomme ulykker i minegangene i årenes løb, hvorved mange hundrede minearbejdere omkom.

EBV var den sidste virksomhed i det daværende Vesttyskland, der brugte damplokomotiver i daglig drift helt op i 1980'erne, og i datidens blade var der mange artikler om denne virksomhed. Jeg pakkede selv min hyggelige Citroën 2 CV varevogn og drog af sted i sensommeren 1982 for at opleve disse lokomotiver på tættest hold.

Jeg gjorde ophold i Alsdorf lige over for værket, og der var livlig rangering med bl.a. "Anna Nr. 7" - dette var dog en maskine med sidevandkasser. Nr. 10 så jeg ikke ved den lejlighed. Det var i øvrigt på høje tid, at jeg fik besøgt stedet, for den 31. december 1983 sluttede kulbrydningen i gruben "Anna" og brugen af damplokomotiverne ophørte. I 1992 sluttede al minevirksomhed på stedet, og værket blev nedlagt.

I dag er store dele af området bebygget eller udlagt til grønne arealer, men enkelte af de markante bygningsværker fra minedriften er bevaret. Det samme gælder flere af damplokomotiverne, der er overtaget af forskellige jernbaneklubber. "Anna Nr. 10" er således havnet hos Fränkische Dampfbahn Schweiz, hvor det fik ny kedel og nye dampcylindre samt Indusi i 1992.

"Anna Nr. 10"

For et par år siden lancerede Tillig en velegnet grundmodel, der siden er kommet i forskellige varianter, blandt andet som BR 92 fra DR samt i fransk udgave. Jeg har beskrevet den franske model tidligere, og nu er turen altså kommet til "søde, lille Anna", som slet ikke er så lille endda.

Der er ikke den store forkel på den franske og på den tyske udgave - umiddelbart kunne man godt tage maskinen for en let ændret BR 81, hvad den vel også er inspireret af. Som nævnt er lokomotivet et resultat af ELNA*-arbejderne



Fronten på det ret plumpe lokomotiv.



Bagsiden på lokomotivet med kulkasser, dækket af et par klapper.



Detaljer på kedel og fodplade.



'Anna Nr. 7' under rangering ved kulværket i Alsdorf august 1982. Som det ses, er dette en maskine med sidevandtanke.



Nu er 'Anna Nr. 7' kommet hen på et spor tættere på mig, og man kan bedre fornemme størrelsen på dette tenderlokomotiv.



'Anna Nr. 10' fra Tillig. Foto Tillig.

gennem 1920'erne, bestræbelserne på at udvikle nogle få, standardiserede lokomotivtyper for at rationalisere jernbanedriften.

Tillig-modellen er meget tung og giver dermed indtrykket af det tunge rangerlokomotiv. Overdelen er metalstøbt med diverse detaljer separat monteret. Det gælder styringsstang, rørføringer, ventiler osv., men der er ellers ikke mange detaljer - ganske som på forbilledet. Der er trelyslanter for og bag. Der er frit gennemsyn gennem førerhuset, men det afslører også, at kedelbagvæggen er fuldstændigt bar - her burde der i det mindste have været antydet manometre, håndtag og andre betjeningsdetaljer.

Der er ligeledes helt frit gennemkig mellem kedel og fodplade. Tilligs model har særdeles fint gangtøj (kunststof), men det betyder desværre også, at det er MEGET skrøbeligt, og man skal for alt i verden ikke tage fat om gangtøjet, når

man løfter modellen. De tynde stænger risikerer nemlig at knække eller ryge ud af deres bittesmå holdere. Det havde været langt bedre med et mere kraftigt og solidt gangtøj af udstanset metal.

"Anna Nr. 10" har træk på alle fire aksler og trækker godt trods manglende hæfteringe; vægten er 258 gram. I analog udgave kører maskinen stille og fint uden rokkebevægelser. Der er vedlagt enkelte løsdele, og den analoge model er udstyret med Next18-snitsted. Tillig anbefaler, at man anvender firmaets egen dekoder (art. nr. 66036) eller Uhlenbrock (også art. nr. 66036).

* *ELNA - Engerer Lokomotiv-Normen-Ausschuss*, Under-udvalget for lokomotiv-normer, nedsat i 1917 som et led under *Allgemeinen Lokomotiv Normen-Ausschuss (ALNA)*. ELNA 6H var det kraftigste lokomotiv i ELNA-programmet, udviklet i begyndelsen af 1920'erne.



Der er ikke ret mange ekstra detaljer på lokomotivet.



Håndkoloreret illustration af kulværket ved Grube Anna i Alsdorf, anno 1898. Samling industrie.lu.



Luftfoto af værket i Alsdorf, mens det var i fuld kraft. Samling industrie.lu.

Tillig art. nr. 72026 Damplokomotiv "Anna" Nr. 10. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 3.000,-.

DSB's damplokomotiv litra P 103-105, 120-128 ("lille P")



KSB P-maskine under viadukten på Vangedevej før 1948. Billedet er desværre noget beskadiget. Ukendt fotograf, arkiv Leif Ørndorf.



'Lille P' nr. 125 henstillet i remisen ved Østerport station i 1950'erne. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



P 931 og P 125, udstillet side om side under Morop-kongressen i Odense 1970. Foto Kaj Pedersen.

Af Flemming Søeborg

"Lille P" - eller blot litra P - var nok DSB's mest ejendommelige damplokomotiv, idet det var konstrueret til at køre baglæns, når det skulle frem!

Årsagen til, at Lille P skulle bakke, når det kørte fremad, var den ret uheldige konstruktion uden forløber foran cylindrene, mens tenderens hjul var monteret i en Bissel-bogie. Da de baner, som lokomotiverne skulle bruges på, var uindhegnede, blev der monteret en

stor kofanger bagest på tenderen, mens vacuum- og varmeledninger kun var ført frem til pufferplanken i røgkammerenden. Lokomotiverne skulle bruges på de nyanlagte baner til Thy, Glyngøre og Assens, der var anlagt med særdeles spinkle spor - 17,5 kg/m. Der skulle spares, men det viste sig at blive dyrt i den sidste ende, da sporet ret hurtigt måtte forstærkes.

DSB's overmaskinmester Otto F.A. Busse d.y. fik til opgave at konstruere dette lokomotiv, baseret på "Engerth"-typerne

(støttetender-lokomotiver). Halvdelen af de 12 maskiner blev bygget af Hohenzollern, resten af Esslingen i årene 1882-83. De fik numrene 103-105 og 120-128. Busse opnåede endda patent på sin konstruktion, selvom der vist ikke kom yderligere resultater af hans arbejde - men det bevarede eksemplar af 'Lille P' nr. 125 på Danmarks Jernbanemuseum er prydet med en plakette med "Busse's Patent".

Lokomotiverne var som sådan gode nok, men de viste sig hurtigt at være alt for



P 125 er trukket udendørs for en gangs skyld i maj 1995 for at blive luftet. Bemærk de røde hjul og eger. Foto Flemming Søeborg.



Fabriksskiltet med Busse's Patenrt.



Truck'en med de røde hjul.

små for Statsbanernes behov, så efter at have fået nye kedler i årene 1898-1904 blev de efterfølgende solgt til nogle af de talrige privatbaner, der havde brug for (billig) trækraft. Således fik de alle nye ejere (HHB, KSB, RGGJ, RHJ, TFJ og TKVJ).

DSB kunne ånde lettet op over at være sluppet af med P-maskinerne samtidig med, at sporene på de berørte, letbyggede baner blev forstærket. På privatbanerne fungerede lokomotiverne så vidt vides udmærket, selvom trækraf-

ten nok var begrænset, og den højeste hastighed var 45 km/t. De fleste blev da også udrangeret i 1920'erne.

I 1948 måtte DSB overtage Slangstrup-banen, KSB, og hvad fulgte med i 'købet'? P 125, som DSB godt 40 år tidligere var sluppet af med. Maskinen blev hurtigt udrangeret, men heldigvis havde nogle i etaten åndsnærværelse nok til at bevare og tilbagelitrere lokomotivet, som gennem mange år har stået i den permanente udstilling i Odense.



Detaljer på fodpladen.



Maskinen set oppefra - den syner ikke af meget i den store remise.



Detalje på den specielle Allan-styring.



P 125 i dens nuværende stand på museet med personalet i færd med klargøring af maskinen (mannequindukker).



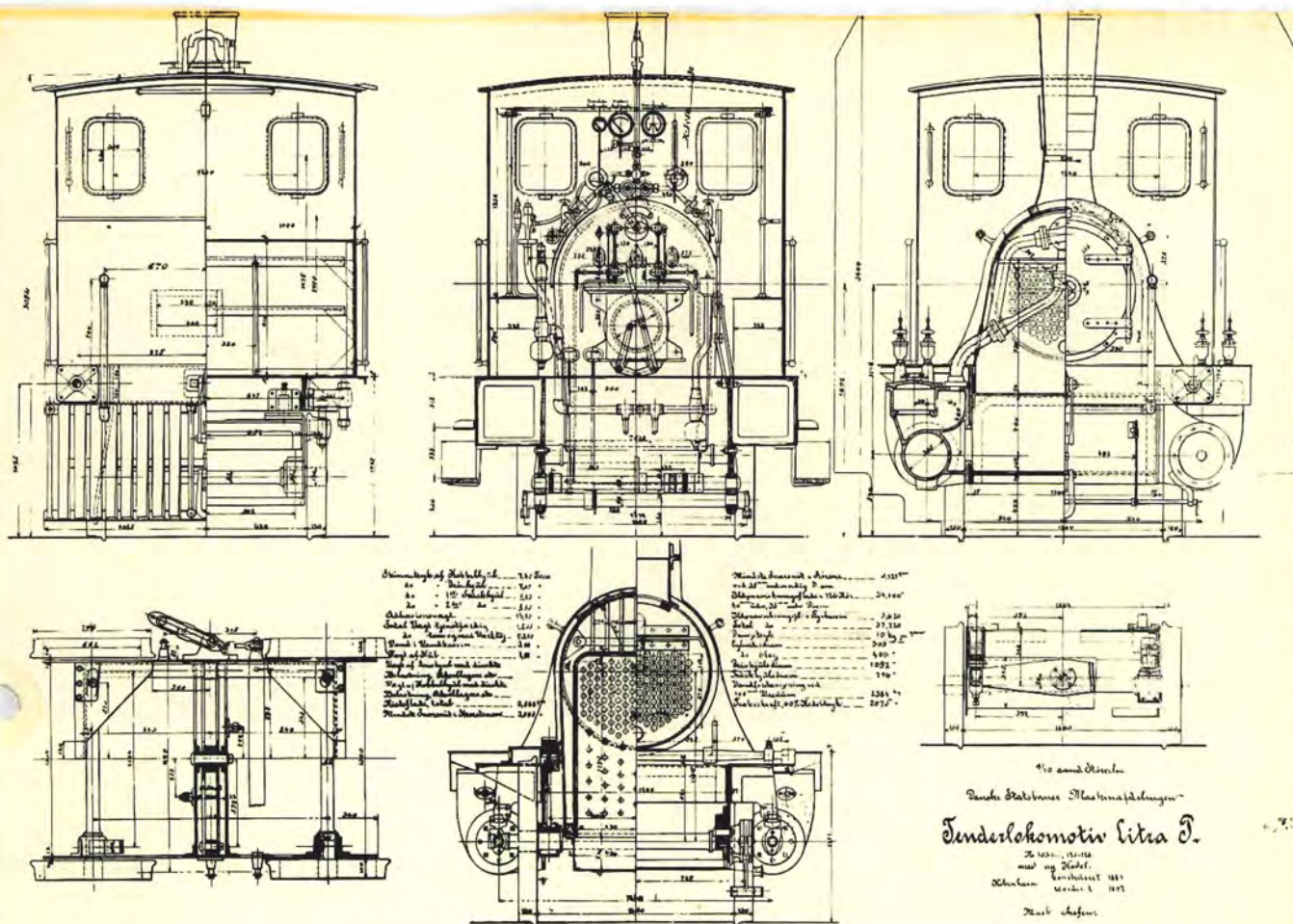
Et kig ind i førerhuset, hvor der normalt kun var plads til lokomotivføreren.



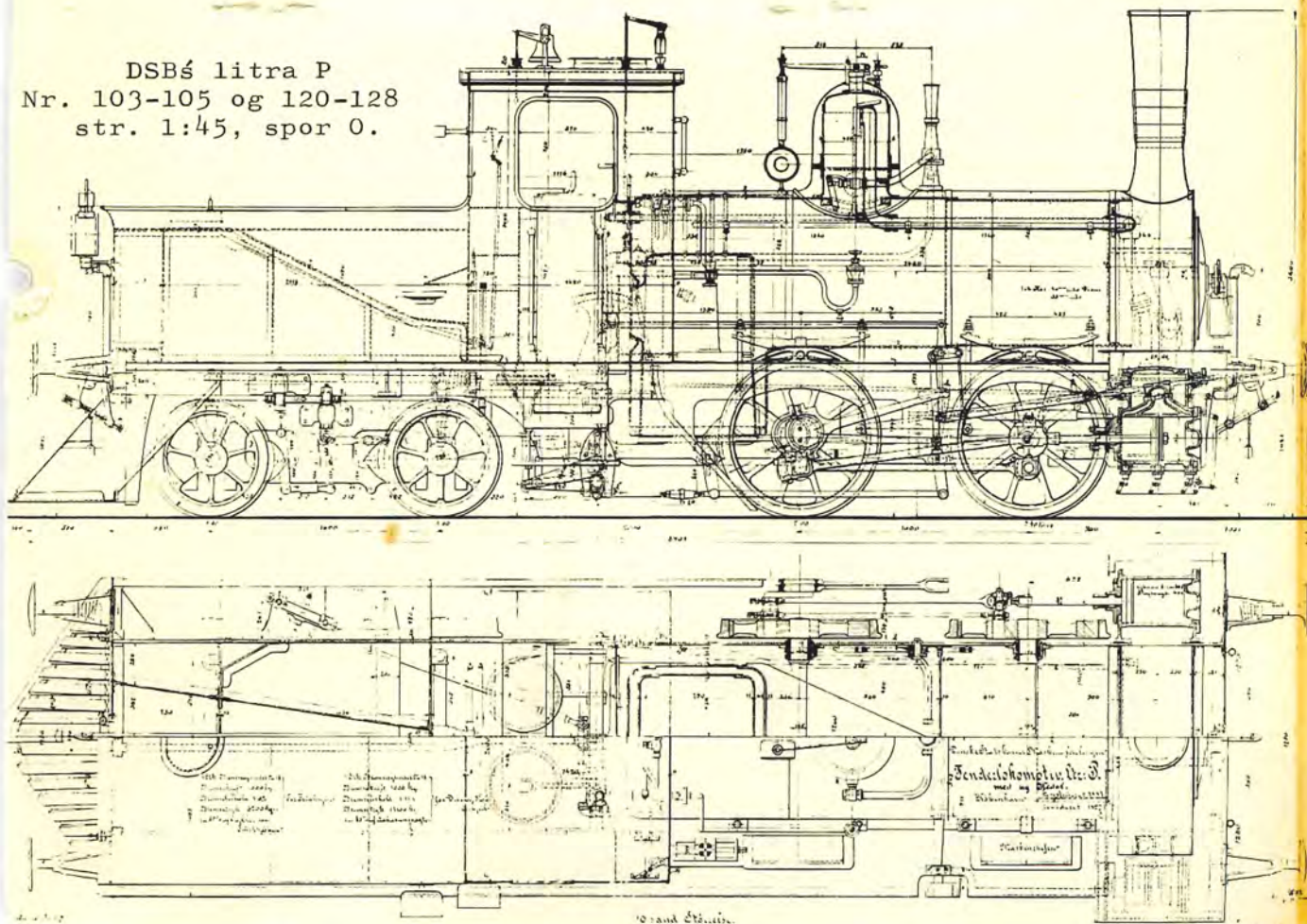
P 125 set bagfra med den berømmelige kofanger.



Kofanger og trækkrog på tenderens 'bagside' - som jo altså er forrest ved normal kørsel.



DSBś litra P
Nr. 103-105 og 120-128
str. 1:45, spor 0.



"Lille P" er ankommet!

Pudsig virker maskinen med den sammenbyggede tender.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

For et par år siden tilkendegav Finn Lekbo, at han ville lave "Lille P" i H0-model. Den er jo et af de ejendommeligste damplokomotiver, der har kørt i Danmark, for lokomotiverne var konstrueret til - for det meste - at køre baglæns, når de skulle frem, hvorfor de havde en kofanger i tender-enden.

Det er en fortryllende, lille maskine, som fanger indtrykket af denne specielle maskine på allerbedste vis. Når man kigger på modellen, er det måske svært at forestille sig, at denne lille sag faktisk kan køre - men det kan den, og den kører godt.

Modellen er bygget udelukkende i metal med alle dele loddet på. Som det fremgår af billederne af P 125, er kedlen ret bar, og der er sammenlignet med andre damplokomotiver ikke nær så mange detaljer at tage hensyn til - men de, der er

på forbilledet, er der også på modellen, og de er vel udført.

Finn Lekbo medgiver, at den meget komplicerede Allan-styring rager lidt for meget ud til siderne, men det var ikke muligt at gøre det 'slankere', når det samtidig skulle fungere - og holde til kørsel. Og det er jo vigtigt, at der ikke kun er tale om en vitrinemodel.

Jeg spurgte Finn ved præsentationen af projektet, om den kunne leveres i privatbaneudgaver, og det kunne den - som i dette tilfælde som Hornbækbanens HHGB nr. 2.

Hornbækbanen anskaffede to stykker, men det ene, nr. 2, blev udrangeret allerede i 1918, mens nr. 3 holdt ud til 1936. Det vil derfor være svært at køre en historisk korrekt kørsel med maskinen, men på fantasiens modeljernbane kan jo som bekendt alt lade sig gøre - og smuk

er maskinen under alle omstændigheder. Mig bekendt findes der slet ikke andet HHGB-materiel end en skinnibusbivogn fra EpokeModeller, så her må man bygge selv. I "Lokomotivet" nr. 1 fra 1983 var der en byggevejledning til HHGB Q 1-rejsegodsvognen, som ses her.

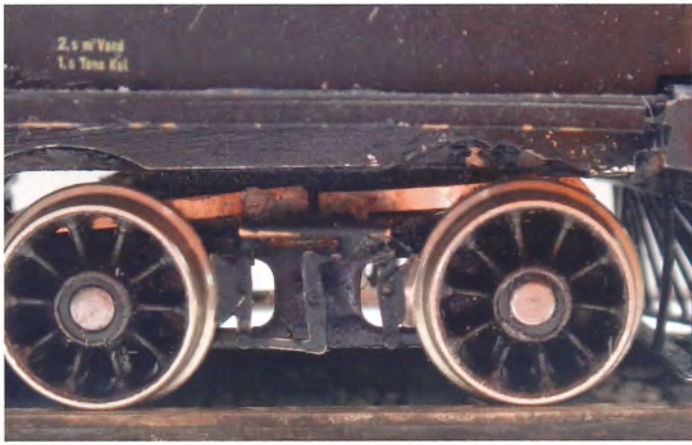
Modellen er udstyret med dekoder og er udviklet til DC-systemet. Trækkraften er naturligvis beskeden, men den halve fornøjelse er at se hjulene gå rundt og se det spinkle og komplicerede gangtøj i bevægelse. En perle til samlingen - og hvor ville jeg ønske, at sådanne skønne maskiner også kunne blive udviklet som storseriemodeller, så flere ville kunne nyde 'lille P'.

**Felix Team: DSB P 125 /HHGB Nr. 2.
H0-model, DCC-udgave, epoke 1 (-VI).
Pris ca. kr. 13.400,-**

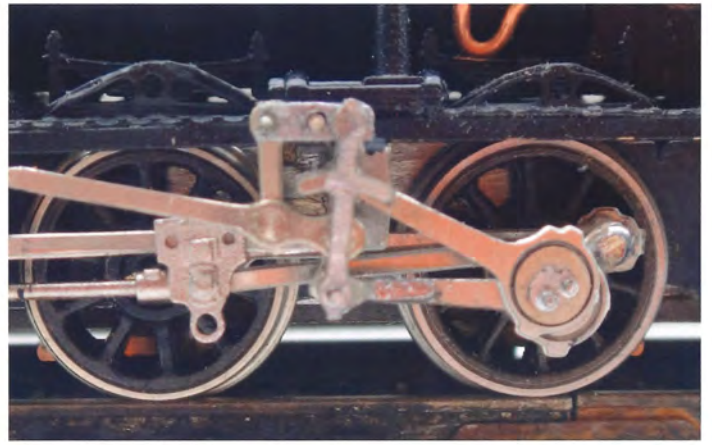
Set 'forfra' ligner maskinen en 'normal' maskine.



'Busse's Patent' - man var vel stolt af sit værk -.



Tenderbogien med strømoftag - det skal nok lige have en diskret farvelægning.



Nærbillede af det komplicerede gangtøj og styring.



Som mange måske vil køre med modellen.



Bagenden er den rigtige forende....



- så dette er den rigtige vej.



Portræt af en ægte oldtimer.

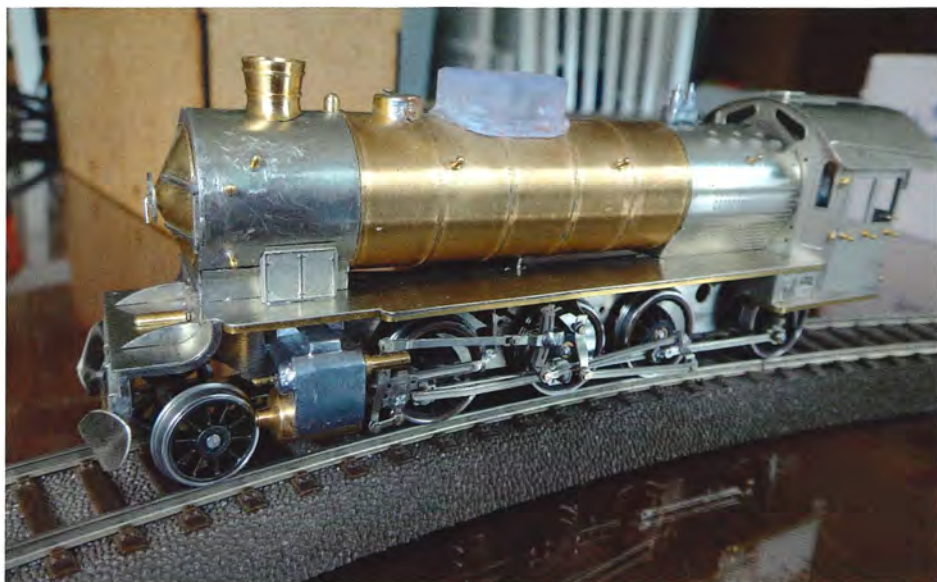


Og her ses en korrekt oprangering med HHGB 2 og HHGB Q 1 - så mangler blot resten af toget.



Fine detaljer - ikke mange, men vel udført.

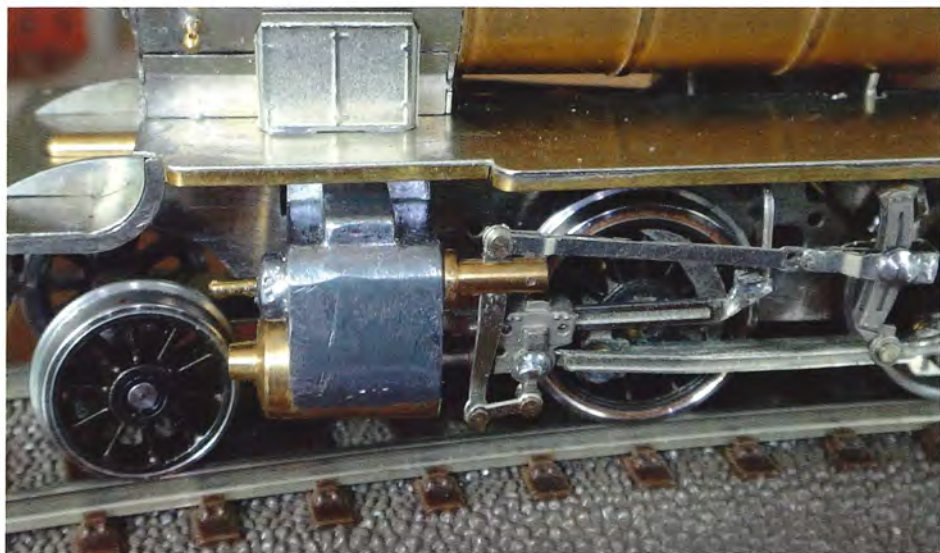
En overraskelse...



H-maskinen nærmer sig færdiggørelsen.



En imponerende maskine.



Nærbillede af cylinder og en del af gangtøjet.



Førerhuset ser sådan ud på den endnu ufærdige prototype.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

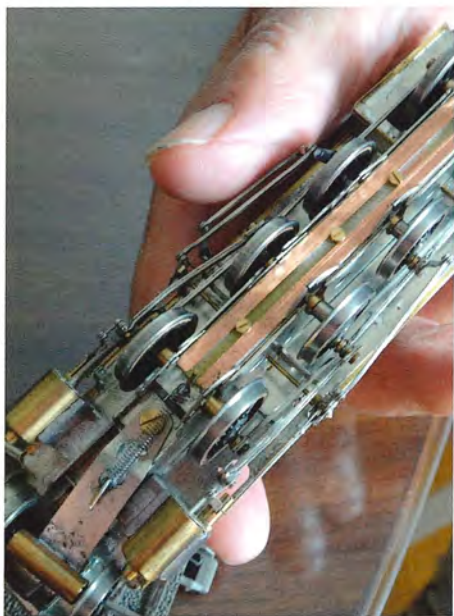
Finn Lekbo havde en overraskelse med sig i bagagen – nemlig den komplette modsætning til 'Lille P', modellen af den mægtige H-maskine (første serie uden røgplader). Det var kun prototypen, selve lokomotivet uden tender, u-malet og u-dekoreret, men meningen var også at vise modellens glimrende køreegenskaber i forbindelse med dens kurve-egnethed.

Problemet med H-maskinen er de ret

tætsiddende tre drivakslar og afstanden til den fjerde, hvilket umiddelbart ville gøre maskinen meget stiv og umulig at anvende i kurver. Den sideværts bevægelighed er størst i aksel 2 og 3, mens nr. 1 er ret fast lejret, og nr. 4 har lidt sidelæns forskydelighed. På R 360 mm var der ingen problemer med at skubbe modellen gennem kurverne, og når først den færdige maskine får tilkoblet tenderen med drev (meget tung, siger Finn), vil H-maskinen nok leve op til forbillede med hensyn til kørsel og trækraft, relativt set.

Inden længe bliver H-maskinen lavet færdig og udsendt til den snes kunder, der har forudbestilt dette stykke mekanisk vidunder – om han har andre modeller under forberedelse og i givet fald hvilke, undlod han at svare på, men man kan jo håbe på flere fra hans hånd.

H-maskinen klarer R 360 mm Ø uden problemer.



God kurvekørsel på grund af stor sideværts bevægelighed ved aksel 2 og 3 og lidt mindre ved 4. Drevet ligger i tenderen.

Af Flemming Søeborg

Titlen på bogen er måske ikke den mest spændende, selvom bogen prydes af et fint billede af et blomsterprydet DSB-tog på vej over Christian X.'s Bro over Alssund. Men er man den mindste mule interesseret i jernbaner, teknik, danmarkshistorie, post-, telegraf- og telefonvæsen, el- og energiforsyning, vej- og havneanlæg, offentlig administration, sågar arkitektur, sprogrøgt og en masse andre emner, er denne bog nærmest uomgængelig, da den giver et samlet overblik over forholdene.

Det drejer sig om den omfattende udvikling af Sønderjylland efter Genforeningen i 1920. Landsdelen var nedslidt, misrøgtet og præget af forfald og fire års krigsforhold, og udviklingen havde stået i stampe på alle områder, ikke kun hvad angik infrastruktur.

Derfor skulle der investeres massivt i at bringe landsdelen op på samme - eller højere - niveau end resten af Kongeriget. Hvis vi blot omtaler jernbanerne, forestod der omfattende ændringer, fornyelser og forbedringer. Ud over hovedstrækningerne var der et mylder af prøjsiske "Amtsbaner", smalsporede jernbaner ud fra byerne Haderslev, Åbenrå og Sønderborg med de mest pittoreske, men også upraktiske, snoede linieforløb. Flere af banerne var tilmed helt urentable og nedslidte.

Gradvist afvikledes disse baner, men omvendt måtte DSB overtage hoved- og sidebanestrækninger, der heller ikke levede op til DSB's standarder. Tilmed var alt materiel kørt tilbage til Tyskland. Værst var det måske i Padborg, der efter grænsedragningen i 1920 blev ny grænsebanegård - men stationen var blot en mindre forgretningsstation, slet ikke indrettet på de nye forhold.

Stationen måtte udvides kraftigt med ny banegård, remise- og værkstedsanlæg, faciliteter for politi og toldere, tjenesteboliger m.v. Der blev anlagt en ny bane Rødekro-Løgumkloster (-Bredbro) i 1927 - nok lidt forhastet, for allerede i 1938 blev den atter nedlagt. Dertil kom talrige andre forslag, hvor det vigtigste var nedlæggelsen af Amtsbanerne på Als, der blev erstattet af DSB-banen til Mommark. Endvidere

NIELS JENSEN



HJÆLPEN TIL SØNDERJYLLAND

Statens og privates ekstraordinære investeringer i Sønderjyllands infrastruktur 1920-1940

FRYDENLUND

fik DSB grundlagt begyndelsen til det næsten landsdækkende rutebilnet her.

Som nævnt ovenfor var det ikke kun jernbanerne, der skulle fornys, det var 'hele paletten' med hensyn til infrastruktur, men også rent administrativt. Resultatet var, i følge Niels Jensen, at Sønderjylland på flere områder var langt mere moderne indrettet end resten af landet - for eksempel var landsdelen den første i Danmark, der fik fuldautomatiske telefoncentraler.

Bogen er et godt og grundigt arbejde med glimrende, flydende fortælling og

er meget velskrevet - jeg læste den faktisk i ét stræk, da den er lige så spændende som mange andre, litterære værker - uden at blive alt for teknisk eller indforstået. Da 30 kapitler med hvert deres tema, kan man jo i første omgang nøjes med de temaer, man er mest interesseret i, og derefter lade sig inspirere.

Jensen, Niels:
Hjælpen til Sønderjylland.
Frydenlund 2023. 244 sider,
stift bind, velillustreret.
ISBN 978-87-721668-1-0.
Pris ca. kr. 300,-.

Jernbanerester på Langeland



Maskinskuret til ophalerbeddingen på Rudkøbing Havn.



Det er nemt at se, at bygningen trænger til mere end en kærlig hånd for at overleve.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det lyder usandsynligt, at der stadig skulle eksistere jernbaner på Langeland - øens eneste jernbaneselskab lukkede jo allerede i 1962, hvor den store bro til Siø blev åbnet. Med broen forsvandt såvel jernbanefærgen til Svendborg som hele Langelandsbanen (LB), der havde dækket halvdelen af den lange, smalle ø. Noget blev dog tilbage.

Det er en kendt ssag, at en stump sporrest fik lov at blive liggende ved færgeljerne på havnen. I sensommeren 2022 kunne sporet langs det gule pakhus for Strynø-færgen således stadig ses - det drejer sig om en 20-30 m, som ser ud til at være fredet på en eller anden måde. Som det ses af Just Andersens klassiske billede fra havneområdet, blev sporene brugt, for dels holder der en skinnebus parat til afgang, dels henstår der blandt andet en italiensk 'kartoffelvogn' henne ved pakhuset.



Den meget bredsporede 'jernbane' med en noget spinkel vogn til bådene.



Sporet fører ned i havnen.



Et kig ind i maskinhuset med den store, elektriske spil-motor.



I 1950'erne blev sporene ved Strynø-færgens pakhus benyttet i en vis grad, dels til godsvogne, dels til skinnebusser. Foto Just Andersen.



Den 22. juli 2022 så der således ud ved pakhuset og sporet - her ses den sidste rest af LB, men det sidste tog er forlængst kørt.

Når man bevæger sig rundt på havnen, kan man støde på et andet 'jernbanespor' eller i hvert fald jernbaneskinner, der på et tidspunkt har været befaret - men blot af et enkelt "køretøj". Det er ved Rudkøbing Bådebyggeri & Riggerværksted, hvor der i sommeren 2022 stadig lå en ophalerbedding med tre parallelle skinner, der løb ned i havnebassinet - en særdeles bred-sporet "jernbane", om man vil. Hele anlægget så ud til at være intakt denne dag sidste år, men i særdeles forfalden tilstand.

Selve anlægget bestod, ud over af beddingen, af et spilhus af egentlig ret smuk konstruktion, et kunsthærdigt udformet træskur, bemalet i rød og gul farve og med et iøjnefaldende firmaskilt. Inde i skuret fandtes den store elektromotor stadigvæk, og på beddingen holdt en stor "vogn" til at transportere de både og skibe, der har skullet repareres.

Det er trist at se en konstruktion forfalde sådan. Samtidig er det klart, at det vil koste noget at istandsætte anlægget, men



Beddingen set fra vandsiden. Den røde bygning i baggrunden er den gamle banegård.



Udsigt over sporene ved fæergelejerne i Rudkøbing den 9. april 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



Rejsegodsvogn LB IC 254, ex. E 43, ex. M 1 i Rudkøbing Havn med færgen 'Vemmenæs', der senere blev til MF "Sønderjylland" og senest MF "Nakkehage" Foto Birger Wilcke, slg. Leif Ørndorf.



Det nuværende havnekontor kan rummes i en container. Bemærk Gulf-olietønden - øjensynligt helt nymalet i de originale farver.



En meget flot restaureret bygning yderst på havnen i Rudkøbing.



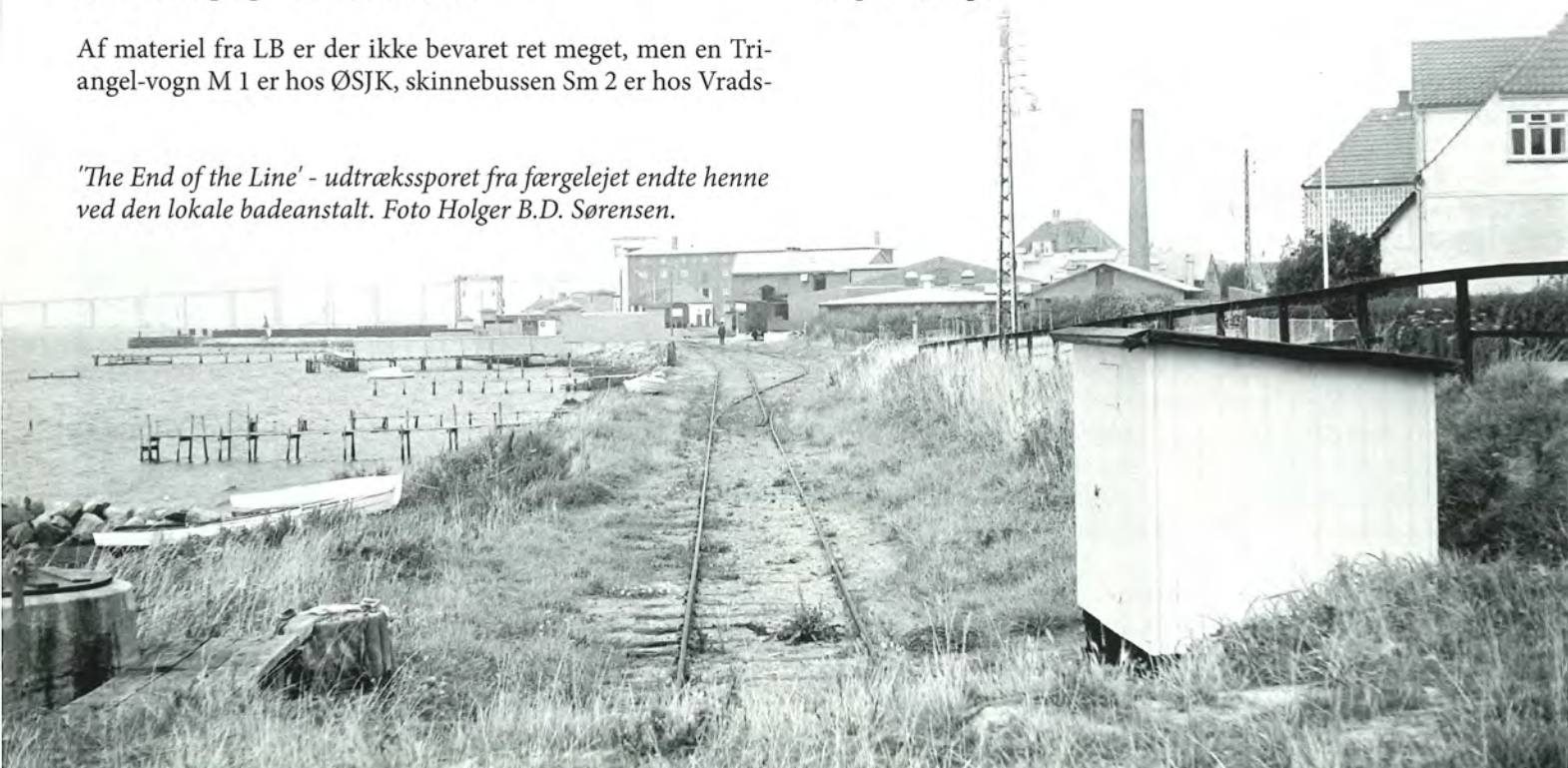
Den smukke, gamle ventesal med billetkontor er velbevaret, men tomt for indhold.

da det er en unik konstruktion, burde den bevares. Kunne havnen eller kommunen ikke søge fondsmidler til istandsættelse og inkorporere beddingen i de ting, som turister til øen bør se? Andre dele af havnen er jo i pæn stand, så hvorfor ikke også dette eksempel på maritim historie?

Af materiel fra LB er der ikke bevaret ret meget, men en Triangel-vogn M 1 er hos ØSJK, skinnebussen Sm 2 er hos Vråds-

'The End of the Line' - udtrækssporet fra færgelejet endte her ved den lokale badeanstalt. Foto Holger B.D. Sørensen.

Bryrup Veteranjernbane, passagervognen C 21 er hos Maribo-Bandholm Jernbane, og ellers blev der blot bevaret enkelte vognkasser som skure. Alle de smukke stationsbygninger er dog bevaret og benyttes til diverse formål, herunder mange som privatboliger.





Den flot istandsatte station i Spodsbjerg, juli 1999.



Pakhuset i Spodsbjerg er lige så velholdt som hovedbygningen juli 1999.

Banernes Biler

Af Flemming Sæborg

Banernes Biler er den sigende titel på denne bog, skrevet af den kendte forfatter Ole Gold. Han nævner selv i indledningen, at det ikke så meget er den skrevne historie om bilerne ved jernbanerne, bogen handler om, der er snarere tale om en billedbog med mere eller mindre omfattende billedtekster - men det er også udmærket.

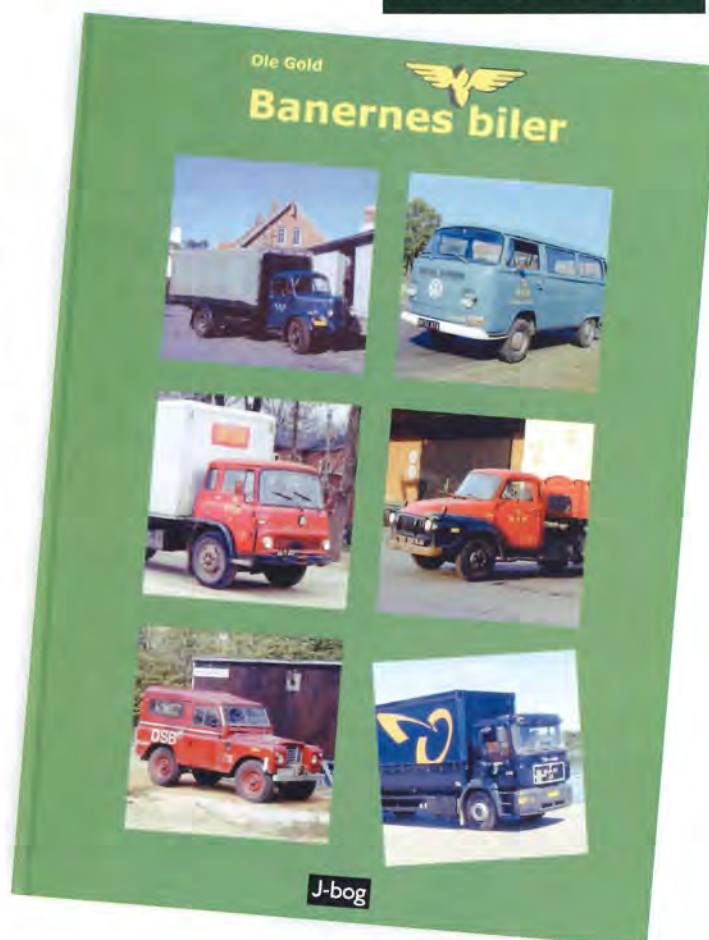
Bogen er bygget kronologisk op med omtale af nogle af de allerførste motorkøretøjer ved DSB, hvorefter en nærmest uendelig række af vejkøretøjer præsenteres - såvel fra statsbanerne som fra privatbanerne (og af de nyere hovedsageligt i farver).

I denne bog drejer det sig heldigvis stort set ikke om teknik, men om bilerne i sig selv - deres udseende, anvendelse, tilhørsforhold etc. - altså mere praktiske informationer (og en sand guldgrube for modelbyggere!). Bogen viser en utrolig stor mængde forskellige køretøjer ved/for jernbanerne; dertil kommer mindre afsnit om perrontraktorer, skinnebiler, cykler m.v.

Bilerne kan endvidere inddeles i 'udadvendte køretøjer' som last- og varevogne til fragtkørsel og interne køretøjer til vedligeholdelse, tekniske arbejder, budtjeneste osv. - samt i et enkelt tilfælde som direktionsvogn (DSB's generaldirektør). eksemplerne er talrige, og arbejdsgangene mht. fragtkørsel forklares kortfattet.

Jeg må sige, at emnet er godt dækket ind med denne bog, et emne, der hidtil har været stedmoderligt behandlet i de fleste bøger om jernbaner. Skulle jeg nævne én ting ved bogen, som jeg gerne ville have bedre belyst, er det omtalen af skinnegående vejkøretøjer, som blot får et enkelt opslag. Der mener jeg, at emnet enten kunne være behandlet mere udførligt - eller måske skulle have været gemt til et senere værk, for mange privatbaner havde ret specielle vejkøretøjer, omdannet til skinnegående biler, ligesom DSB havde mange forskellige

Anmeldelse



typer af skinnebiler. Emnet er måske meget smalt, men man kan jo håbe på en senere udgivelse om disse køretøjer, som i vore dage er blevet langt mere udbredt end førhen.

Men bortset fra det er denne bog endnu et godt arbejde fra Ole Gold og forlaget J-bog.

Gold, Ole: Banernes Biler. J-bog 2023. 120 sider, hårdt bind, utallige illustrationer. ISBN 978-87-970772-5-2. Pris ca. kr. 300,-.

Nye biler



Aston Martin DB 5 - bygget til fart og spænding.



Pas på - der kan komme maskingeværer ud gennem blinklysene....



Bagenden på DB 5.



ASTON MARTIN



Alle drenges drøm

Ja, det tror jeg sagtens, jeg kan sige – denne bil var alle drenges drøm, da den kom frem som supermodel fra britiske Corgi Toys i 1964. Det var James Bond-bilen over dem alle, Aston Martin DB 5 – i første omgang i filmen "Goldfinger" (1964), senere også i "Thunderball", "Casino Royale" og flere andre film..

Corgis model var i skala 1:43,5 og fremviste stort set alle de finesser og raffinementer, som film-bilen var udstyret med – periskop-kikkerter, maskingeværer, dækflansere i navene, det fabelagtige kaptapultsæde, skudsikker plade bag bagruden, omskiftelige nummerplader – men dog ikke med olie, der kunne lækkes ud over vejbanen eller en røgkanon. Den model var alle drenges drøm. Førsteudgaven var guldfarvet, andenudgaven (fra 1968) var derimod sølvfarvet.

Nu kan den omsider også fås til modeljernbanen i skala 1:87. Det er Brekina/PCX87, der har fremstillet modellen, som kommer i et antal farver - desværre alle sammen uden filmenes særlige udstyr. Modellen er ellers meget flot og gengiver de elegante linier perfekt, lige fra den markante frontgrill over motorhjelmen med det ekstra luftindtag, de frembyggede sidespejle, luftindtaget på siderne, den flotte, strømliniede kabine og til bagenden med de diskrete halefiner – det er bare en vogn, der vil frem (også selvom tophastigheden var 'beskedne' 238 km/t). Om man så kan finde en plausibel begrundelse for, at Aston Martin'en lige skulle være på ens anlæg, er noget ganske andet – de biler var meget sjældne i Danmark dengang.

Brekina/PCX87 art. nr. 15225 Aston Martin DB 5. Skala 1:87, epoke III-VI. Pris ca. kr. 175,-.

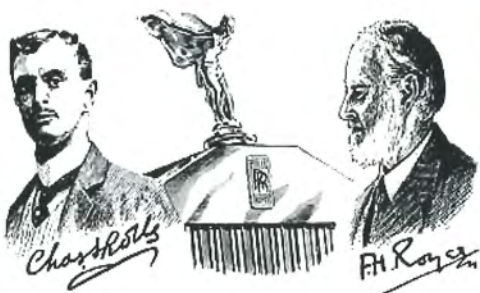
Brekina har for det meste udsendt modeller af dagligdagens køretøjer – Opel, Ford, VW og last- og varevogne parallelt hermed, næsten udelukkende i epoke III. I de senere år er udbuddet vokset enormt, og særligt epoke IV-modeller (og US-modeller) er aktuelle just nu. En af forårets flotte modeller er den åbne Rolls-Royce Corniche fra 1971, som er udsendt i flere varianter.

Modellen er fra den tid, hvor biler helst skulle være store, firkantede, have masser af forlygter og fylde meget i gadebilledet. Det lever RR'en til fulde op til. Fronten er naturligvis prydet af den markante køler med nærmest græske søjler, kronet med figuren "Spirit of Ecstasy" på toppen. Corniche betyder i øvrigt 'højtliggende kystvej' (som på den franske riviera).

Modellen er i denne version guldfarvet, og sæderne er udformet, så de ligner opulente lædersæder. Modellen er højrestyret, og førersædet er løst; først troede jeg, at der var tale om sjusket arbejde, men meningen er nok, at man derved nemmere kan lime en chauffør fast – eller skabe en scene, hvor forsædet er løftet frem for at give bagsædepassageren adgang til bilen (åbenbart en spareversion, hvor der kun er to døre!).

Nå, modellen af Rolls-Royce'n er fin og flot, og den skal nok finde sine liebhavere – men jeg synes egentlig, at en så eksklusiv model også burde have haft lidt mere stil og elegance, f.eks. i form af et veldekoreret instrumentbræt af ædeltræ (imiteret) og ikke kun en anonym, sort plasticstøbning.

Brekina/PCX87 art. nr. 262234
Rolls-Royce Corniche 1971. H0-model,
epoke IV-VI. Pris ca. kr. 175,-.



Guldbilen spejler sig og ser da også indbydende ud.



Elegant og med diskrete, hvide ringe på dækkene - man skal jo ikke prale FOR meget.



Interiøret i 'Cornichen' virker ikke rigtigt eksklusivt og er set bedre på andre modeller.



Græske søjler, meget forkromning og på toppen den vingede figur - så er man nok på rette vej.



Sølv- og guldmodeller i H0.



En af de første Corgi-modeller af Aston Martin DB 5 med diverse effekter, kendt fra filmene.



Den originale Aston Martin fra Corgi Toys.

Fejlblad fra Falck

Selv en Rolls-Royce eller en Aston Martin kan gå i stykker, og så er det godt, at Brekina har lavet denne model af et Falck-fejlblad fra 1968. Det er en model af Mercedes-Benz L 608 D med to orange blinklys på taget og det velkendte 'falke'-symbol på dørene. Modellen ser veldetaljeret ud, men det virker som om, at der ikke er fastholdelseskiler på ladet, så eventuelt skadede biler skal nok limes fast. Muligvis er modellen allerede udsolgt, selvom andre forhandlere nævner, at den er på lager.

Brekina 36733 Mercedes-Benz L 608 D
Falck. H0-model, epoke IV-V.
Pris ca. kr. 200,-.



Brekina 36733 Falck.

I-i-is-mand!



Udkørsel af krystalis og øl ved Krone-Ølbryggeriet, Vodroffsvej 25, cirka 1915-20. Foto Frederik Riise, arkiv Københavns Museum. Public Domain.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Om børn stadig råber sådan i biografen, når en øm kærligheds-scene vises, aner jeg ikke, og det er heller ikke dén slags ismand, som der hentydes til i overskriften. Næ, det er den *rigtige* ismand, ham, der bragte stang-is til ismejerier, ostebutikker, restauranter, værtshuse og til private hjem hver eneste dag gennem mange år (cirka 1913-1965 i København).

Som følge af industrialiseringen, byernes vækst og ændrede husholdningsvaner blev det nødvendigt at kunne holde mad og råvarer friske og afkølede døgnet rundt; køleskabe, fryserne var for 100 år siden langt fra udviklet til hjemmebrug, så den nemme løsning var store, frosne blokke af frossent vand, fremstillet på fabrik.

Naturligvis havde man længe inden den industrielle is kendt til at opbevare fødevarer køligt, f.eks. i jordkuler og gerne

med store stykker af is fra tilfrosne søer. På denne måde kunne man i bedste fald have afkølede fødevarer til hen på sommeren, men det var jo et problem i isfrie vintre, hvor der så ikke var is til opbevaring om foråret.

Det blev løst, da man oprettede isværker - og der var et enormt behov for is. Jernbanernes kølevogne brugte tonsvis af is til afkøling af letfordærlige varer, og det gjaldt jo utallige steder i samfundet. I København blev "Krystal-Jsværket"* oprettet i 1913-14, og firmaets hvide hestevogne med store røde hjul og sort, slynget påskrift kunne ses i byens gader til omkring 1965, hvor stort set alle husholdninger og relevante butikker m.v. havde fået køleskabe.

Isen blev leveret i blokke - til erhvervsdrivende en hel, lang blok cirka én meter lang og 20-25 cm i tværsnit - men til husholdninger var det i reglen nok med mindre stykker. Man købte isen "henne om hjørnet" i ismejeriet og skyndte sig

hjem med isen, inden den smeltede alt for meget. I køkkenet stod isskabet, et isoleret metalskab med drypbakke, hvor isen blev lagt ind og med fødevarerne rundt om.

Det må have været et hårdt slæb for ismændene at bakse de tunge blokke med is op ad trapperne eller ned i kældre, men svedte man for meget, var hjælpen lige ved hånden - isen!

Figurerne

Hele denne forhistorie på grund af dette herlige sæt med en isbil og tre arbejdere i færd med at læsse eller losse bilen - godt nok en amerikansk. Så avancerede blev vi aldrig her, hvor hestevognen var befordringsmidlet, i reglen med to heste foran. Når kuskene var inde på et værts-hus for at aflevere isen, kunne de godt få en bajer som tak - udenfor stod de to heste så med hovederne nede i muleposerne og fik deres davre. Jeg husker tydeligt disse scenerier fra min barndoms gader,



Isbilen er ankommet med store isblokke.

men det har været svært at finde egnede fotos af det - derfor måtte jeg ty til dette amerikanske billede af en ismand og sættet fra Woodland Scenics.

Det er nok ikke en nyhed, men det er velegnet til at gengive en længst glemt hverdagsscene - men bilen bør udskiftes med en lukket hestevogn eller i det mindste ommales med dansk firmanavn på siderne. Ekstra isblokke kan man fremstille af klare rester af støbeark fra husbyggesæt - men husk, at de skal være kvadratiske i tværsnit (ca. 3 x 3 mm, længde ca. 10 mm).

I model

Sættet fik mig i gang med modelbyggeriet, så jeg ledte efter passende udgangsmateriale - en hestevogn, helst med kuske. Løsningen fandt jeg i Preisers sæt nr. 16588 med Wehrmachts-soldater og en hestevogn. Byggesættet måtte konverteres en del: For det første skulle hestevognen forkortes til cirka 20 mm. Dernæst skulle der fremstilles en ny varekasse (ca. 18 x 13 x 13 mm samt tilhørende tag). Vognkassen fremstillede jeg af Evergreen 2050 V-groove (1 mm planker).

Soldaterne fik en generaloverhaling og blev bemalet med store, hvide forklæder, grønt, beige eller blåt arbejdstøj, kasketter med hvidt bånd og ellers placeret på bukken på hestevognen. Vognkassen fik påsat de flotte påskrifter, og forrest blev 'Claus' og 'Lotte' spændt for vognen - så kunne der leveres is til alle i byen.



Så læsses isen ud fra lastvognen.

NB: Jeg har med vilje ikke monteret diverse seletøj, liner etc. til hestene, da der er tale om så spinkle og tynde sager, at når de først er monteret (med lup, pincet og stor tålmodighed), kan ekvipagen ikke flyttes, uden at det hele falder fra hinanden øjeblikkeligt; jeg skal også beklage den noget usikre bemaling i detaljer - vi er nede i minimale størrelser, f.eks. måler en kasket ca. 2 mm i diameter - og den skal separat limes på hver enkelt kusk. Et tip er: Læg kasketten med pulden nedad på bordet. Sæt en dråbe lim på kuskens hoved, tryk det derefter ned i kasketten, så fungerer det. Husk at kasketbåndet skal være hvidt...

Woodland Scenics art. nr. WAS5557 "Chip's Ice truck" m. tre figurer. H0-skala, epoke III. Pris ca. kr. 275,-. Preiser art. nr. 16588 Ersatzfeldwagen. H0-byggesæt, epoke II. Pris ca. kr. 150,-.

Evergreen rillet plasticard ca. 1 mm, lim, maling, transfers fra Skilteskoven.

Isen køres til forbrugeren på en sækkevogn.



Den normale måde at håndtere isblokkene på - op på skulderen og af sted med isen.



Nogle storforbrugere fik hele paller med is ad gangen.

En sproglig finurlighed

Førhen skelnede man ikke nær så meget mellem 'i' og 'j' i skriftsproget; nogle læsere vil nok nikke genkendende til politikeren I.C. Christensen, manden bag parlamentarismen herhjemme - hans fødenavn var dog Jens Christian Christensen, altså med 'J' og ikke med 'I'; det samme gjaldt for forfatteren I.P. Jacobsen, der hed Jens Peter Jacobsen

At butikskæden IRMA førhen blev skrevet 'JRMA' skyldes et andet, sprogligt fænomen, nemlig at en af firmaets faste leverandører hed Johannes Rasmussen MAgarinefabrik - JRMA. Fabrikken hed "Krystal-Jsværk", men jeg mindes navnet som "Krystal-Jsværket" i 1960'erne.



Samling af vognkasser til hestevognene.



Jørgen Røn fra Skilteskoven har fremstillet påskrifterne efter mit oplæg.



Preiser-byggesættet af den primitive hestevogn fra Anden Verdenskrig.



Nærbillede af en af Preisers tapre soldater, der må se en fremtid som ismand i øjnene.



Indholdet i æsken - rigeligt med udstyr.



Ismand med isblok på Mott Street, New York den 1. januar 1943. Fotograf Marjory Collins, Arkiv Picryl.



Her er den lange version. På taget ligger et hestedækken, en regnskabsbog og spanden er til vand til hestene.



Bagenden skal vist justeres lidt...



Så kører vi med den korte standardtype, der kørte gennem 50 år i Københavns gader.



Kan du huske, dengang vi...' De to kuske småsnakker lidt oppe på bukken om vind og vejr.



En Walthers-model af et ishus til modeljernbanen - sådanne installationer fandtes bl.a. i København og i Esbjerg

Olsen Banden i Lego-udgave



Olsen Banden i Lego-udgave.



Tekst og foto Flemming Søeborg

Som en sjov tilføjelse til den lille udstilling om Olsen Banden rundt om den orange traktor Nr. 57, kendt fra filmen "Olsen Banden på sporet", har Jernbanemuseet opstillet et diorama med udvalgte motiver fra filmen. Det specielle er, at det hele er bygget i Lego-klodser.

LEGETØJSMARKED

2023

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

Toganmeldelse nr. 487

- en aktuel udstilling på Jernbanemuseet

Udsnit af pressemeddelelse

Under Den kolde Krig var der for samfundet og for stats- og privatbanerne en klar og detaljeret plan for, hvad der skulle gøres under et angreb. Planer for, hvordan flest muligt kunne reddes, og alle involverede kendte deres plads.

Banernes bedriftsværn skulle redde bygninger, værksteder og stationer samt tilskadekomne civile og ansatte, mens enorme militære enheder skulle redde Vesten. DSB og jernbanen spillede en vigtig rolle i planerne, i øvelserne, i transporterne og i beredskabet. De ansatte ved DSB skulle være med til at redde civile, og de skulle hjælpe Forsvaret.

I udstillingen fokuserer vi på DSB's rolle under den kolde Krig. DSB var involveret på flere niveauer, og mange ansatte, chefer og direktører havde viden, som de skulle holde tæt med. Der var forseglede dokumenter, der blev opbevaret aflåst og først måtte åbnes på forudgående ordre eller ved angreb.

Toganmeldelse nr. 487

En central indsats for DSB – og noget som ikke var en hemmelighed – var transporter af de Leopard 1 kampvogne, som Danmark modtog fra februar 1976. De indgik i mange øvelser de kommende årtier, og ofte skulle de transporteres via jernbanen. I dag er Leopard 1 kampvognene igen i beredskab.

Den 1. september 1982 bestilte Vestre Landsdelskommando (VLK) en særtransport hos DSB. Den kolde krig havde på dette tidspunkt ligget som et åg over Danmark i godt tre årtier, og det konstante beredskab blev løbende øvet og styrket. Særtransporten fik betegnelsen Toganmeldelse nr. 487.

Militærtransport af usædvanlig karakter

Af toganmeldelsen fremgår det, at det er en militærtransport af usædvanlig karakter. VLK havde nemlig bestilt kørsel af militært materiel og personel. Herunder de særlige Slmmps-fladvog-



En model af Centralværkstedet i København spillede en stor rolle i øvelserne og er det første, som de besøgende ser i udstillingen. Glasset giver desværre reflekser på billedet.

ne, der skulle transportere Leopard 1-kampvogne. Transporten skulle til Boostedt i Tyskland, hvor der var et militært øvelsesanlæg. Danmarks Jernbanemuseum vil gerne belyse nutiden fra et fortidigt perspektiv. I lyset af de katastrofale begivenheder i Ukraine er den kolde krig igen på alles læber.

Bedriftsværnslokale med planspil

I udstillingen er der opbygget et bedriftsværnslokale. DSB havde mange store arbejdspladser og derfor også mange bedriftsværn under den kolde krig. I kælderrum eller andre egnede steder sad de lokale bedriftsværn og øvede mulige scenerier ved angreb. Således også på Centralværkstedet i København. Her sad lederne af bedriftsværnet omkring en yderst detaljeret plademodel af Centralværkstedets område. Som et større brætspil gennemgik de Planspil, der alle havde det samme udgangspunkt; Centralværkstedet var blevet angrebet af fjendtlige styrker fra Øst. Plademodellen står som en central genstand i det bedriftsværnslokale, der er bygget op i udstillingen.



Museets medarbejder Ulrik Vestergaard Jensen stod bag idéen om at lave denne udstilling og åbner her døren ind til beredskabsrummet.



Forskellige, tidstypiske genstande er udstillet med tilhørende informationstavler.



En særlig alarmtelefon og en håndholdt sirene - helt ned i detaljen var alting planlagt i tilfælde af en invasion.



Skilt til sanitetspersonale.



En flot fotostat viser et militærtog på broen over Kieler-kanalen.



Leopard 1-kampvognen er atter vendt tilbage til museet efter at have været væk nogle år.



Selv Q 350 var en del af beredskabet under Den kolde Krig.

Letbanen og ledningerne



Vogntog på Nyborgvej den 29. oktober 2021 i forbindelse med de månedlange prøvekørsler forud for åbningen. Det var i baggrunden, at ledningerne faldt ned.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Efter at Aarhus havde sit hyr med at få deres letbane i drift (og efterfølgende måtte kæmpe med driftsforstyrrelser på grund af tilfrosne køretråde), var det Odenses tur til at møde massive problemer med den nu ét år gamle letbane. I begyndelsen af sommeren faldt køretråden nemlig ned på Nyborgvej, hvorefter driften på det meste af den 14 km lange bane blev indstillet og erstattet af busser. Ikke nogen god reklame for letbanen, der netop så ud til at være blevet en del af mange odenseaneres hverdag.

Årsagen til de nedfaldne ledninger menes at være en eklatant fejl ved monteringen. De fleste steder anvendes kraftige master, der holder køretråden oppe, men i mere bymæssige rum med høje bygninger er anvendt murankre, der monteres på murene og dermed er knapt så iøjnefaldende, og som heller ikke tager plads op i gaderummet.

Men de moderne murankre er sine steder blot *limet* fast mod murene... det har åbenbart skullet gå hurtigt. Hvis arbejdet var forløbet efter gældende normer, skulle murankrene have været befæstet således, at de havde været efterspændt indvendigt i murene - sådan gjorde man allerede, da de første elektriske sporveje i byen blev anlagt. Mange steder i Odense kan man stadig se disse murankre eller rosetter, som de dengang kaldtes, fra den første sporvej (1911-52).

Samtlige 34 steder, hvor køretråden var ophængt på denne måde, blev efterkontrolleret og monteret korrekt i juli, hvorefter driften efter prøvekørsler og efterkontroller kunne genoptages. Odense Letbane havde ikke nogen let 'fødsel', og kritikken har siden været massiv over de rumlende vogne (i Tyskland kaldt "Donnerbüchsen"), over huse, der slog revner formodentlig som følge af rystelser, forårsaget af sporvognene (skinnerne er lagt på massivt betonunderlag), visse steder er køretråden for tæt på bygningerne eller omvendt, over et uklart billetsystem for dem, der ikke bruger rejsekort eller mobiltelefon, over manglende muligheder for at holde fast i stænger, når vognene kører, men alligevel blev banen en succes i løbet af det første år, hvor over 3 mio. passagerer benyttede sporvognene, og de har vist sig at være uhyre effektive i trafikken (når de kører!).

En voldgiftssag skal nu afgøre skyldsspørgsmålet og nå frem til et eventuelt erstatningsansvar. Onde tunger i byen siger, at Odense Letbane blot har fået, hvad man bestilte, nemlig ikke blot en letbane, men også en udpræget discount-bane. Umiddelbart virker det uforståeligt, at der øjensynligt ikke har været uafhængig, kritisk gennemgang af arbejdets udførelse. Det er synd for borgerne, det er synd for hele projektets image, og man må håbe, at Hovedstadens Letbane har taget ved lære af fejltagelserne ved de to pionérbyer Odense og Århus, hvad anlæg og drift af moderne sporveje angår.



Her kan det vist fornemmes, at muren har taget skade af køretrådsophænget.



Her ser ophænget ud til at være i orden - men man skal nok aldrig sige aldrig...



I al hast måtte letbanen opstille nogle stativer til at holde køretråden oppe på Nyborgvej. Foto fra den 29. juni 2023.



To steder på Nyborgvej var der sat midlertidige stativer op for at holde tråden oppe. Midt i juli var stativerne fjernet igen.



Her ses sporkonstruktionen med skinner på massivt betonunderlag, en glimrende resonans- og vibrationskilde. Udfletningen på Vesterbro den 1. juni 2020.



Til sammenligning en moderne sporgvogn, der ikke behøver meget plads i Prag den 13. juli 2007.

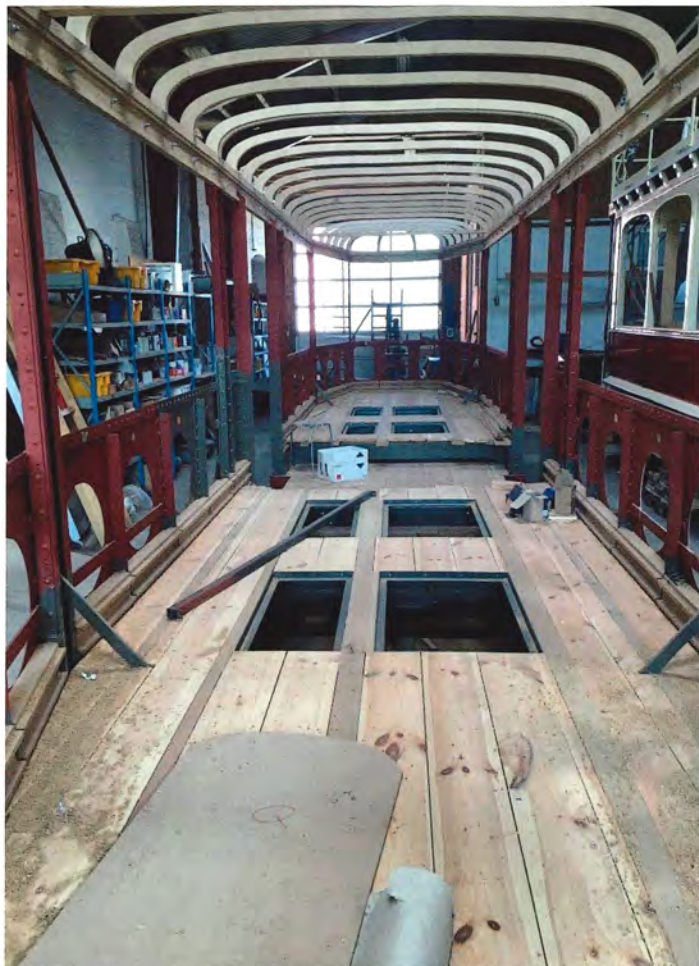


Sine steder må man ikke åbne vinduerne på første sal, da de er for tæt på køretråden.



Mens det endnu kørte for letbanen - sporgvogn passerer Torvegade og den tidligere Securitas-bygning den 25. november 2022.

Sporvognene på Bornholm



Et uvant kig ind i bivogn KS 1531.

Af Flemming Søeborg

Der er stor aktivitet i den lokale afdeling af SHS på Bornholm, hvor flere 'spurvognslig' er ved at blive fuldstændigt genopbygget og snart vil kunne opleves, som da de var nye i trafikken.

På billederne ses først bogiebivognen KS 1531, der har fået monteret alle tagsprøjlerne og lagt nyt gulv - det virker nærmest som om, at der er tale om en helt nybygget vogn efter gamle tegninger. Ingen tvivl om, at det bliver en meget flot vogn, når den er færdig.

Tættere på at blive færdig synes Frederiksberg-motorvognen FS 22 at være, for som det ses, er den opmalet i de originale farver.

Søstervognen, FS 31, ser også ud til snart at være klar, og her ses førstesalen på vognen med den åbne 'terrasse' - en skøn oplevelse at køre i skoven på Skjoldenæsholm en sommerdag i solskin, hvor man kan høre trolleyhjulet 'syngende' hen ad køretråden, men spurvognen kører ud i det grønne.

Sidste billede viser, hvad man som flyttemand for SHS også kan komme ud for: flytning af en KTAS-telefonboks på 300 kg. Telefonboksen stod i en etageejendom på 2. sal.

Telefonboksen var netop nogle cm for høj til at komme i elevatoren, så tre stærke flyttemænd måtte bakke boksen ned ad



En særdeles flot restaureret FSEA-vogn nr. 22.



FS 31 med den åbne førstesal.

trapperne. Selve boksens dør måtte demonteres, det samme måtte en dør i ejendommen, inden boksen kunne transporteres til Sporvejsmuseet, hvor den formodentlig bliver opstillet et passende sted i gademiljøet.

Tak til Erik Storgaard for billederne.



Endnu mangler trappen op til førstesalen.



En telefonboks på afveje.

Rettelser

I nr. 69 omtalte jeg Rocos nye model af dobbeltlokomotivet BR 288 og antydede, at jeg havde problemer med afprøvningen af det. Andre har nok også haft problemer, for Roco så sig nødsaget til at udgive en videofilm om selve programmeringen, som slet ikke var så enkel endda. Filmen varer 15 minutter, og i den ser man en medarbejder programmere modellen, mens han konstant omtaler processen som 'diffiziel' (besværlig) – og deri har han ret!

Enten skal man programmere hver lokomotivhalvdel for sig (CV4 og 5), mens den ene del isoleres fra sporet ved at stå på et stykke papir, eller også kan man programmere dem sammen med fælles adresse (CV 3). Det har betydning for lyssætning, afgivelse af hornsignal m.v., men inden jeg vover mig for langt ud, må jeg henvise til Roco-videoen, hvor det hele forklares (på tysk). Nogle gange går det digitale eventyr åbenbart for vidt...

Zum Anleitungsvideo für die Doppel-Diesellok BR 288! (se adressen på Rocos officielle info-side).

Sven Gade skriver, at oplysningen om færgen "NAKKEHAGE"s skæbne er forkert, idet den stadig befinder sig i Hundested og fungerer som afløser- og ekstrasfærge.

Per Topp-Nielsen skriver følgende: *Der er flere fejl på side 39 omkring den lange vogn på HFHJ.*

Der er ikke nævnt, hvornår fotografierne er optaget, men vognen hedder korrekt 35 80 D-NeSA 9957000-6 Uaais 823, mærket med Spedition Kübler GmbH NeSA = Neckar-Schwarzwald-Alb Eisenbahnverkehrsgesellschaft.

Vognen er bygget hos Krupp i 1989 til DB, som på et tidspunkt lod alle sine sværlastvogne administrere af - senere solgtes til - D-NCS (Nuclear Cargo + Service).

I 2006 solgtes NCS til det fransk-tyske selskab HCS-DAHER, men sværlastvognene forblev NCS' ejendom, hvorfor de fortsat var registreret under 80 D-NCS. HCS=Heavy Cargo +service.

Denne vogn har tidligere været mindst tre gange i Frederiksværk med samme type valse. Den er fotograferet dersteds både 29.03.2012 og 10.08.2012. Dengang som 80 D-NCS, men vognen har ALDRIG transporteret nuclear materiale.

I nr 69, side 37, omtales en vogntype Hbbillns 18 fra AAE, som ikke har meget at gøre med de Hbbillns, der var udlejet til DSB.

Endvidere nævner Per, at billedet af IKD 24542 på side 50 er taget af Holger B.D. Sørensen. Jeg beklager, at det ikke fremgik af teksten.

Redutex - et anderledes materiale

Udvalg af
Redutex-
strukturplader.



Materialer til nem husbygning - tagpladen er fra Redutex, muren fra MKD.



Montering af hjørnesten i typisk, bretonsk stil'.



Arabiske teglsten - art. nr. 087TA112.



Franske tagsten, flade m. rhombemønstre - art. nr. 087TF113.



Rustikke, uregelmæssige sten - art. nr. 087PR121.



Huset er færdigt, og bemærk svajet i taget - nemt at lave med det fleksible materiale.

Af Flemming Søeborg

Der findes mange forskellige slags materialer til modelbygning. Et af de mere specielle og, tror jeg, ukendte mærker er det spanske firma Redutex's selvklæbende "folier" til tage, mure, flader og lignende. Der findes et meget bredt udvalg af murværk, tagsten, belægninger osv., og de leveres til såvel spor Z, N, H0 som 0.

Materialet er en art gummiagtig, selvklæbende, tredimensional folie, håndbemalet og med fint farvespil. Materialet kan bøjes og formes efter forholdene, det kan tilmed bearbejdes med let varmpåvirkning (hårtorrer), og firmaet garanterer årelang holdbarhed.

Farverne og den tredimensionelle struktur virker meget realistisk og autentisk, og materialet er nemt at bearbejde med saks eller hobbykniv, da der som nævnt er tale om en slags gummi. Jeg har benyttet et ark med franske

tagsten (losanges) til en lille bygning (murrest fra MKD), og resultatet ser udmærket ud. Folien er limet på en tilskåret rest af 1 mm plasticard, og da jeg kun havde brug for facaden til huset, er der blot lavet 'pseudo-gavle' og tag, men ingen bagmur (Potemkim-kulisser). Næste bygning, jeg vil arbejde på, bliver en stationsbygning af 'natursten' - også her er der tale om et meget smukt dekoreret 'sten-ark' fra firmaet.

Redutex's produkter forhandles mig bekendt ikke i Danmark, men man kan se på hjemmesiden www.redutex.com og få nærmere information om de brede sortiment, der også indeholder enkelte, avancerede byggesæt.

**Et ark koster i snit ca. kr. 90,-
Hvert ark måler 120 x 300 mm i H0.**

Der var en gang en Hj-vogn



Den opstillede Hj-godsvogn på Nr. Aaby station. Foto Olaf Skov.



Nr. Aaby station den 28. juli 2022. Foto Olaf Skov.

For nogle år siden blev denne Hj-vogn opstillet ved siden af Nr. Aaby station på Vestfyn i forbindelse med, at der blev indrettet restaurant i bygningen. I foråret udbrændte godsvognen af endnu ukendte årsager, så jernbanehistorien har svære kår herhjemme. Fotos Olaf Skov.

En Lille nyhed



Smuk trædør med fyldinger.

Det tjekkiske firma Model-Scene fremstiller fine, små byggesæt af skure og udhuse, og blandt de seneste er dette skur, der kan bruges som lille sporskiftehytte eller lignende. Delene er i laserskåret finér og relativt lette at samle, selvom byggevejledningen er på tjekkisk.

Model-Scene art. Nr. 98515 Træskur. H0-model, epoke I-VI. Pris ca. kr. 70,-



Hytten er færdig - måske skulle den have tagpap i stedet for spåntag.

Hytten bygges nemt af diverse stykker laserskåret finér.

Solen skinner konstant på Bellevue*



Vogn 312 på linie 14 i vandkanten ved Bellevue efter 1911. Arkiv Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

Et af københavnernes helt store udflugtsmål har gennem mange generationer været stranden Bellevue ved Klampenborg - på et tidspunkt kaldt "Fluepapiret", da stranden og det fashionable miljø tiltrak tusinder af besøgende på de varme sommersøndage. Der var flere andre, meget populære udflugtssteder lige i nærheden, herunder Dyrehavsbakken ("Bakken"), som var og er københavnernes gratis forlystelsesområde med revyer, restauranter, rutschebaner og meget andet hurlumhej. Derudover lå der et par store badehoteller, dels ved selve Bellevue, dels lidt længere nordpå, hvor Klampenborg Badehotel lå. Dertil kom selve Dyrehaven med Peter Lieps Hus, Fortunen og Eremitageslottet.

Nogle af de første, kollektive transportmidler i byen var kapervognene, de såkaldte "kaffemøller", der kunne prajes på holdepladser i København allerede i 1850'erne. Vognene var åbne hestevogne med ret store hjul, hvilket fik dem til at ligne de kaffemøller, som fandtes i mange kolonialbutikker. Kapervognene kørte ikke efter nogen køreplan, men de kørte,

når kusken mente, at det var tid til det - i reglen først efter at have fået vognen fyldt op. Dog var der allerede i 1841 etableret kørsel med hest omnibusser nordpå til Charlottenlund på fest- og helligdage.

En af de første oplandsbaner ud af København var da også Klampenborg-banen, der blev åbnet i 1863 nærmest som en sidelinie til Nordbanen til Hillerød; Kystbanen videre nordpå blev først åbnet mange år senere, i 1897. I 1884 blev den famøse dampsporvogn mellem Trianglen og Klampenborg åbnet. Den var årsag til mange ulykker på Strandvejen. I 1892 blev dampsporvognen nedlagt og erstattet af en simpel hestesporvognsline mellem Hellerup og Klampenborg. Denne lukkede igen i 1902. Men der var også andre måder at komme til Bellevue på:

Gennem mange år var der mulighed for sejlads op langs kysten inde fra byen. Det var dampskibe, der undervejs lagde til ved flere anløbsbroer og altså også her ved Bellevue, hvor den lange bro fandtes et stykke uden for billedets venstre kant. Denne bro (eller resterne af den) fandtes helt op i 1960'erne, selvom skibsfarten var ophørt mange år forinden.

I 1904 blev den elektriske sporvognsline forlænget fra Charlottenlund til Klampenborg, og det gav for mange en nemmere transport op til skov og strand, sø og sand.

Endelig betød udviklingen af cyklerne, at Strandvejen på de helt store dage var tæt pakket med cyklister. I 1934 blev jernbanetrafikken grundigt moderniseret med indførelsen af S-tog. Sporvejene blev ligeledes moderniseret, men i 1953 blev de nedlagt i Gentofte og erstattet af lydløse, behagelige røde trolleyvogne. Disse forsvandt dog i 1971 og blev erstattet af dieselbusser.

Her er vi på Bellevue en gang efter 1911. Linie 14 var blevet etableret i 1908 for at erstatte den hidtidige linie 4, der kørte hertil. Motorvognen er en såkaldt Engelhardt-vogn, opkaldt således efter dens skaber, arkitekten Knud V. Engelhardt. Vogntypen stammer fra 1910 og var et brud med hidtidig praksis, idet vognene fra begyndelsen var udstyret med lukkede perroner. Da der ikke var afsat plads til konduktøren på perronerne, fik vognene tilnavnet "de hjemløse". Bivognen er en åben skovvogn, en type fra 1901, der



Dampsporvognen på Strandvejen, i dag Østerbrogade, mellem Nyborggade og Sionsgade. Arkiv Københavns Sporveje.



Åben bivogn af samme type som på postkortet, her fotograferet ved Svanemølle Remise 1960. Foto Københavns Sporveje.

var utroligt populær om sommeren, men nærmest ubrugelig om vinteren. Linie 14 havde på dette tidspunkt ikke fået de flotte liniefarver rød/blå/hvid, men måtte nøjes med de mere simple hvid/brune farver.

Selvom det ser ud som om, at der er flere spor i sandet, er det optisk bedrag, da der blot er tale om skyggerne fra jernrækværket oppe på Strandvejen. Og pudsigt er de to damers påklædning på denne øjen-synligt varme dag, men sådan foreskrev etiketten det. De to bænke er de dobbelte 'københavnerbænke', som var forløbere for de senere så velkendte, grønne bænke, der findes i tusindvis - i dag spredt ud over hele landet. I baggrunden anes pynten ved Skovshoved, også et populært udflugtssted, men dengang nok mere kendt som hjemsted for "Skovserkonerne", fiskesælgerne på Gammel Strand i København.

Koloreret postkort, cirka fra 1911, evt. senere. Samling Leif Bang

* Citat fra C.V. Jørgensens sang "Sommer-søndag" fra 1977.



I 1930'erne havde NESA anskaffet nye bogiesporvogne, og et af de nye vogntog holder i sløjfen før 1936, hvor den blev flyttet hen til DSB's banegård. Arkiv KS.



Prøvetog i 1934 med S-tog i Klampenborg og O-maskine til højre. Foto James Steffensen.



Bellevue Strandbad blev kaldt "Fluepapiret". Bagest ses et af Arne Jacobsens livredertårne. Arkiv SoB



En af kapervognene, de såkaldte 'Kaffemøller', på vej op ad Strandvejen. Arkiv Københavns Sporveje.

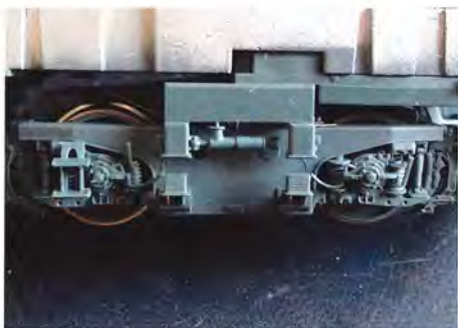


Linie 14 fra Nordsjællands Sporveje i sløjfen efter 1911. Foto W. Mølhof.

Sybic fra Roco



Ens i begge ender - men med to forskellige pantografer.



Bogierne er meget plastiske med mange detaljer.



Den ene af de to pantografer med dobbelt slæbestykke -.



- og den anden pantograf af anden konstruktion.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Sybic er et akronym, sammensat af ordene "Symmetric" og "bi-modal"/"bitension", altså et to-systems ellokomotiv med synkronmotorer. Typen, BB 26000 hos De franske Statsbaner (SNCF), blev bygget 1988-98 af GEC Alstom og skulle anvendes til hurtige passagertog på såvel 1.500 V DC- som på 25 kV AC-nettet i Frankrig og nabolandene. Lokomotiverne skulle kunne trække 16 tunge Corail-vogne med 200 km/t på stigninger på 0,25 % eller godstog med en vægt på 2.050 t og en hastighed på 80 km/t på 0,88 % stigninger med en ydelse på 5.600 kW. Der blev bygget 234 eksemplarer.

Lokomotiverne fik en meget markant, kantet formgivning, hvor den specielle 'beton'-bemaling i orange og diverse gråtoner virkelig vakte opsigt - en meget moderne farvesammensætning. Traktionsmotorerne var trefasede, synkroner typer (som i TGV Atlantique), og de synkroner motorer blev valgt frem for de asynkroner på grund af prisen, den lave-

re vægt og det mere forenklede, tekniske udstyr.

Rocos model

Allerede for en del år siden udsendte Roco en model af Sybic-lokomotivet, men nu er der kommet en ny version med enkelte raffinementer. De to pantografer er helt forskellige og særdeles flot udført; endvidere er der vedlagt plader til afskærmning af frontlanterne. Naturligvis medfølger en pose med diverse løsdeler til egenmontering.

Modellens kantede konturer er præcist gengivet; skillelinierne mellem de forskellige farver er knivskarpe, og modellen er påtrykt det såkaldte 'kasket-logo' fra epoke IV-V. De mange lameller på vognkassens sider og taget er meget flotte, og det samme gælder diverse kabler, isolatorer og andet ved pantograferne. Frontruderne er let tonede, men for en gangs skyld er der ingen lokomotivfører i førerrummet. Bogierne har fremragende dybdevirkning med mange ekstra detaljer.

BB 26199 kører udmærket med den velkendte, let surrende lyd ved moderne lokomotivkonstruktioner, men min maskine tog kun strøm fra den ene bogie, selvom printet var i orden. Muligvis har en lodning nede på bogien løsnet sig. Det er normalt ikke noget, jeg har oplevet ved en Roco-model før.

Den er kun afprøvet analogt, og det betyder, at der blot er automatisk lysskift for/bag (tre hvide/to røde lanterner). Lygteføringen kan dog indstilles manuelt på nogle små kontakter på printkortet. I følge brugsanvisningen kan man således indstille ikke mindre end syv forskellige kombinationer (dagkørsel: intet lys; natkørsel: fransk eller international lysføring ved trækkende/skubbende/rangerende maskiner). Modellen vejer 488 gram, har træk på fire aksler og er forsynet med hæfteringe på den ene aksel. Der er stik til 22-bens dekoder.

Roco art. nr. 70856 SNCF Sybic 26199-el-lokomotiv. DC H0-model, epoke IV-V. Pris ca. kr. 1.900,-.



BB 26199 på et udstillingsanlæg. Foto Roco.



Moderne, dynamisk og flot front på Sybic-lokomotivet.



Det indre er lige så velorganiseret som det ydre - moderne modelkonstruktion. De små kontakter er til indstilling af lanterneerne.



Nogle af taglamellerne med fin struktur.



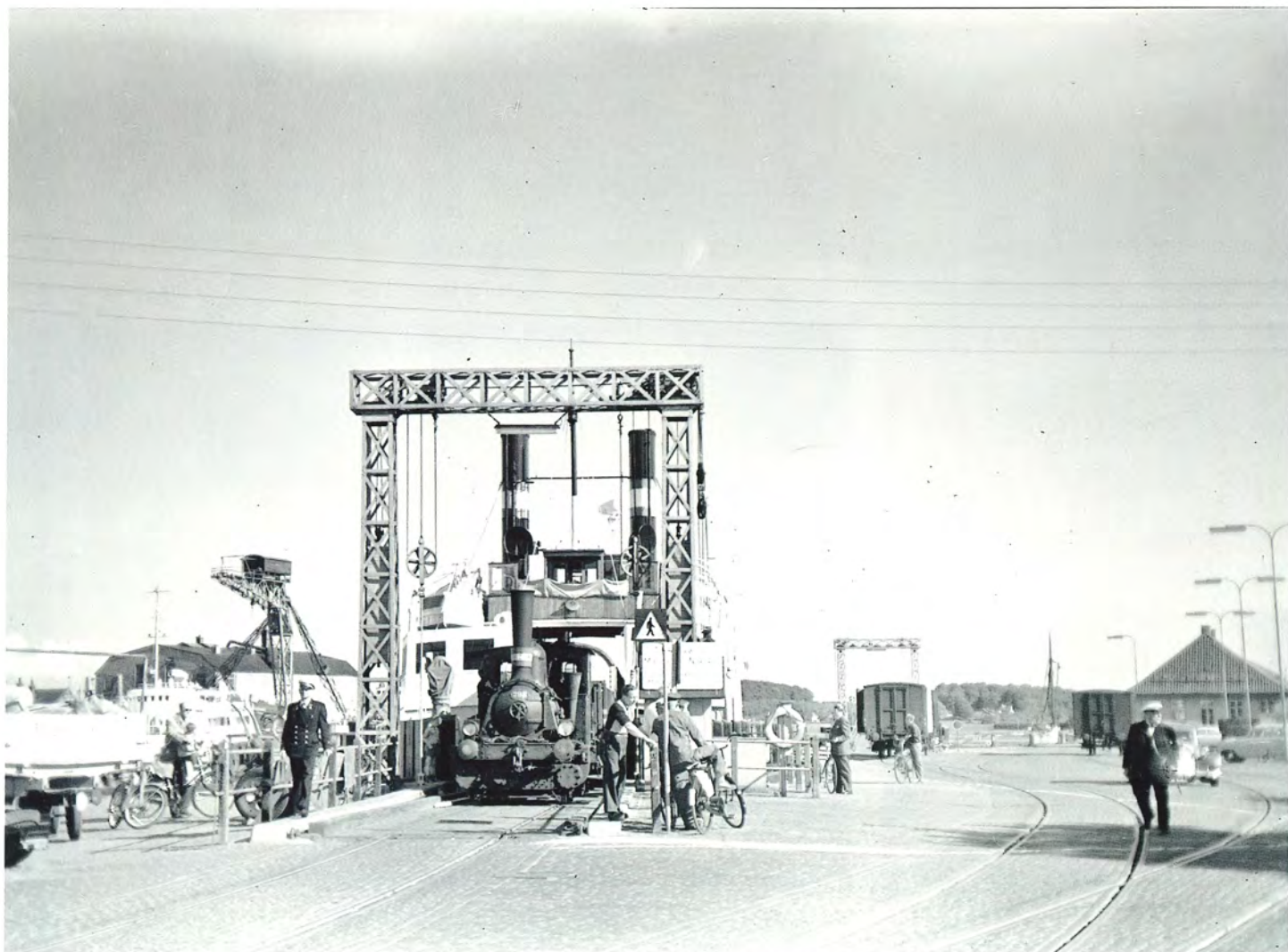
Kasket-logoet og nogle måske lidt for kraftige håndbøjler.



BB 26222 med godstog den 30. oktober 2014 i Annemasse. Foto Markus Eigenheer, Geneve. [wikimedia commons](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:BB_26222_30.10.2014.jpg).



Langelandsbanens Sm 2 Skinnebus med bagagevogn ved færgelejerne på Rudkøbing Havn, senest 1962. Foto Arne Kirkeby, arkiv OMJK.



Selvom ferien nok er forbi for de fleste, er der en dejlig feriestemning over billedet fra Svendborg Havn omkring 1960. Foto Just Andersen.