

Nr. 71
August 2023

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 135,-
Euro 18,-

Farvel til LØKKEN- BANEN



■ NYE HUSE FRA
DWA-HOBBY TRADE



■ SBB RE 4-4 FRA TRIX



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



BK 12.10.2023 - 06.12.2023
ISSN-2245-4099 BK Returage 49

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 71, 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. 1.400. 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 : MISPDK21

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes. Kryds af i feltet om,
at meddelelsen sendes som en del af kontoudskriftet
til Spor og baner. OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi
får ingen informationer om navn og adresse på denne
måde. Ved abonnements udløb fremsendes automa-
tisk nyt girokort for de næste seks numre.

Spørgsmål om betaling:

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

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder til artikler,
skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af mate-
riale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. For
visse illustrationer er det ikke lykkedes at finde den retmæssige copyrightindehaver.
Såfremt ophavsretten således er krænkert, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. ret-
tighedshavere bedes henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder



Af Flemming Søeborg

Foto: Jonas Henriksen.

Så er efteråret over os, og med det kommer de indendørs sysler
i centrum igen - og det gælder på alle områder, lige fra model-
bygning, læsning af bøger og tidsskrifter til deltagelse i møder,
arrangementer, markeder og andet.

De generelle prisstigninger gør, at jeg denne gang desværre må
forhøje prisen for årsabonnement en smule mere end normalt.
Prisen vil derfor for 2024 blive kr. 665,-, men de udenlandske
abonnementer stiger til hhv. kr. 785,- / € 105,- for lande i EU,
for resten af verden kr. 875,- / € 118,-

Løssalgsprisen bliver i 2024 kr. 139,- hhv. € 19,-. Jeg håber på
forståelse for det - og krydser samtidig fingre for, at det nye
postforlig ikke betyder markant forhøjede portoudgifter eller
værre postbefordring uden for de store byer. Ingen vil jo have
med de tyndt befolkede landdistrikter at gøre trods store ord
om, at alle skal nok få deres post - vi må se!

Jeg vil samtidig indtrængende anmode alle abonnenter om at
indbetale abonnementet rettidigt. Hvert år er der talrige for-
sinkede indbetalinger, der betyder, at jeg må eftersende blade til
forhøjet porto - alene i 2023 har hver enkelt eftersendelse kostet
kr. 48,- samt et erstatningsblad. Det belaster bladets økonomi
meget, så jeg overvejer at pålægge disse sene indbetalinger et
gebyr, der dækker de ekstra omkostninger. For at undgå det,
så betal venligst abonnementet i tide. Dermed undgår du også
afbrydelser eller store forsinkelser i leveringen af bladene, og
det letter også administrationen af bladet meget.

Jeg havde stillet i udsigt, at jeg ville bygge et nyt anlæg, og i
sommerens løb fik jeg også gjort ansatser til det, men løb her
kort tid før dette nummer blev færdigt ind i selvforskyldte pro-
blemer, så foreløbig *stander det i vaade*, indtil jeg har fundet en
løsning på problemerne. De står omtalt i den artikel, der trods
alt kom med om byggeriet hidtil. Jeg kan i det stille trøste mig
med, at også ved de rigtige jernbaner går det ikke altid helt efter
planen.

Efter en pause i nyhedsstrømmen til det danske marked er der
atter kommet gang i udbuddet - så der kommer nyheder fra
såvel Märklin som fra Dekas og fra DWA/hobby trade og, efter
forlydende, også fra McK. Og skal vi tage glæderne på forskud,
kan det afsløres, at Märklin næste år udsender det svenske li-
tra F - udgangspunktet for de første, danske E-maskiner. Så er
det spændende, om det afstedkommer en dansk variant til den
tid. Andre nyheder spøger i kulissen, men vi må se, hvad der
kommer.

I de næste numre vil der komme flere jernbanehistoriske artik-
ler, interviews og flotte, klassiske og ret ukendte billeder. Glød
jer til disse reportager, men nyd først dette blad, hvor der som
sædvanligt er noget for enhver.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

Indhold



12 Den overflødige banegård



34 Byliv fra Artitec



56 Den nye Storstrømsbro

Leder	2	Brugsen i model.....	42
Indhold.....	3	G 10 - ny udgave af klassikeren	44
For 60 år siden: Farvel til Løkkenbanen	4	Linie 20 - den sidste i rækken	45
Pressemeddelelse	9	Snart begynder det -	46
Nye huse fra DWA/hobby trade	10	Ny Post Nord-bil	47
Den overflødige banegård	12	Ny Sporvogn	47
Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie 2021-22	18	Oldtimer-smalsporsvogn fra Tillig	48
Min nye bane - baggrunden for den	19	"Ned med våbnene!"	50
Da Kommunekemi skiftede ham	23	Femvognssæt fra Märklin	51
SS Köln fra Roco	29	Noget om køreplaner	52
Min egen station	30	Laaes-biltransportvogne fra Roco	53
Birketræer og søluft	32	Kunst eller hærværk	54
Byliv fra Artitec	34	Den nye Storstrømsbro er blevet synlig	56
Sporskiftesignal til sporvognen	36	Tyren på sporet - og andre hændelser	58
Ellokomotivet SBB Re 4/4 I	38	Nye privatbanevogne fra Dekas	59
Rettelser	39	Fra gamle dage	59
Fasterholt - hensunken i stilhed	40	Lindborg Å og broen - igen	60

SPOR OG BANER



**NÆSTE UDGIVELSE
7. DECEMBER 2023**

Forsidefoto:

Stort billede: Farvel til Løkken-banen.

Foto Jens-Christian Jensen

Lille foto: Nye huse fra DWA-hobby trade. Foto SoB

Lille foto: SBB Re 4/4 fra trix. Foto SoB

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



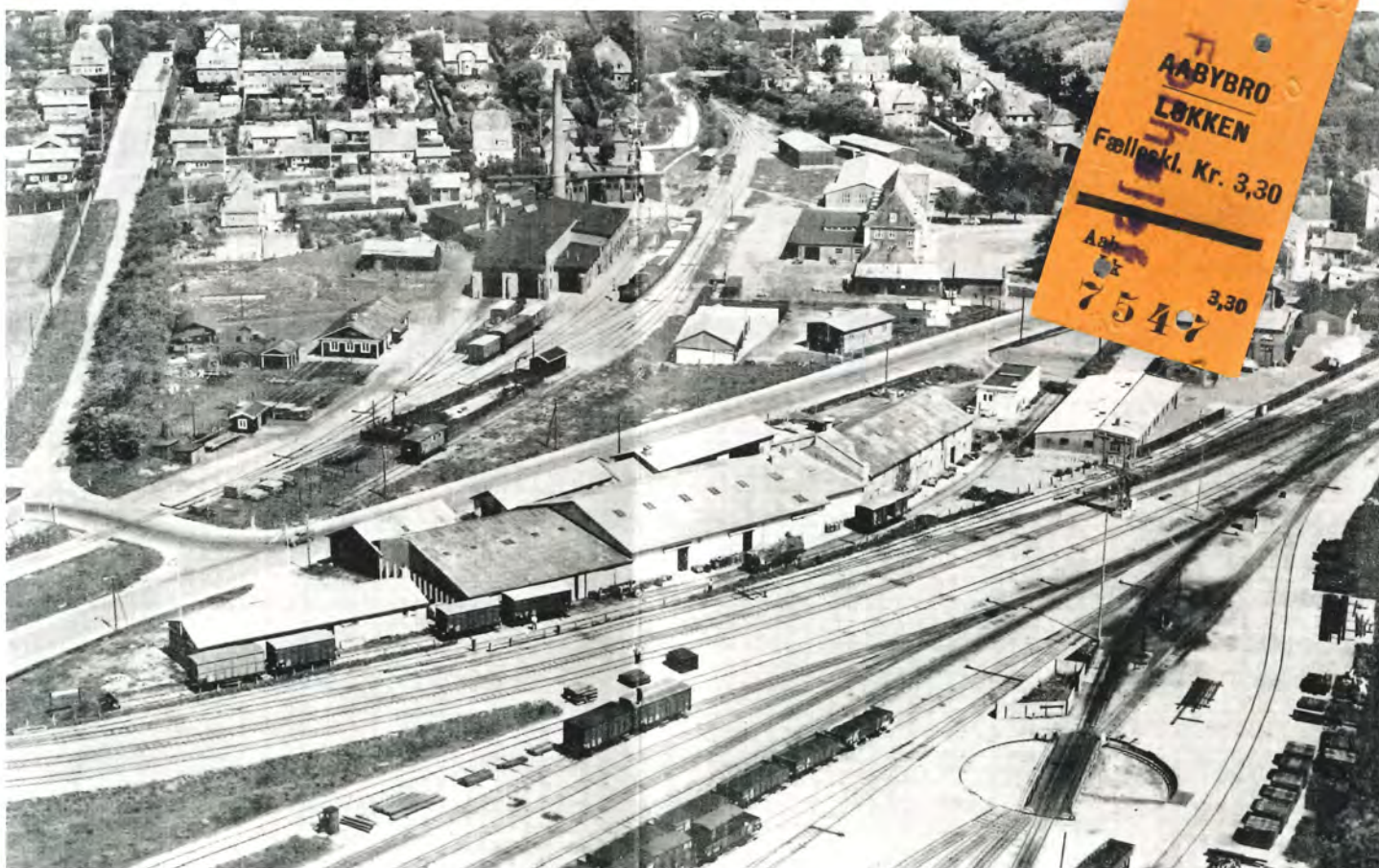
Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk
**Seks numre 2024
kr. 665,-**

Du modtager magasinet
direkte i din postkasse.

For 60 år siden: Farvel til Løkkenbanen

1. DEL

HLA billet.



Luftfoto af HP's gamle Vestbanegård i midten og DSB's anlæg i forgrunden i 1950'erne. Foto Sylvest-Jensen, Signalposten.

Tekst og fotos Jens-Christian Jensen

Jernbaneinteresserede, der som undertegnede var unge i 1960'erne, vil huske det som et årti, der – blandt mange andre ændringer – førte til en voldsom formindskelse af det samlede danske jernbanelnet.

En dag i sommeren 1963 fangede mit øje en notits i vores avis. Den oplyste, at det var besluttet at nedlægge privatbanen Hjørring-Løkken-Åbybro fra det førstkommende køreplansskifte, hvilket ville sige ved overgangen til vinterkøreplanen i slutningen af september. Løkken-banen var en af disse baner, som – lige som Skagens-banen eller Gribskov-banen – fik én til at tænke på sol, sommer og lugten af saltvand. Da det var så heldigt, at familiens sommerferietur gik til Nordjylland, lykkedes det mig i sidste øjeblik at opleve en tur med denne skønne bane, og en søndag morgen i august befinder jeg mig altså på stationen i Aabybro.

Åbybro station anno 1963 har tydelig-



Aabybro station, tidligt søndag morgen. Det lille gule tog fylder ikke meget på det store sporareal



Skinnebussen Ms 30 er koblet sammen med en noget ukonventionel "bivogn" i form af en almindelig (om end kort!), lukket godsvogn, forsynet med en skinnebuskobling. Et lidt uharmonisk tog!

vis kendt bedre tider. Spornettet er - med ialt 13 sporskifter, drejeskive m.m. - imponerende stort. Men det eneste jernbanekøretøj på den i øvrigt tomme station holder ud for hovedbygningen i spor 2: en enlig skinnebus med tilkoblet bivogn. Til min overraskelse er skinnebussen ikke rød, som de skinnebuser jeg hidtil har set, men **gul**. Eller mere præcist: samme orangegule nuance som postvæsenets biler. En anden originalitet er litreringen, som normalt er Sm, men denne her hedder **Ms 30**, og en tredje specialitet er bivognen, som er en "normal" brun "Q"-godsvogn med kort vognekasse, men med skinnebuskobling (litreret If 194). Et pudsigt lille tog! Jeg har tidligere set noget tilsvarende på Langelands-banen, men nu altså også på Løkken-banen!

Nu sker der noget: bommene for vejoverskæringen i stationens østlige ende går bimplende ned, og et øjeblik efter ruller et "normalt" rødt skinnebustog (Sm+Sp) ind i spor 1. Blandt de afstigende passagerer går en halv snes stykker over og tager plads i vores gule tog, inden det røde tog kører videre på sin lange rute til Thisted via Fjerritslev. Et par minutter efter er der også afgang for vores tog, som forlader stationen ad det samme spor som Fjerritslev-toget. Jeg har selv taget plads i kupéen, hvor der denne søndag morgen er god plads. Jeg beslutter mig hurtigt til at vove mig ud i førerrummet, hvorfra der er et godt udsyn (og fotomulighed) i køreretningen - desværre for sent til at få et billede af indkørslen til den første station, **Ryaa** (km 1,5 fra Aab), som ligger lige dér, hvor Løkken-banen drejer væk fra Fjerritslev-banen. Den lille røde stationsbygning ligger klemmt inde mellem de to baner sammen med en lille grøn signalpost, hvorfra toggangen på de to baner styres. På den tredje side afgrænses stationen af den stærkt trafikerede hovedvej A 11, som vi straks efter passerer. Jeg ærgrer mig over ikke at have nået at studere - endsige dokumentere - Ryå station nærmere, og vil prøve at vende tilbage til den senere.

Efter et par km passerer vi trinbrættet "Røde Hede", og kort efter kommer vi til den første "rigtige" station, **Kaas** (km 5,9 fra Aab). Stationsbygningen t.v. for hovedsporet er bygget i samme stil som Ryå, men større. Der er varehus og et betydeligt sporareal. Motorføreren, som på turen desuden fungerer som billetsælger og -kontrollør samt post- og rejsegodsekspeditor, hedder Erik Jørgensen. Undervejs besvarer han beredvilligt mine spørgsmål om banen, som her i Kaas, hvor han forklarer, at der tidligere har været betydelig godstrafik i forbindelse med en tørvebriket-fabrik ude i mosen et par km vestpå. Denne trafik er dog ophørt for et par år siden. "Vi skal krydse et modgående tog her, så jeg bakker ind på sidesporet. Du kan roligt stå af, hvis du vil fotografere det!" Det vil jeg selvfølgelig. Stationens vagthavende er allerede i gang med at nedrulle bommene for det sydgående tog, som straks efter ruller til peron. Det er også en skinnebus i samme gule kulør, denne dog med en "normal" bivogn (som på denne bane ikke har litra Sp, men Ds!).

Den næste by på vejen hedder **Pandrup** (km 9,1 fra Aab), og er en større by. Ud over stationsbygningen er her varehus, læssespor med en enkelt lukket godsvogn (Pandrup er tilsyneladende den eneste station på denne strækning, som endnu har nogen godstrafik), krydsningsspor samt et privat sidespor, som ikke ser ud til at blive brugt. En del af- og påstigende passagerer samt udveksling af post og rejsegods - og tid til en snak med de lokale! Nord for Pandrup drejer banen i nordøstlig retning og krydser i en spids vinkel hovedvej 11, som her er forsynet med blinklys. Jørgensen fortæller om en tragisk ulykke,



Aabybro: Rejsende fra Aalborg skifter fra Fjerritslev-banens røde til Løkken-banens gule skinnebus.



Ved Ryaa trinbræt forlader vi Fjerritslev-banen og kører ad "egne" skinner (sporet til højre) videre mod Løkken. (på billedet fra tidsskriftet "Signalposten" er sporskiftet dog stillet mod Fjerritslev).



Trinbrættet "Røde Hede", der som næsten alle banens trinbrætter blot er en svelleperron og et stopsignal, passeres i god fart.



Kaas: den fungerende stationsmester ruller bommene ned for den modkørende skinnebus.



Travlhed på Kaas station. T.v. det sydgående tog (Ms 31 + Ds 65) ekspederes, mens "vores" tog afventer i læssespor i baggrunden.

som få måneder tidligere var sket i denne overkørsel ved et sammenstød mellem et nordgående tog og en ligeledes nordkørende bil. Føreren af bilen havde overset signalet, og havde heller ikke – formentlig blændet af den lave sol – observeret toget på sin venstre side. Ulykken kostede livet for tre af de fire personer i bilen.

Vi har åbenbart givet os for god tid under opholdet i Pandrup, for besøget på de næste fire stationer, **Saltum**, **Hjermitslev**, **Ingstrup** og **Vrensted** er så kort (da der, så vidt jeg husker, hverken er af- eller påstigende passagerer), at jeg ikke har mulighed for at stå ud og fotografere, men må nøjes med at gøre observationer fra toget. Det noteres, at Hjermitslev og Vrensted begge havde krydsningsspor, mens der alle steder var varehus, læssespor og kreaturfold. Efter Vrensted går banen i en venstre kurve og fortsætter i vestlig retning. Ret forude kan man ane klitter og sommerhusbebyggelse. Kort efter kører vi efter en 90-graders højrekurve ind til stationen i banens hovedby, badestedet Løkken.

Løkken st. (km 29,7 fra Aab), imponerende stor hovedbygning i to etager i banens karakteristiske arkitektur, varehus og læssespor t.v., krydsningsspor og yderligere tre opstillings-/rangingspor t.h., hvoraf et fører til drejeskive og to-sporet remise. Mange påstigende rejsende, både lokale og turister. Jørgensen fortæller, at der – især om sommeren – stadig er en rimelig stor passagertrafik til - og fra byen her (selv om den har været større tidligere), og at der af samme grund har været bestræbelser i gang for at bevare strækningen herfra til Hjørring, og kun erstatte trafikken på den sydlige del af banen med busser. Tænk, om det kunne lykkes

Fra Løkken kører toget videre i nordøstlig retning parallelt med A 11. Ved **Vittrup** station (km 34,6 fra Aab, med varehus, læssespor og fold) standses for at tømme postkasse. Tre km længere fremme svinger banen mod nord, krydser A 11 ved en blinklyssikret overkørsel og standser på **Gjølstrup st.** (km 37,6 fra Aab) for at optage en gruppe ventende personer med stor bagage. Stationen har hovedbygning, varehus og læssespor samt krydsningsspor. Da der ikke er nogen af- eller påstigende til den næste station, **Jelstrup** holdeplads (km 40 fra Aab, som har en hovedbygning af den lille type (som Ryå), varehus og læssespor), suser vi videre uden at standse. Vi nærmer os nu atter kysten, og til venstre skimtes klitterne og fyrtårnet ved Rubjerg Knude i et



I Pandrup, som er den vigtigste station inden Løkken, udveksles både passagerer og gods.



Stationen i Ingstrup, som er ubetjent om søndagen, set gennem skinnebus Ms 30's forrude.



Vi nærmer os Løkken med klitrækken ret forude og de yderste huse t.h.



Badebyen Løkken med stationen i forgrunden 1950 (Kgl.Bibl., DA00549_022)



Der afventes grønt lys for indkørsel til Løkken station, som anes i baggrunden t.h.

par kilometers afstand.

Stationen i **Lønstrup** (km 43,8 fra Aab), banens andet store basteded, ligger midt i en 90-graders højrekurve. Her stiger flere rejsende på, og den er ifølge Jørgensen den næstbedste station på nordstrækningen. Hovedbygningen er af samme størrelse som de andre landstationer, men ved siden af ligger en stor sorttjæret træbygning, måske et "annex" til stationen på store rejsedage (lignende så jeg for nylig ved de tidligere Almindingen og Christianshøj stationer på Bornholm). Stationen har i øvrigt varehus, læssespor krydsningsspor.

Vi fortsætter østpå gennem et nu mere kuperet terræn og kommer til **Sønderlev st.** (km 47,7 fra Aab) med hovedbygning, varehus og læssespor samt – umiddelbart vest for stationen – et privat kornfirma (JAF) med eget sidespor, som dog ikke ser ud til at blive benyttet. På denne station krydser vi et modgående tog i form af en ældre, træbeklædt motorvogn, som er bakket ind på læssesporet for at lade os komme forbi.

Et par km efter Sønderlev passerer vi et vandløb, Liver Å, på en høj dæmning. Forude skimter vi banens hovedby, Hjørring, og snart efter drejer banen til højre samtidig med at den løber sammen med baneselskabets anden strækning, Hirtshalsbanen, hvis spor kommer ind fra venstre, og de to baners spor løber herfra parallelt de sidste par kilometer ind til **Hjørring station** (km 54,6 fra Aab). Denne sidste, dobbeltsporede strækning er af nyere dato. Oprindeligt havde de tre privatbaner



Løkken: vores lille tog er nået frem til banens (både trafikalt og arkitektonisk) største station.



Løkken: Bemærk de originale skilteholdere til destinationsskilte – og de "skinnebus"-gule bænke på perronen, som er karakteristisk for alle Hjørring-banernes stationer.



Vittrup st.: standsning for tømning af postkasse.



Undervejs. Med 60 km/t og sikker hånd på betjeningspanelet leder motorfører Jørgensen Ms 30 videre på sin rute.



Ved Gjølstrup passerer den farlige overskæring for A 11. I baggrunden Gjølstrup station med ventende rejsende på perronen.



Lønstrup er den anden, store "badestation" på stækningen.



Sønderlev: I læssesporer venter det modkørende tog (P 604) bestående af solokørende motorvogn M 23.



Kort før Hjørring møder vi Hirtshals-banen, som kommer ind fra venstre og løber parallelt med Løkkenbanen de sidste 2 km.

Hjørring-Hørby, -Løkken og -Hirtshalsbanen deres egen station, Hjørring Vestbanegård. Men efterhånden som den gennemgående trafik med statsbanerne voksede, blev det for bøvellet (og omkostningstungt) med to adskilte banegårde, og fra 1942 blev privatbanerne - gennem en større omlægning - ført direkte ind til DSB-stationen. Under indkørslen observeres en større, seks-sporet remise med drejeskive og opstillingsspor til højre, mellem privatbanernes og DSB's hovedspor, og til venstre flere opstillingsspor med privatbanernes personvogne. Løkken-banens tog ender - og udgår fra - en slags sækstation med tre perronspor vest for DSB's hovedbygning, hvoraf sporet længst t.h. er den nu nedlagte Hørby-banes hovedspor, sporet i midten er Løkken-banens og sporet længst t.v. er Hirtshals-banens. I sidstnævnte holder en motorvogn af samme type som den, vi krydsede i Sønderlev. Den - og alt det andet - må jeg kigge nærmere på, efter jeg har sagt pænt farvel og tak for turen til den flinke motorfører Jørgensen.

(fortsættes i næste nummer)



Indkørselssignalet for Løkken-banen til Hjørring station viser "kør". Sporet til venstre for os er Hirtshals-banen, og det yderste spor til venstre er forbindelsessporer til den tidligere Hjørring Vestbanegård og til privatbanernes værksteder.



Vi ankommer til privatbanernes sækbanegård (siden 1942) på Hjørring DSB-station. Perronsporet midtfor er Løkken-banens, sporet til venstre er Hirtshals-banens, og det til højre var den nu nedlagte Hørby-banes, men anvendes nu af de to andre baner. De større Hirtshals-banetog anvender dog også sporene på DSB-området. Yderst til venstre privatbanernes depotspor for personvogne.

Pressemeddelelse

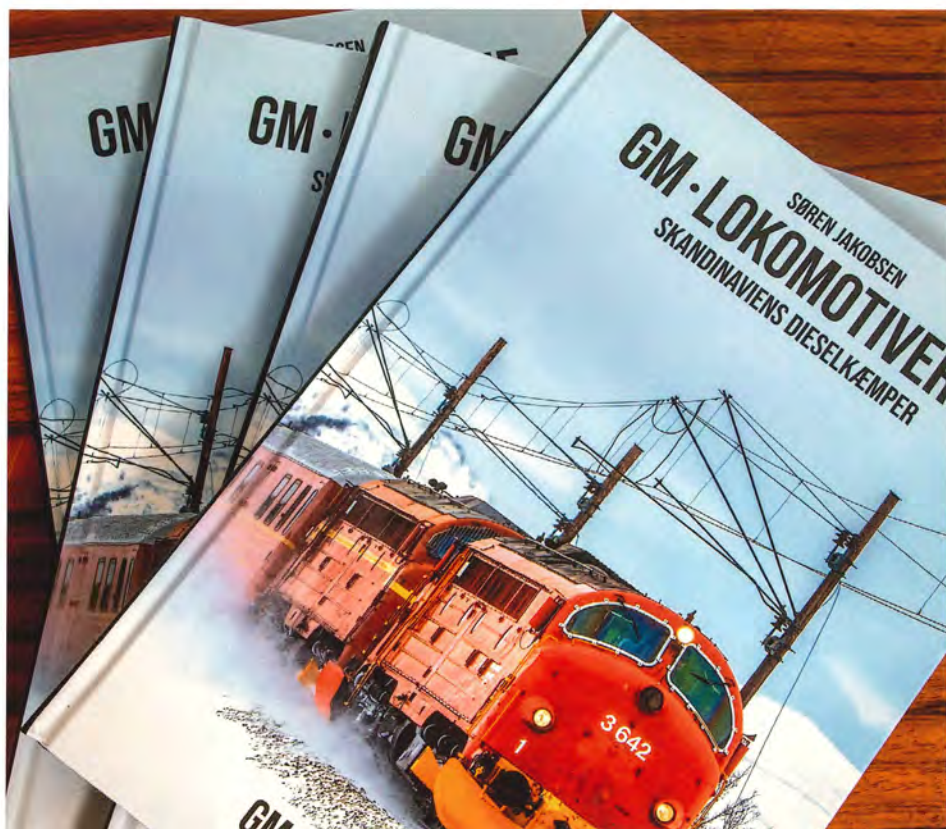
For næsten 70 år siden i 1954 fik DSB leveret det første lokomotiv med motor fra amerikanske General Motor GM. I løbet af de følgende 32 år fik DSB leveret mere end 200 GM-lokomotiver. Disse imponerende maskiner er ikke længere i drift ved DSB, men et større antal er solgt til private jernbaneselskaber i både Norge, Sverige og Danmark.

De norske og svenske statsbaner fik også leveret et stort antal GM-lokomotiver, hvoraf et antal stadig er i daglig drift.

I "GM-lokomotiverne - Skandinaviens Dieselskæmpere" viser fotograf Søren Jakobsen en lang række flotte fotos af GM-lokomotivernes historie i Skandinavien i de senere år.

Om Danmark er der bl.a. kapitler om DSB's sidste tid med ME, CFL Cargo og naturligvis også om det nystartede Viking Rail.

I Sverige kommer bogen forbi TÅGAB, der gennem årene har aftaget et stort antal af DSB's udtjente GM-lokomotiver. I Norge er der billeder af det nystartede OnRail, der anvender nogle af



de 32 ME-lokomotiver Nordic Re-Finance købte af DSB. De benyttes nu til kørsel med godstog til og fra Åndalsnes. Bogen har også et kapitel om den "norske MY" Di3 og meget meget mere.

Bogen er tosproget med dansk og tysk tekst.

Bogen er på 176 sider med 200 billeder. Pris ca. kr. 349,-.

Tyskland messe

RAIL HOBBY BREMEN

**25. - 26. november
2023**

lørdag 10-18, søndag 10-17

D-28215 Bremen
Messehalle 6
Findorffstraße 101

25 modeljernbaner, mere end 50 forhandlere
Spor Ilm (LGB) - Live Steam - smalspor -
internationale klubber - Modeljernbaner fra Z til Ilm



Itlensk modelljernbane i spor H0



Nederlandsk modelljernbane i spor 0

www.bv-messen.de Fax: 0049-2553-98775
E-Mail: info@bv-messen.de



Flyplass modelljernbane i spor N

Nye huse fra DWA/hobby trade



Mejeriet i færdig udgave.



Det flotte midterparti.



Mejeriet under konstruktion.



Den hvide udgave af mejeriet - også meget attraktiv.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

DWA/hobby trade er snart klar med flere af de flotte og eftertragtede huse, der lidt efter lidt er med til at skabe det helt rigtige billede af en dansk modeljernbane, hvad enten det gælder landlige bygninger eller stationsby- og/eller købstadsmiljøer. Jeg var på besøg i Fredericia for at se nogle af de seneste modeller, og der er virkelig tale om længe savnede bygninger i en meget høj kvalitet.

Den prægtigste og mest savnede bygning er *andelsmejeriet* - det er nok den bygningstype, der - udover selve stationsbygningerne - bedst karakteriserer denne periode i danmarkshistorien, hvor landet gik fra at være et agrarsamfund til at blive en industrination. De store mejeribygninger med det prægtige midterparti med de meterhøje støbejernsvinduer må

have virket fantastiske, da de blev opført, og der findes mange af dem den dag i dag - men meget ofte misligholdt, vansirede efter håbløse ombygninger og 'moderniseringer' og i dag med helt andre funktioner - hvis de da ikke bare er revet ned.

Andelsmejerierne stod jo for en helt ny tankegang, hvor hygiejnen og harmoniseringen var budskabet eller *evangeliet* - digtteren Jeppe Aakjær kaldte jo ligefrem mejeribygningerne med deres små spir og høje skorstene for den nye tids *katedraler* (og de hvidklædte mejerister kunne jo så være forkyndere af det nye budskab). Nå, men hobby trades nye mejeri leveres i første omgang i røde sten samt i pudset, hvid overflade.

Karsten Pedersen fortalte om, hvordan den lidt noprede, pudsede overflade blev skabt. Der er tale om, at farverne - hvide og grå nuancer - i 3D-print har forskellig

'tykkelse', og når et område således udfyldes med de forskellige farver, vil det efter print få disse subtile, ganske små forskelle, der giver dybde og realistisk virkning i overfladen. De viste bygninger er endnu ikke fuldstændigt færdigudviklede, men er altså stærkt på vej.

Det gælder også kroen, der også kommer i flere udgaver, muligvis også i gulkalket version. Kroen er lavere end f.eks. mejeriet, men det er korrekt - mange landlige bygninger var vitterligt ikke ret høje. Kroen har nogle meget fine og spinkle detaljer, også fremstillet i 3D-print - dels et meget spinkelt gelænder, dels et par meget fine lanterner (u. funktion).

Og den sidste bygning, der næsten kompletterer det landlige miljø, er den hvide landsbykirke, der ikke var helt færdig - blandt andet manglede den vinduer, og nogle detaljer skulle ændres. Den har et



Kroen er en ret stor bygning.

Den 'rå' Stau-
ning-villa med py-
ramide-taget.



Kirken, som dog ikke er helt færdig - der bliver bl.a. leveret låge med smedjernsgitter til. Kirken har også en fin, lille lanterne (uden. funktion)



flot, smukt detaljeret tårn med karakteristiske buer i murværket samt en fin 'tandfrise'. Kirken er, ligesom de øvrige bygninger, tegnet af arkitekt Claus Riber på basis af eksisterende bygninger, men i nogle tilfælde som "konglomerater" af dem - kirken har for eksempel elementer fra Ejby kirke på Fyn (tårnet), men også dele fra andre kirker.

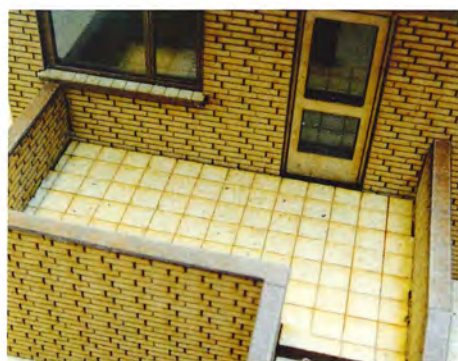
Forekløbt sidste repræsentant for de eftertragtede bygninger er "Stau-ning-villaen", en typisk funkis-villa fra statsminister Staunings tid i 1930'erne. Villaen, som her er vist i en gulstens-prøveversion,

findes over hele landet i byernes udkant, og de var (og er) meget populære og brød fuldstændigt med fortidens byggestil og arkitektur. Vi vender tilbage til modellerne, efterhånden som de bliver færdige.

Afslutningsvis fortalte Karsten, at han arbejder videre på at få udviklet andre, typiske bygninger, der har manglet i moderne, realistisk og målestokskorrekt udførelse. Det drejer sig om en typisk, dansk vindmølle (af "hollænder"-typen) - her er den største udfordring møllehatten, som har stærkt hvælvede former, samt en typisk landsbysmedie - men jernbanemiljø-



Kroen findes også i rød udgave



Tidstypisk klinkebelagt veranda på funkis-huset.

Svenstrup Station - en særproduktion for Hobbykæden for nogle år siden. Karsten vil gerne lave andre, større bane-gårdsbygninger.



et har også stor prioritering hos firmaet: Således er den vestligste af Viborgs kommandoposter fra 1930'erne ved at blive udviklet, der skal også laves en ældre udgave, der skal laves en enkeltsporet remise og så mangler der diverse mindre sager såsom kulanlæg, murede kolonnehuse og andre småbygninger til depoterne. En moderne, stor DSB-station ligger også i planlægningen, det samme gælder stationsbygninger og perroner i den forkætrede "sildekasse-stil" fra 1970'erne (rød/sorte bygninger), så der er virkelig noget at se frem til.

Den overflødige banegård



FIG 1

Den gamle station i Zbąszyń. Stationen er fra ca. 1870, da byen var tysk og hed Bentschen. Alle fotos fra Polen er fra juni 2023.

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

I det vestlige Polen midtvejs mellem Poznań og Frankfurt an der Oder ligger jernbaneknudepunktet Zbąszynek. Indtil for 100 år siden var der her bar mark og ingen jernbane. Nu er der et jernbaneterræn på størrelse med Fredericias og en by med ca. 5000 indbyggere. Men egentlig blev jernbaneknudepunktet og byen overflødig allerede 10 år efter færdiggørelsen.

Det hele begyndte med Tysklands nederlag i 1918 i Første Verdenskrig og genoprettelsen af en selvstændig polsk stat. Polen blev etableret på områder, som tidligere havde tilhørt de tre kejserriger: Tyskland, Østrig-Ungarn og Rusland. Den vestlige grænse kom til at ligge lidt vest for byen Bentschen, som på polsk i mange århundreder havde heddet Zbąszyń. Igennem denne by løb den europæiske hovedlinje Paris-Berlin-Warszawa-Moskva, og her var der et større stationsområde med en ældre station i prøjserstil (fig. 1). Planer om at gøre Bentschen/Zbąszyń til fælles grænsestation strandede i det giftige klima mellem Tyskland og den nye stat Polen.

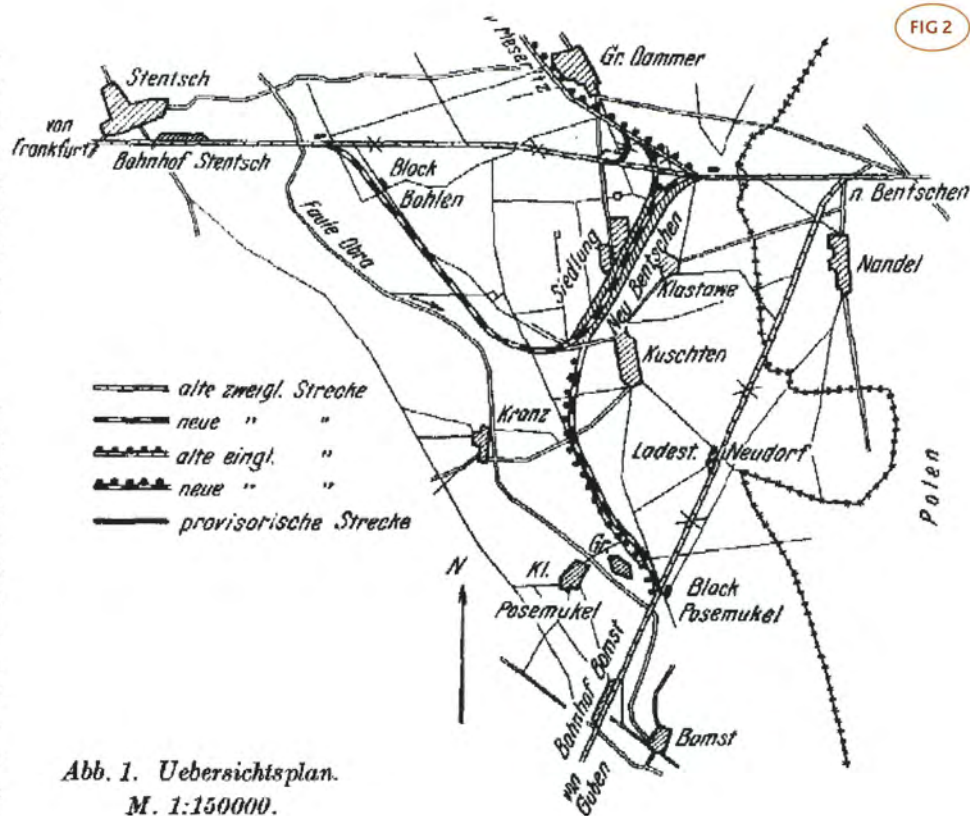


FIG 2

Abb. 1. Uebersichtsplan.
M. 1:150000.

Oversigtsplan fra 1930 over de omfattende baneforlægninger. Neu Bentschen ses i midten, mens Bentschen ligger øverst til højre.

I stedet for besluttede tyskerne i 1922 at bygge en helt ny grænsestation vest for Bentschen/Zbąszyń med tilhørende arbejderboliger og andre faciliteter. Med denne løsning opnåede man endvidere at samle tre jernbanelinjer, så man undgik at skulle bemande tre små, uhensigtsmæssige grænsestationer, se oversigtplanen fig. 2. Det var et gigantisk bygge- og anlægsprojekt, som den fattige Weimarrepublik kastede sig ud i.

Banegården

Banegården (fig. 3) og den omkringliggende by fik navnet Neu Bentschen. Både de jernbanetekniske anlæg og byen blev anlagt efter de mest moderne principper. Det hele skulle nemlig fremstå som et udstillingsvindue for Tyskland over for de tabte landområder mod øst. Polen svarede igen ved at bygge en ny imponerende hovedbygning i Bentschen/Zbąszyń ved siden af den gamle prøjserstation (fig. 4).

Den nye tyske grænse- og toldbanegård Neu Bentschen skulle betjene trafikken til og fra Polen, men også den såkaldte transittrafik til og fra Østpreussen, som efter Første Verdenskrig lå som en afsondret eksklave øst for Polen. Det smalle område mellem de to tyske områder, som gav Polen adgang til Østersøen, kaldte tyskerne lidt nedladende for "Den polske korridor". Hovedbyen i Østpreussen hed dengang Königsberg, i dag Kaliningrad. Den ligger stadig i en eksklave afsondret fra sit hovedland, som nu er Rusland.

Transittrafikken for både personer og gods kunne køre som såkaldt privilegeret trafik gennem Polen i låste og plomberede vogne, så man undgik polsk pas- og toldkontrol. Man måtte ikke stå af toget undervejs, ligesom man heller ikke måtte fotografere fra toget. Al anden trafik skulle gennem en omfattende kontrol på begge sider af grænsen. Pas- og toldkontrol for personer fandt på tysk side sted i en 94 m lang toldbygning, som lå på en 300 m lang og 18 m bred perron mellem de to hovedspor (fig. 5).

Både hovedbygningen (fig. 3) og toldbygningen (fig. 5) kan genfindes øverst i midten på den detaljerede sporplan over den ny banegård, fig. 6. Bemærk, at sporplanen har et fortegnet målestoksforhold, idet den er stærkt sammenpresset i "længderetningen". Afstanden mellem de yderste sporskifter mod vest og øst er i luftlinje ca. 4 km, mens den



FIG 3

Den nye stationsbygning i Neu Bentschen stod færdig i 1925. Åbningen af alle anlæg fandt dog først sted den 14. August 1930.



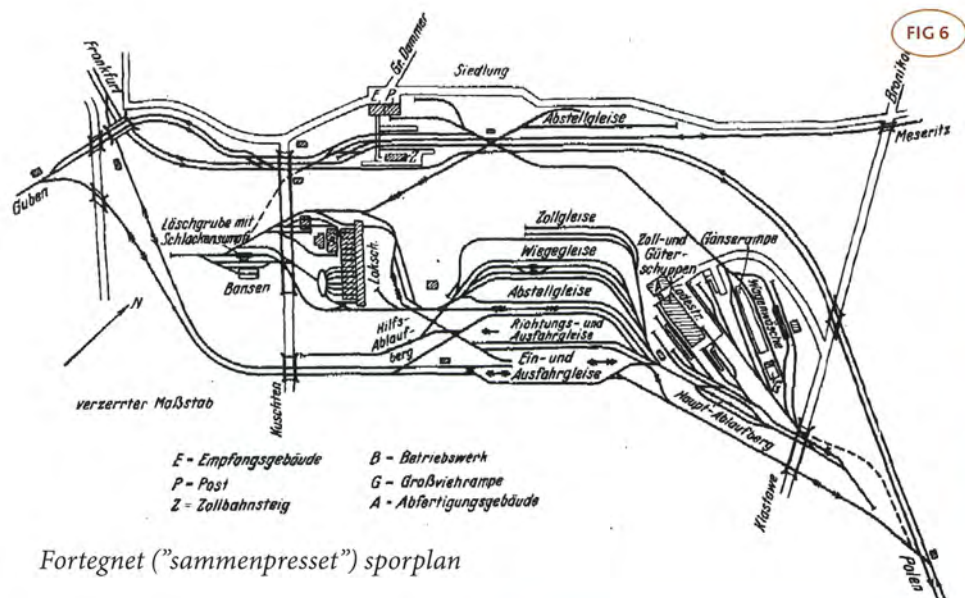
FIG 4

Den ny station i Zbąszyń fra 1929 er under renovering i 2023.

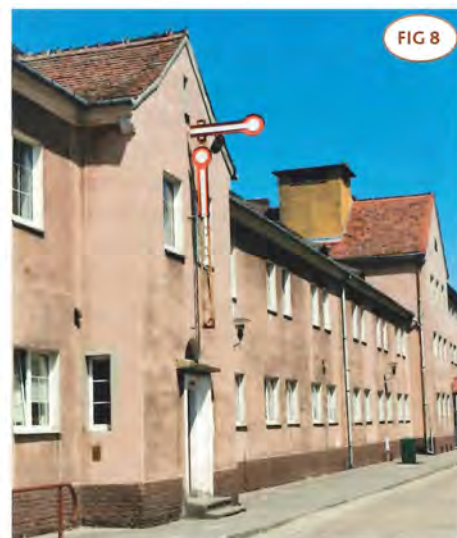


FIG 5

Toldbygningen på den brede perron mellem sporene mod Berlin henholdsvis Warszawa. Bemærk nittekonstruktionerne i perrontaget og det lille grønne betjeningsapparat yderst til højre på bygningen, som kan genkendes på et gammelt foto fra 1930.



Fortegnet ("sammenpresset") sporplan



De mange bygninger på banegårdsområdet bruges i dag af PKP og private firmaer.

største bredde kun er ca. 0,4 km. Af fig. 6 ses endvidere, at sporudlæg til persontrafikken kun udgør en beskedent del af det samlede sporudlæg. Det var nemlig lokomotivbetjeningen og især godsbehandling, som optog langt den største plads. I den sydvestlige del af området lå et kul- og slaggeanlæg samt en remise med 12 dobbeltpladser, som blev betjent via en skydebro. Vandforsyningen kom fra områdets vartegn, et 40 m højt vandtårn, som stadig kan ses fra det meste af banegårdsområdet. Ved hovedsporet mod Berlin står stadig en af de gamle vandkraner (fig. 7). Remiser, værksteder og andre bygninger (fig. 8) bliver i dag brugt af de polske statsbaner, PKP, og private virksomheder, som reparerer vogne og lokomotiver. De mange ansatte inde på området skal passere hovedsporene via en bevogtet overkørsel. Pga. den intense trafik med især lange godstog er bommene periodevis mere nede end oppe (fig. 9).



Gammel vandkran ved sporet mod Berlin

Godsbanegården åbnede allerede i 1925, og den gennemsnitlige omsætning lå i de første år på over 900 vogne om dagen med en spidsbelastning på 1200 vogne. Der har været noget at se på den gang. Fra Polen kom træprodukter, fx sveller, brædder, bjælker og træ til papirfremstilling samt landbrugsprodukter, fx majs, byg, ærter, kartofler, smør, æg og fjerkræ. Især blev der importeret rigtig mange gæser fra Polen til Tyskland. I 1929 ankom 1644 vogne med ca. 1,5 mio. gæser. På en enkelt dag blev det til 43.000 gæser i 42 vogne!

En så stor omsætning krævede sin egen gæse-station (fig. 10), som også kan ses til højre på plantegningen (Gänserampe). Rampen var 150 m lang og havde 17



Bommene er nede. Der kom fire tog inden de gik op. Det er ikke forfatteren, som står og venter, men en tålmodig polak.



Resterne af "Gänserampe"

gårde, adskilt med flytbare trægærder. Gæssene ankom normalt i polske vogne, hvorfra de blev gennet ud med stokke. Herefter blev de fodret og vandet, samt efterset af dyrlæger. Man havde også planlagt, at gæssene skulle bades, men det blev forbudt pga. faren for smittespredning via badevandet. Når gæssene var godkendte, blev de drevet ind i tyske vogne og kørt til modtagerne. De specialbyggede jernbanevogne havde to eller tre gulve og vognsider med åbne spalter til frisk luft. Som det fremgår af tallene ovenfor var der ca. 1000 gæs i hver vogn. Selv med tre etager må de have stået meget tæt. Vognene bar naturligvis præg af de mange gæs. De blev derfor spulet rene med 70 – 80 grader varmt vand og desinficeret i et hertil indrettet vognvaskanlæg, som kunne klare 50 – 60 vogne om dagen.

Godset fra Tyskland til Polen bestod mest af gødning og maskiner. I mængder kunne disse produkter slet ikke modsvare importen, hvorfor der kørte mange tomme vogne fra Tyskland til Polen. En sådan ubalance gjaldt i endnu højere grad den privilegerede transittrafik til og fra Østpreussen. I 1929 kørte ca. 30.000 belæssede vogne og knap 1.000 tomme vogne til Østpreussen, mens de tilsvarende tal den modsatte vej var ca. 5.000 belæssede mod ca. 27.000 tomme vogne. Stykgods blev toldbehandlet på den store godsbanegård (fig. 11), som lå lidt øst for gåserampen. I dag er der indrettet noget, som ligner et mikrobryggeri i den ene ende, mens resten forfalder.

Byen

De mange aktiviteter på den store banegård krævede mange ansatte, både inden for jernbanerne og inden for post-, told- og pasmyndighederne. Til alle disse ansatte og deres familier blev der opført en helt ny by med knap 400 boliger, den største såkaldte Eisenbahn-Siedlungskolonie i Tyskland. De fleste boliger havde direkte adgang til en strimmel jord til grøntsager og måske en kanin- eller hønsegård. Byplanen var inspireret af den tids populære engelske havebyer, mens arkitekturen domineredes af Heimatstil (hjemstavnstil). Denne stil søgte at anvende lokale materialer og lokale byggetraditioner, i modsætning til de udefra inspirerede arkitekturretninger, fx klassicismen og historismen (som eksempelvis den gamle prøjserstation i Bentschen, fig. 1). I Danmark var foreningen Bedre Byggeskik inspireret af de samme tanker, som bl.a. materialiserede sig i de i dag så populære murer mestervillaer.



En af de ca. 20 porte i told- og godsbanegården



Rækkehuse i ul. Kościelna, tidligere Kirchstrasse. Begge ord betyder Kirkegade.



Baghaverne støder her op til et fællesareal.

Der blev også opført en brandstation og en skole, som allerede i 1930 havde 300 elever. Endvidere opførtes to kirker, en stor til protestanterne og en lille til katolikkerne. I dag er de begge katolske. Med tiden kom der et rådhus, et gæstgiveri, butikker, sportsanlæg, markedsplads og en kirkegård. I starten af 1930'erne boede der knap 2000 mennesker i den nye by.

Som udstillingsvindue mod øst blev alle boliger forsynet med moderne faciliteter som elektricitet, vand og afløb. Vandet kom fra det store vandtårn, mens spildevandet blev behandlet i et mekanisk-biologisk rensningsanlæg. Der var elektrisk gadelys overalt. Hovedgaden var brolagt, mens mindre veje var tjærede eller blot grusbelagte. En af drivende kræfter for realisering af Neu Bentschen var Reichsbahnoberrat Georg Rostowski, som i en artikel i 1931 om projektet til slut skrev: Må Neu-Bentschen blive et fristed, et bolværk for ægte tyskhed ved grænsen. En begivenhed kun 7 år senere skulle vise tomheden og falskheden i disse ord.

Efterskrift

Straks da Hitler kom til magten i 1933 begyndte den nazistiske regering at forfølge jøderne. I slutningen af oktober 1938 blev alle jøder af polsk afstamning udvist til Polen i den såkaldte "Polen-aktion". Ikke via en aftalt proces mellem de to lande, men ved at tysk politi arresterede 17.000 polske jøder og i løbet af et par dage sendte dem i bevogtede, propfyldte tog til Neu Bentschen andre grænsestationer. Der var hverken mad eller logi til de ca. 8000 jøder, som kom til Neu Bentschen og Zbąszyń. Der opstod voldsomme og kaotiske scener, hvorunder mange led overlast, herunder familien Grynszpan. Da sønnen Herschel erfarede dette, blev han så harm på nazisterne, at han gik ind på den tyske ambassade i Paris og skød og dræbte en diplomat. Denne begivenhed udnyttede Goebbels til at hidse alle nazister op mod jøderne i hele Tyskland, hvilket førte til terrorhandlingerne om aftenen og natten den 9. november, som senere blev kendt som Krystalnatten.

Mindre end et år senere havde Neu Bentschen udspillet sin rolle som grænsestation. For i september 1939 invaderede Hitler Polen, hvorved grænsen forsvandt. Så efter den officielle åbning af hele baneanlægget i 1929 gik der altså kun 10 år, inden det hele blev overflødigt. Efter Anden Verdenskrig blev grænsen flyttet endnu længere mod vest, så den nye tyske grænsestation nu blev Frankfurt an der Oder. Polakkerne omdøbte Neu Bentschen til Zbąszynek, som betyder den lille Zbąszyń.

De fleste tyske indbyggere forsvandt mod vest, så her kunne historien om den overflødige by have endt. Men heldigvis kom der mange polske tilflyttere. Det store baneanlæg blev udnyttet som en sædvanlig rangerbanegård, mens persontrafikken stadig var betydelig. Efter murens fald og Polens optagelse i EU og NATO er det kun gået fremad i Zbąszynek. Som allerede beskrevet ovenfor anvendes de gamle faciliteter af PKP og mange andre firmaer. Stationen er et knudepunkt for både passager- og personaleudveksling. Lige ved siden af baneterrænet ligger i dag en af IKEAs største fabrikker, naturligvis med egne sidespor. Så der er fuld beskæftigelse, og der er opført mange nye huse, så indbyggertallet i dag er ca. 5000.

Nej, Zbąszynek er bestemt ikke blevet overflødig!



FIG 14

Denne plads, hvor skolen ligger i den anden ende, hed oprindeligt Lindenplatz. Senere blev den opkaldt efter Hindenburg, som var general under Første Verdenskrig og senere Rigspræsident. I dag hedder den pl. Wolności, Frihedspladsen.

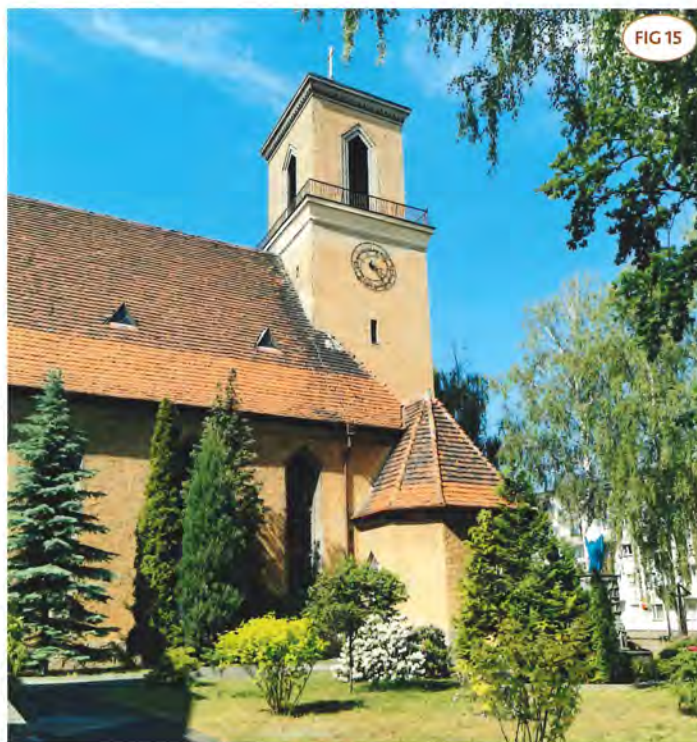


FIG 15

Den tidligere protestantiske kirke er dag er katolsk.



FIG 16

Den dominerende udsmykning i byens park er naturligvis et lokomotiv, et PKP smalsporslokomotiv (750 mm) af typen Px48.



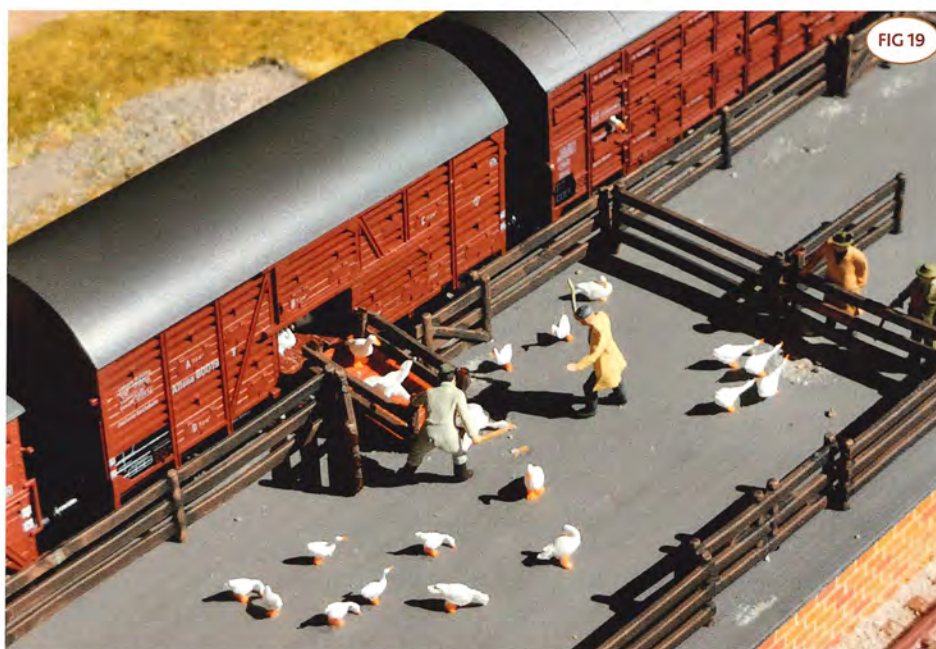
Personaleudveksling



Afgang med et spejlæg.

Diorama

En model af hele Zbąszynek ligger langt over min formåen. Men et lille diorama af den specielle Gänserampe måtte jeg da lave. Jeg har ikke fundet modeller af polske vogne til transport af gæs, men tyske modeller findes der en del af. Vogne til transport af mindre dyr såsom smågrise, får og fjerkræ, herunder især gæs, hedder på tysk Verschlagwagen. De havde derfor Gattung (litra) V sammen med bynavnene Altona eller Hamburg. Mellem 1927 og 1935 byggede Deutsche Reichsbahn 654 stk. V Altona/Hamburg baseret på Gr Kassel, samme vogn som på samme tid inspirerede DSB til at bygge 130 hvide IA-vogne. De tyske vogne fik i epoke 3 betegnelserne V 23 henholdsvis Gr 20.



Diorama drama.

Der er i tidens løb bygget en del varianter af disse Verschlagwagen, som bl.a. Roco, Piko, Fleischmann og Märklin har lavet modeller af. Allerede i 1939 kom Märklins første model af V Altona, altså mens gåserampen stadig var i brug. Denne Märklin vogn er især kendt for det flotte farvebillede af en lille hane på begge vognsider. Ifølge det danske 1939 katalog kostede den med "ny automatisk Kobling" 2,40 kr. Først i 1995 kom Märklin med en ny udgave af V Altona. Denne vogn har fine detaljer og nøjagtig påskrift. Vognen har endvidere bevægelige skydedøre, dog kun til det nederste dæk. Så denne model har fået hovedrollen i det lille drama diorama, hvor gæssene uddrives af vognen af nogle bøse gåsedrivere.



Märklins fjerkrævogn fra 1939 til 2,40 kr.

Jernbanehistorie

Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie 2021-22

Af Ole Linå Jørgensen

Jernbanehistorie er i årgang 2021-22 et brag af en årbog, som du, kære læser, bør eje. Efter flere års ørkenvandring i årbøgerne med få frugtbare oaser kan du måske have opgivet og meldt dig ud af Jernbanemuseets Venner; men så bør man købe bogen. Denne udgaves artikler er ikke fagfællebedømt, om man så kan udlede noget af det!

Første lille artikel af Jørgen Mikkelsen handler om de forslag til anlæg af en jernbane mellem Faxe Kalkbrud og Faxe Ladeplads, der fremkom i 1850'erne og 1860'erne, da man var ved at forbedre anlægget. Det er interessant at læse om de tanker, datidens "eksperter" gjorde sig om den tekniske løsning.

Derefter følger den ene af årbogens to hovedartikler forfattet af Lars Bjarke Christensen: Jernbanernes udvikling i Danmark 1997 – 2022. Artiklen kan betragtes som en opfølgning i grundig oversigtsform på det store jubilæumsværk På Sporet 1847 – 1997. Artiklen former sig som en række nedslag – og dem er der mange af – på vidtrækkende beslutninger relateret til jernbanerne i Danmark i de forløbne 25 år, og dem er der også mange af. Foruden de statslige jernbaner er der også omtale af strukturændringerne inden for privatbanerne. Når man har læst artiklen, må man tage en dyb indånding, er der virkelig sket så store forandringer af jernbanen og dens administration på så kort tid. Århus Nærbane er dog klogelig udeladt, da de mange forviklinger i forbindelse med dennes åbning – og mangel på samme – vil kræve et meget stort arbejde. Det må ligge til kommende generationer. Det skal også bemærkes, at det er et meget omfattende kildemateriale, som forfatteren har fundet.

Den anden hovedartikel er skrevet af Jernbanemuseets direktør Steen Ousager: Banedanmark bliver til. EU-projekt, straffeaktion eller? Her gennemgås baggrunden for adskillelsen, interne intriger i DSB's ledelse, og hvordan adskillelsen blev effektueret med sparsom kærlighed fra begge sider krydret med de næsten umulige opgaver at sætte grænserne mellem de to virksomheder. Der gives et lille udblik til enkelte andre europæiske lande og deres løsninger. Begge hovedartikler nævner det stormvejr, som DSB forud var endt i først med DSB Busser, der blev til Combis. Økonomien kunne ikke hænge sammen på nogen måde i hverken den ene eller den anden selskabsform, og Combis måtte foræres væk for at slippe af med gælden. Dernæst var der DSB gods, der også var særdeles nødlidende og endte med at blive solgt til den værste konkurrent, vognmændene, stykgodsset, og DB Cargo, vognladningsgodset. Også i denne artikel har et omfattende trykt og mundtligt kildemateriale ligget til grund.

Netop som disse linjer skrives, kom der meddelelse om, at Steen Ousager har opsagt sin stilling som direktør for Jernbanemuseet for at gå på pension. Vi kan håbe, at han vil bruge noget af sit otium på at skrive flere jernbanerelaterede artikler eller bøger. På det seneste udkom også den store velunderbyggede bog "Bogenseslagteren" af samme forfatter.

Den sidste artikel har Gese Friis Hansen skrevet: ...det bedste, der nogensinde er sket for DSB... Harry – et portræt. Det er den muntre historie om Harry og Bahnsen fra ide til virkelighed og

Anmeldelse



helt til reklamekampagnens ophør. I denne artikel er der også gået grundigt til værks, og alle detaljer må vist være kommet med. Harry har meget fortjent fået sin historie på tryk, fint og velskrevet.

Det er selvfølgelig begrænset, hvor mange illustrationer, der findes fra midt i 1800-tallet. Til gengæld der mange smukke og velvalgte fotos gengivne i de tre næsten nutidige artikler.

Årbogen slutter med en række boganmeldelser. Lars Bjarke Christensens anmeldelse af Sten Møller og Niels Pedersens "18 løbske godsvogne og andre uheld ved De Bornholmske Jernbaner" bør nævnes. LBC henviser til den ofte genfortalte myte om, at DBJ fjernede alt materiale om uheldene fra sit arkiv. LBC tilbageviser ikke påstanden, men henviser til, at man blot kan søge i auditørens arkiv, som findes i Rigsarkivet. Det er en lidt anden fortælling om forløbet, end de to forfatters gengivne partsindlæg.

Anmelderen har været godt oplyst og underholdt under læsning af årbogen og ikke fundet noget at pege fingre ad. Læsere, der ønsker de sidste 25 års tildragelser ved jernbanerne opfrisket i erindringen, bør læse denne årbog. Tilmed bliver man utvivlsomt klogere.

Måtte de kommende årbøger fortsætte ad samme spor!

René Schröder Christensen (red.): Jernbanehistorie. Jernbanernes teknologi- og kulturhistorie 2021-22. Odense (Danmarks Jernbanemuseum) 2023. 256 sider. 190,- kr.

Min nye bane - baggrunden for den

Prøveopstilling med den lille banegård, Billard-skinnebussen og to Citroën-lastvogne. Skinneprofilerne skal patineres.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange, mange år siden - det var midt i 1980'erne - havde jeg en fransk penneven, der også interesserede sig for jernbaner - mest svenske i øvrigt. Jeg var efter talrige rejser sydpå blevet begejstret for de franske jernbaner, så vi udvekslede mange breve, billeder og ting til modelbanen.

Et af brevene fra ham indeholdt en stribe gamle sort/hvide jernbanefotos af smalsporede, franske jernbaner. (Se side 20). Det viser torvet i den lille landsby La Talaudière i Midtfrankrig, hvor der var en metersporet jernbane midt gennem byens hovedgade - som så mange andre steder i Frankrig. Ingen synes at tage særlig notits af damptoget, der triller ind på torvet.

Bygningen i baggrunden - CASINO - sælger fødevarer og andre fornødenheder, altså nærmest en blandet landhandel. Dette billede - sammen med det følgende af den lille station La Feuillée midt i Bretagne - har siden været 'retningsgivende' for dét anlæg, jeg en skønne dag ville bygge - ikke som en tro kopi af forbillederne, men som en plausibel for-

tolkning af Frankrig dengang.

Den skæve begyndelse

Jeg begyndte sejrssikker i 1986 med at bygge stationen i præget karton med vinduer fra et ældre Jouef-byggesæt (som derved blev spoleret!). Bygningen, den lille station *Ploudabouguez**, blev såmænd pæn nok, jeg synes selv, at jeg havde ramt de rigtige proportioner med de rette vinduer, der lå inde bag de tykke mure, men herefter gik det ikke så godt - jeg gik ganske enkelt i stå.

På daværende tidspunkt kendte jeg stort set ikke til hvilke muligheder, der var for at få - eller snarere - bygge egnet materiel selv. Jeg havde været märklinist med Faller-huse hele mit liv, så jeg kunne ikke forestille mig, hvordan jeg skulle begynde på kørsel endsige byggeri af to-leder/jævnstrømsmateriel på 9 mm spor.

Jeg fik dog bygget noget dummy-materiel, herunder en smalsporet "Picaso"-skinnebus ud af en glasklar Kodak-æske til dias, en lille godsvogn af en tilflet træklods (!) med en Lone Star-undervogn og en fransk "Gallopating Goose"-motorvogn af et Hel-

jan-byggesæt af en Mack-lastvogn samt en Egger-Bahn-personvogn, monteret på en box-car undervogn fra USA. Ja, man måtte klare sig, som man kunne, dengang!

Digital drift tilhørte en ukendt fremtid, så jeg købte hos Ackermann i Borgergade ved Nyboder en ensretter i en lille cigarkasse med låg af bakelit til min lille, blå Märklin-transformator, men måtte opgive forsøget efter kort tid med mange prøvelser - og baneprojektet blev opgivet for en stund. At denne 'stund' skulle vare knapt 40 år, anede jeg heldigvis ikke dengang!

En ny begyndelse med benspænd

Jeg opgav dog ikke helt, men anskaffede H0e-materiel, når lejlighed bød sig, så jeg fik med årene samlet adskillige Egger-Bahn-, Liliput-, MinitrainS-, Tilfig-, Jouef- og Roco-modeller, som blot lå og samlede støv. Sågar nogle ældre TT-Zeuke-modeller i TT fik jeg fat i i den tro, at de nemt kunne ombygges til H0e - ret omsonst, måtte jeg erkende! Men en dag skulle det nok ske! Og den dag nærmede sig nu med raske skridt.

LA TALAUDIÈRE (Loire) — Place de la Mairie - Arrêt du Chemin de Fer



Torvet i La Talaudière med ankommende damptog, men ingen synes at tage notits af det. 'CASINO'-forretningen en en gammeldags landhandel. Slg. FS.



CFS Gare de Ploudabouguez - udtales Pludderbuks - og er kopi af La Feuillée. Den skal nybygges af bedre materialer til anlægget.



Torvet i Ploudabouguez, anno 1986, bygget af Pola-, Faller- og selvbyg-huse - desværre fotograferet med et dårligt kamera. Lokomotivet er en ombygget Matchbox Superfast-model....



Stationen la Feuillée i 1912 fra strækningen Plouescat-Rosporden i Bretagne med ventende tog. Bygningen er typisk for regionen.



Det fremtidige anlæg - en "arbejdsløs" vitrine, som skal omdannes til H0e-anlægget - der er lang vej igen.

Problemet var pladsen! Det har fulgt mig gennem alle årene, pladsmangel. Det er nok ikke ukendt for de fleste, men nu måtte jeg tænke kreativt. Jeg fik øje på en lang vitrine, der var blevet til overs, efter at vi var flyttet. Den måtte kunne få et nyt liv som basis for et "Kleinst-Anlage", som vore fæller sydpå siger. Altså, først måle det op.

Det havde ret beskedne mål, 17 x 160 x 30 cm - det vil sige, der kunne nok være et langstrakt H0e-anlæg med en lang bygade, men ikke ret meget andet.

De 17 cm i dybden kunne bruges således: Bagest et 'skjult' opstillingspor (4 cm), dernæst huse med smalt fortov (9 cm), vejbane med indlagt spor (3 cm) og allerforrest en 'skrænt' (for at give dybde) 1 cm. Det var en udfordring!

Jeg eksperimenterede, dels med sporlægning, dels med husbygning. Det tog en sommer. Adskillige huse blev bygget, herunder

af historiske byggesæt fra Jouef og MKD, nogle blev kasseret, andre fra uventede kilder (Auhagen TT, Artitec, Heljan) kom til, og sporplanen tog form: Der kunne i højre side blive plads til en minimal banegård i stil med La Feuillée (modificeret Gare de Neuvy fra Jouef), der kunne endda være omløb og et minimalt sidespor. Dernæst kunne banen forløbe langs husrækken, nogenlunde midt i gaden - enten brostensbelagt eller i grus. En markedsplads kunne der nok ikke være, men måske noget, der lignede.

Helt til venstre skulle banen dreje ind i 'landet', og her skulle der være en afgrening til remiseområdet - remisen var (og er) en TT-bygning fra Auhagen, der var tilpas anonym til stedet. Bag remisen skulle så være et udtrækspor og sporskifte til den lange, skjulte strækning.

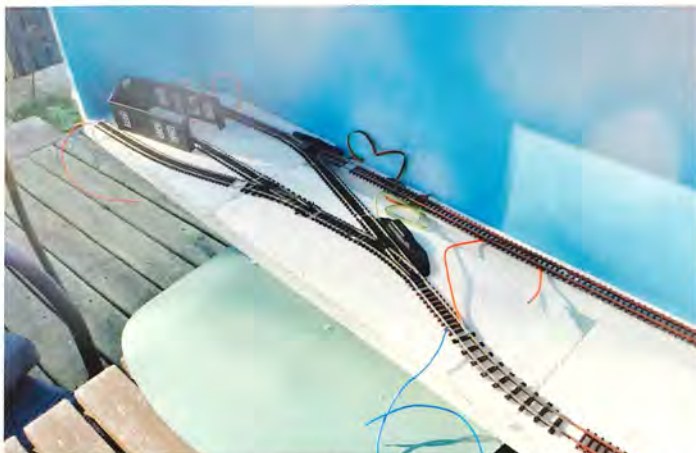
Et stykke 10 mm styropor blev limet på plads for at udgøre underlaget. Og så var det tid til at prøvelægge spor.



Nærbillede af den drilagtige Peco-skinne med dobbelt skinnefod før bortfræsning.



Som det ses, måtte skinnefoden fræses betydeligt ned for at få plads til de almindelige skinnelasker.



Det lille remiseområde og udtrækssporet til det skjulte opstillingsspor - i første udkast.



Endestationen med omløbsspor og to korte opstillingsspor - det er, hvad der blev plads til.



Sporanlægget ved endestationen - meget lille omløbsspor, men togene skal også være meget korte.



Hele anlægget set fra remisedelen.

Sporproblemer

Jeg havde overtaget en del spor N-skiner, som derved skulle udgøre en stor del af anlægget - elektriske sporskifter fra Roco og minitrix, skinnestykker fra Roco, men til de to lange, lige strækninger valgte jeg 9 mm flexskinner fra Peco. Det skulle jeg aldrig have gjort.

Pecos variant af flexskinner er måske nok velment konstrueret, men selve skinnestrengen har nærmest to fødder: Den ene er den synlige, der omslutes af svellerne holdere, men svellerne er samtidig støbt sammen om den nederste 'fod', hvilket man først opdager, når to skinner skal samles. Det er kun muligt ved, at man fjerner to-tre sveller, fræser den nederste fod væk og derpå monterer almindelige lasker. Skal der isoleres skinnestrange, skal skinnefoden slibes ret meget ned, inden man kan anbringe isolerede lasker - besværligt, men nødvendigt.

Da jeg havde fundet frem til den endelige sporlægning, kunne jeg save de enkelte stykker til, så de passede sammen. De enkelte sporgrupper blev loddet sammen undtaget ved isolerede steder, dernæst loddede jeg ledningerne på, hvorefter skinnestrene blev patineret med rustfarve (kun på den ene side!).

Ak, det var regning uden vært: De lave, men meget velkørende Billard-skinnebusser fra REE stødte på afdækningerne på sporskifterne, så det var ikke godt. Jeg måtte finde en anden løsning. Jeg fjernede de fleste af de gamle el-sporskifter og erstattede dem med Rocos håndbetjente H0e-sporskifter. Pecos skinner var også umulige, så de blev atter fjernet og kasseret, så jeg brugte faste skinnestykker fra Roco og minitrix.

Prøvekørslerne afslørede desværre en anden, graverende 'fejl': REEs skinnebusser, som anlægget er bygget op over, har så små flanger, at de er vanskelige at køre med, så sporet skal justeres omhyggeligt – herom mere i næste nummer.

Svellerne på N-sporene har jeg bibeholdt, som de er - N-sporet har godt nok alt for mange sveller til H0e-smalspor, men da sporet for det meste skal ligge i grusballast eller i brolagt vej, vil svellerne ikke kunne ses, bortset fra i sporskifterne.

Da alt var loddet sammen, patineret og afprøvet for fuld funktionalitet, blev sporene lagt på plads, sat sammen med lasker og efter endnu en prøvekørsel godkendt. Driften er jo analog, så derfor er der indlagt adskillige isolerede afsnit. Forhåbentlig er jeg nået godt videre i næste nummer.



Der bliver ikke meget plads til spor, fortover og vejbane, når byen 'flytter ind', men det er jo blot en udfordring, der skal klares.

* Ploudabouguez - det var navnet på denne første station; den næste skulle have heddet "Trésquosteuwlér", men det kom aldrig dertil. Baggrunden for navnene var og er, at utallige, bretonske byer hedder noget med "Plou-" eller "Tré-", så jeg digtede disse to navne, som efter mit skøn skulle udtales således (på dansk-fransk): "Pludderbuks" og "Træskostøvler"! Min franske ven fattede desværre ikke et pip af mine genialiteter... I tilgift hed

mit baneselskab CFS, hvilket normalt ville stå for "Chemin de Fer Secondaire", altså et jernbaneselskab af anden klasse - men lidt lokalpatriot har man vel lov at være, så CFS stod her for "Chemin de Fer Flemming Søeborg". Disse navne går i øvrigt igen på mit nye, fiktive stykke Frankrig en miniature - og forhåbentlig går det bedre denne gang!



Jouefs fine, lille station 'Villeneuve' er malet i grå udgave, passende til landskabet i Bretagne.

En forklaring

Hvorfor H0e/9 mm spor, der omregnet kun giver en sporvidde på 783 mm og derfor er noget kleint til egentlig, offentlig passagerbefordring? Hvorfor ikke TT-spor/12 mm, der ligger nærmere metersporet med omregnet 1.044 m i 1:87? Det skyldes, at da jeg for over 50 år siden begyndte at anskaffe smalsporsmodeller, var Egger-Bahn og Liliput nærmest de eneste på markedet eller dem, som jeg kendte til. Gradvist anskaffede jeg flere og flere modeller i H0e, og det blev så standarden for mig - men jeg må også erkende, at her nærmer vi os grænsen for, hvor småt modeljernbanemateriel må være (efter min mening).

Spor Z/skala 1:220 har jeg prøvet kræfter med, og modellerne er charmerende, men deres køreegenskaber på stigninger er nærmest ikke-eksisterende, og det gælder alle slags maskiner. Derfor er der blot en minimal stigning på mit nye anlæg - max. 10 mm på 200 mm, og det går lige, men så skal materiellet og skinnerne også være i orden.

Da Kommunekemi skiftede ham



Rangerlokomotiv på Kommunekemi i Nyborg, marts 1996.

Tekst og fotos, hvor intet andet er angivet Flemming Søeborg

Mange husker nok stadig KommuneKemis (KK) sorte tankvogne, der kørte over hele landet for at samle spildprodukter, flydende affald og giftrester til destruktion på det store værk i Nyborg. KK-vognene kunne ses mange steder, hvor der var lokale samlestationer, f.eks. i Frederikshavn, i Viborg, i Hillerød, i Sorø, i Grænge og mange andre byer.

KK havde gennem årene samlet en anelig vognpark på omkring 135 vogne, bestående mestendels af to-akslede tankvogne af vidt forskellig beskaffenhed. Dertil kom indlejede, omlitrerede Gs-vogne (nyt litra Gkks), indlejede Hbis-vogne, ligesom der blev transporteret olie- og kemikalietønder til KK på Ks-vogne, hvor tønderne stod opstillet, så de fyldte hele vognbunden. På værket i Nyborg havde KK indsat to forhenværende DSB Ardelt-rangerlokomotiver af Frichs-typen, nr. 124 og 125. De var hvidmalede med rødt logo.

Nye, store vogne

I begyndelsen af 1990'erne havde KK behov for større og nyere tankvogne - og havde vel også et ønske om en mere harmonisk og standardiseret vognpark. Det foregik således: I Nyborg blev Gs-vogne ribbet for vognkassen, og de bare undervogne blev fragtet til Svendborg i dagens normale godstog. De nye tankvogne skulle nemlig bygges på Alustål-fabrikken i Rudkøbing. Der var lige det problem, at Langeland havde mistet såvel jernbane som jernbanefærge allerede i 1962, hvorfor undervognene måtte køres med vognbjørn ad landevejen dertil.

Jeg boede på dette tidspunkt lige ved banegården i Svendborg og havde derfor gode muligheder for at følge projektet. Jeg kontaktede KK og talte med en ingeniør, der fortalte om arbejdet og løbende orienterede mig om det - faktisk kom vi på så god fod, at jeg blev inviteret til et besøg på KK, hvor han bl.a. ønskede, at jeg skulle bygge et KK-diorama med de nye vogne på. Det blev dog aldrig til noget, da ledelsen ikke syntes om idéen. Men til gengæld fik jeg andre oplevelser.



En KK-tankvogn i lidt slidt udseende, Grænge 1994. Slg. SoB.



En KK-tankvogn i lidt mere moderne udseende, juli 1994 i Nyborg Fgh



Gkks 46 86 130 4 006-1, udlejet til KK sidst i 1990'erne. Svane-dammen, Nyborg, oktober 1998.



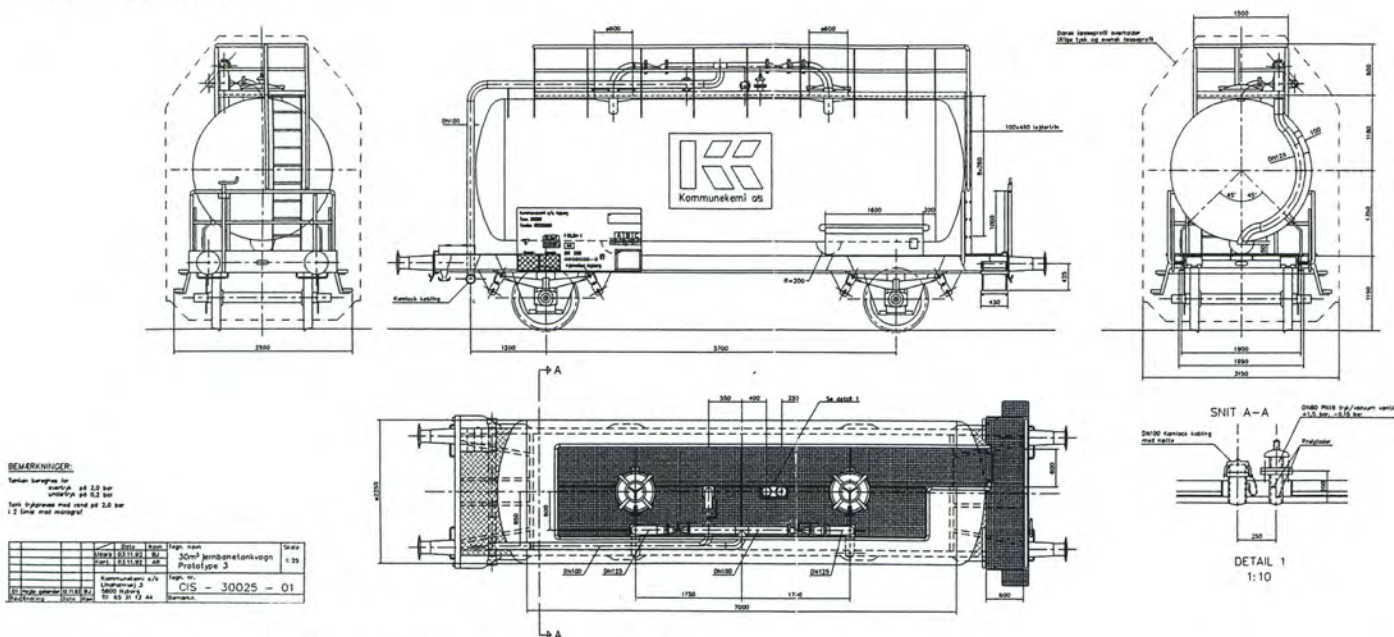
En del af affaldet ankom i tønder på åbne Ks-vogne. Ny Nyborg station, forår 1999.



KK-vognene kunne på den tid ses overalt i landet, også som her på færgen 'KONG FREDERIK IX', mens den lå ved kaj i København den 11. marts 1999.



I denne tilstand kom de tidligere Gs-vogne til Svendborg, hvorfra de blev kørt ad landevejen til Rudkøbing. Maj 1993.



Tegning af de nye, store tankvogne fra Kommunekemi. Slg. SoB

Projektet tæt på

Vognene skulle som nævnt ombygges i Rudkøbing, og jeg fik aftalt et besøg på fabrikken. Her fik jeg forevist elementerne til ombygningerne, og således orienteret kunne jeg afvente den første, færdige vogn ankomme til Svendborg.

Jeg blev noget overrasket over at se nummer ét, for den var ikke så markant, som jeg havde forestillet mig. Jeg fik så at vide, at der var tale om en prøve, og at den endelige udførelse ikke var fastlagt endnu. Vognen var da heller ikke litreret.

En af de næste vogne havde nu en meget lang, hvid plade på siden - men helt uden påskrifter. Jeg var endnu mere overrasket, men efter noget tid ankom så den første vogn med det nye udseende - og jeg må sige, at den vakte opsigt.

I Nyborg begyndte vognene at samles, og der var markant forskel på disse nye vogne og de gamle, der både var bedagede og brogede. Nogle ældre vogne fik samme dekoration som den nye serie, men man kunne længe se meget blandede KK-vognstammer holde ved Nyborg Fgh. I alt blev der ombygget ca. 70 vogne i årene 1993-96 hos Alustål. De fik internt litra Zs (ikke påmalet).

Tiderne skiftede, og få år senere forsvandt al indenrigsk gods-



På Alustål i Rudkøbing blev tankvognene opbygget på de gamle undervogne. Her ses tanksvøb juli 1993.



Vognene fik meget kraftige rør monteret. I baggrunden anes nogle spor på gulvet i fabrikshallen - så der var en smule mere jernbane på Langeland. Juli 1993.



En af de første, næsten færdige vogne med ret neutral dekoration på læssevejen i Svendborg, sommeren 1993.



Den samme vogn, set direkte fra siden - et enkelt og nobelt design, men endnu uden litreringer.

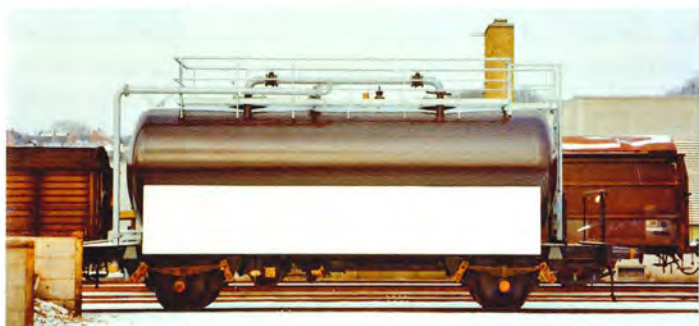
trafik på skinner - en politisk, samfunds- og miljømæssig skandale, som det nok er for sent at rette op på - dansk trafikpolitik er ubegribelig.

En krølle på historien

Når Gs-undervognene skulle fragtes til Rudkøbing, foregik det lige ud ad landevejen (A 9) over Tåsinge, Siø og Langeland, ingen problemer i det. Når de færdige vogne skulle retur til Godsbanegården i Svendborg og 'sponsættes', skulle transporterne ske ad en nøje fastlagt vej af hensyn til skilte, træer og lygtepæle. De nye vogne var meget høje, og i øvrigt var ikke alle gader og veje i byen lige velegnede til vognbjørnskørsel.

Det havde en chauffør en lørdag morgen ikke tænkt nærmere over, så han kørte den nærmeste vej til banegården. På Johannes Jørgensens Vej i Svendborg stødte tankvognens beskyttelsesrækværk, der var meget solidt, mod et vejskilt på en mast tværs over kørebanen, og indfaldsvejen var dermed spærret.

Jeg kom tilfældigvis forbi på cykel, og da jeg så uheldet, skyndte jeg mig tilbage efter mit kamera og fik så en lidt uheldig, men også ufrivilligt komisk afslutning på KK-æraen i byen. Men som sagt, de næste år kunne jeg nyde at se 'mine' vogne stort set uanset hvor i Danmark, jeg rejste hen med tog.



I januar 1994 dukkede pludselig denne vogn op i Svendborg - nu med en meget stor plade til litrering m.v.



I løbet af 1994 blev det endelige design til vognene færdigt - og det blev meget markant og ret dominerende. Dette billede er fra Nyborg den 11. april 1994.



Den 30.marts 1995 kunne man stadig opleve de tre mest kendte bemalinger af KK-vognene i samme tog som her i Nyborg Fgh.



Traktor 125 i KK-bemaling i Skælskør hos den daværende klub den 22. april 2009.



Også de ældre vogne fik det nye design. Her ses en af dem i Odense, april 1999.



Falck var hurtigt på stedet, da KK-vognen tørnede mod vejskiltet i Svendborg.

Lidt baggrund

Kommunekemi blev etableret i 1971 af de danske kommuner med det formål at udføre "termisk behandling og destruktion af farligt affald". Varmen fra forbrændingen af affaldet kunne bruges som fjernvarme. Selskabet blev i 2009 købt af kapitalfondet EQT, der skiftede navn til Nord. I 2015 blev virksomheden solgt til finske Ekokem, men allerede i 2017 blev den solgt igen, nu til Fortum Waste Solutions.

Tidligere havde kommunerne haft virksomheden Danske Gasværkers Tjære Kompagni ^{A/s} i Nyborg, der behandlede restprodukter fra gasproduktionen. Selskabet havde 17 tankvogne til transporterne. Selskabet ændrede senere navn til Tarco, der i 1971 grundlagde KK.

I hvert fald én af de store KK-tankvogne har overlevet den store ophugningsbølge, der fulgte her i 2000-årene. Det er vogn 44 86 735 1 151-6, der i 2017 blev solgt til Railservice (RSEJ). I august 2023 opdagede jeg, at vognen holdt i Svane-dammen, Nyborg, og hermed så at sige var vendt hjem - men i en noget forandret tilstand og med et lidt andet formål end at transportere affaldsprodukter. I følge påskriftspladen, der nu er gul, transporterer vognen rent vand til påsprøjtning af ballastskærver (for at mindske støvplagen). Vognen er som sådan intakt, men den har mistet den markante opbygning, stiger og gangbro samt diverse rørforbindelser.



Som det ses, var der tale om en endnu ikke helt færdig vogn, som derefter kunne returneres til Alustål for reparationer.



Baneoverskæringen for sporet til Kommunekemi, Slipshavnsvej, Nyborg 14. juli 2021, stadigvæk med advarselssignaler - det er åbenbart billigere end at fjerne dem.



Tidligere KK-vogn, nu vandvogn for RSEJ, Svanedammen, Nyborg den 25. august 2023.



Tankvognen set fra den ene ende. I baggrunden et lokomotiv fra Hectorrail med et trailertog til Malmø. Nyborg, 25. august 2023.



Påskriftspladen på RSEJ-vognen for dem, der vil lave en epoke VI-tankvogn ud af Heljans model.



Bremseplatform uden lejder og rørforbindelser



To varianter af KK-vognen fra Liliput - til venstre originaludgaven, til højre en forbedret version lavet af Vognbyggerne Leif og John i Svendborg (se også SoB nr. 50)



Liliput lavede for mange år siden denne udgave af en KK-tankvogn art. nr. 250-60 på basis af en østrigsk standardtype. Slg. SoB.



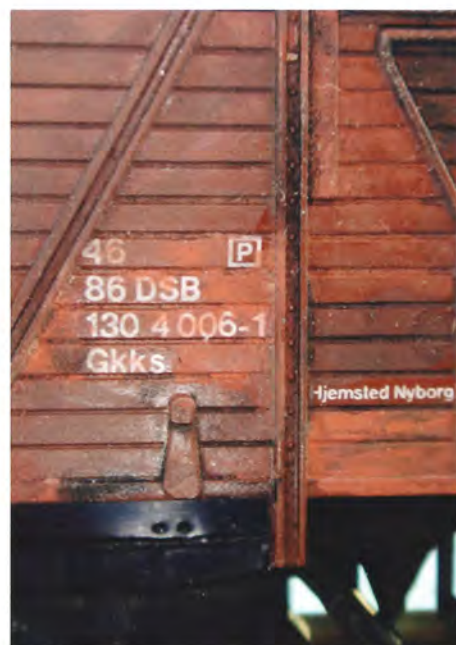
Heljans model af den nyudviklede Kommunekemi-tankvogn - en smuk og nærmest perfekt model.



Rocas model af Gkks-vognen, patineret så den ligner forbilledet bedst muligt. Undervognen er fra en ophugget Heljan KK-vogn... og sådan går tingene i ring.



Heljans model af Kommunekemi-depotet i Grænge, nr. B 1722, her som prototype bygget af forfatteren til denne artikel.



Påskrifter og litrering på Roco-modellen.

Efterspil

Jernbanetransporten af farligt gods til virksomheden i Nyborg er ophørt forlængst, også selvom sporet derind stadig ligger der - og i øvrigt er overskærings-signalerne også på plads på Slipshavnsvej i Nyborg. Men sidste tog er kørt - de VTG-tankvogne, der én gang om ugen kommer til Nyborg, skal ud til tjæredestillationsanlægget Koppers ved Avernakke, og det er en ganske anden sag, som vi måske kan komme tilbage til. Dette tankanlæg blev grundlagt af Dansk Esso i 1923.

KK-vognene var så markante, at Heljan fattede interesse for dem, så jeg afleve-

rede kopier af mine billeder til fabrikken, mens KK leverede tegninger, og det blev Heljans første, danske vogne (efter IC3-modellen). De slog an med det samme. Vognene var markante, modellerne var meget nøje gengivelser af forbillederne, og de fire udgaver forsvandt mig bekendt ret hurtigt.

Nogle år tidligere havde en dansk importør fået fremstillet en serie KK-vogne hos Liliput i Østrig, men det var modeller med det ældre, helt sorte udseende. Også Roco fattede interesse for KK-vogne og udsendte sidst i 1990'erne en Gkks-vogn, lejet af KK. Frichs-traktorerne er mig bekendt dog ikke lavet som serie-modeller i KK-bemaling.



En lille nisse rejste - her i vinduet på Skælskør Banegård med udsigt til KK-traktor 125 den 22. april 2009.

SS Köln fra Roco



Den nye SS Köln-vogn fra Roco, her læsset med træstammer af naturmateriale.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Midt i hedeølgen i sommers ankom denne model fra Roco, en ældre tysk vogn til transport af skinner, træstammer og andet, langt og tungt gods. Vognene blev bygget i et antal på 3.900. Typen stammer angiveligt fra 1913 og var dengang benævnt "Vierachsiger Schienenwagen". Vognen er af typen SS Köln fra Deutsche Reichsbahn Gesellschaft og er dermed en epoke II-vogn. Noget tyder på, at det ikke er en total nyhed, men en ny udgave af en ældre Fleischmann-vogn, let genkendelig på den lille 'knast' på pufferplaken, der skal illudere en koblingskrog.

Modellen er meget fint detaljeret med en flot, profileret vognbund. Der er spinkel undervognsarmering, bremsehus med gelændere, skarpe, hvide påtryk på vangerne og bogierne, der er forsynet med (sølvskinnende) stjernehjul. Lasten består af lange tilpassede træstammer (af ægte træ).

Der er vedlagt en pose med flere løsdeler, blandt andet sidestøtter og trin. Sidestøtterne skal blot klipses på plads i deres huller, men vær opmærksom på, at der er to forskellige typer, der skal bruges. Endvidere skal de små seddeltavler klipse på plads – og der er heldigvis reservedele med. Når først delene er anbragt, sidder de godt fast. Kun trinene behøver lidt hvid lim for at sidde fast.

Desværre passer modellen ikke ind i æsken, når løsdelerne er monteret, men de er nemme at løsne igen, hvis man ikke har limet dem fast. Jeg kan dog ikke sige mig fri for at føle mig en lille smule skuffet eller stødt, for *er* det en nyhed, som det fremgår af nyhedskataloget, eller er det blot en omnummerering af en ældre model? Da jeg kiggede på internettet efter et muligt forbillende, dukkede forgængeren op - nøjagtigt den samme model, men fra 2013 og med artikelnummeret 67366. Denne vogn havde nr. 5237, mens den "nye" model havde artikelnummer 76339 og vognnummer 5239. Så nyt nummer, javist, men ikke en decideret nyhed.

Roco art. nr. 76339 DRG SS Köln 5239 åben godsvogn, epoke II. H0-model. Pris ca. kr. 300,-.



Flot profileret vognbund.



Der er mange påtryk på modellen, og de står rent og klart.

Min egen station...



Flemming Mejeri på Hornborgvej 31 i 1959 med stationen oppe til venstre. Cirka i midten af billedet læsses mælkejunger på en hestevogn. Foto Det kgl. Bibliotek nr. B07912_024.

Af Flemming Søeborg; foto K.E. Jørgensen og Det kgl. Bibliotek

En gang imellem må man vel have lov til at prale lidt - især når man har 'sin egen' station. Det er måske så meget sagt, *havde* passer måske bedre, når stationen forlængst er nedlagt, og jeg ikke engang selv har set den.

Men hvorom alting er, så sendte K.E. Jørgensen mig tidligere på året en stribe billeder fra Horsens Vestbaner - billeder af *Flemming Station*, mens den endnu fungerede som sådan. Nogle af billederne stammer fra den 14. januar 1962, og det var kort tid, førend strækningen blev nedlagt den 31. marts 1962.

Toget på stationen består af et damplokomotiv og fire vogne: Der er blot en

håndfuld passagerer på perronen. Lokomotivet fører særtogsplade - hvid skive med sort plet i midten, hvilket angiver, at der er tale om et arbejdstog, der må køre frem og tilbage på strækningen og standse undervejs - også uden for stationerne. Der er tale om en bestilt særtur for Dansk Jernbaneklub, inden banen skulle nedlægges helt.

Flemming Station lå på strækningen Horsens-Tørring. Stationen blev åbnet den 1. december 1891. Det var en femfags gulstens-bygning med skifertag, sideliggende varehus, retiredebygning adskilt fra hovedbygningen ved en indhegnet gård, og som på de fleste andre landstationer var der ud over de rent jernbanemæssige lokaler også lokaler for Postvæsenet samt bolig for stationspasseren. Der var sidespor med omløbs-

mulighed (krydsningsspor?). Bygningen var tegnet af N.P.C. Holsøe og eksisterer stadig, men i noget ændret udseende. Stationsforkortelsen var Fl.

Men bortset fra navneligheden er min eneste anden forbindelse til byen, at jeg engang i midten af 1980'erne standsede ved byskiltet og fik taget et billede af mig selv, dvælende ved det. Dengang tænkte jeg ikke ét sekund på, at jeg skulle være kørt hen til stationen for at få taget billedet der, men - sådan er der jo så meget. Og stationen behøver jo ikke lige at være opkaldt efter mig, vi var mange i min generation, der havde det samme fornavn - i gymnasiet var vi op til fire jævnaldrende, unge mænd, der allesammen hed Flemming og var på samme, indendørs firemands fodboldhold - ret forvirrende i spillet.



Flemming Station med en nydelig have for personalet. Foto Det kgl. Bibliotek nr. OD00916_017.



Flemming Station, set fra luften 1959. Vareskuret øverst til venstre tilhører Brugsforeningen, der anes bagved til venstre. Foto Det kgl. Bibliotek, nr. B07912_013.



Særtog på Flemming Station, 14. januar 1962. Flemming Mejeri befinder sig i bygningskomplekset bagest til højre. Foto K.E. Jørgensen.



Særtoget på Flemming Station, 14. januar 1962, set fra en lidt anden vinkel. Foto K.E. Jørgensen.

Birketræer og søluft



Fire ud af fem flotte fyre, nej birketræer.

Af Flemming Søeborg

Selvom birketræer er meget nordiske, spiller de en underordnet rolle herhjemme, hvor man sjældent ser mere end ét eller et par birketræer sammen - uvist hvorfor, for med deres hvide stammer og lette løv er de meget smukke, hvad enten det er forår, sommer eller efterår - ja selv om vinteren bringer deres hvide stammer mindelser om lys, vår og glæde.

Enkelte steder kan man opleve flere birketræer, men en hel allé af birketræer er sjælden. En sådan findes i mit nabolag, nær bygden Stågerup på Sydfyn, hvor bivejen slår nogle kraftige sving, og hvor en stribe birketræer markerer vejforløbet. Desværre er mange af træerne syge eller er fældede, men det må have været flot syn, da alléen var 'fuldtallig'.

NOCH har denne sommer udsendt et sæt med fem mellemstore birketræer, så nu kan man let genskabe noget af stemningen fra bivejen - ja, der er vel det, der kommer nærmest et tidløst landskabssceneri? Træerne er ganske vellignende, omend det er ret svært at genskabe træer en miniature, så de ser realistiske ud.

NOCH art. nr. 25630 Fem birketræer. Pris ca. kr. 150,-



Rester af en smuk birkeallé på Sydfyn, mellem landsbyen Stågerup og Stenstrup juli 2023. Foto Flemming Søeborg



Birkene har en anstændig højde sammenlignet med H0-bilen.



Birkealléen ved Stågerup på Sydfyn.



Indholdet i sættet med bådehuset.

En anden nyhed fra NOCH er den lille bådudlejning, et træhus på 'stylter', beregnet til opstilling langs bredden på en sø eller stor å, evt. et hav. Huset samt bådebroen er fremstillet af lagerskåret karton, hvor huset er indfarvet i klar rød farve. Selve pakken med byggesættet måler blot 100 x 85 x 15 mm, så det er virkelig et kompakt sæt.

Samlingen af den lille bygning med bro er relativt nem, men der er utroligt mange smådele, der skal limes på plads - vindskeder, sålbænke ud over selve væggene med vinduer og dør. Materialet er desværre ikke ret stærkt, det tynde karton bølg, mens de kraftige 'bundgarnspæle' flosser, men alligevel er det et yndigt, lille sæt, når det er samlet helt. Bådebroen er meget fin med tyndt 'træ', og det gælder også rækværkerne hele vejen rundt. Dog er væggene ikke helt stabile, så der er lidt udfordringer ved byggeriet.

Når bygningen er færdigsamlet, udgør den en fin, lille detalje til en sø eller lignende. Huset kan i øvrigt også bruges som iskagebod eller kolonihavehus, så det er et universelt byggesæt. OBS! Hverken både eller figurer følger med i sættet.

NOCH art. nr. 14259 Bådudlejning. H0-modeller, epoke II-VI. Pris ca. kr. 150,-.



Og her er huset næsten færdigt.



Her er det med separat bådebro ved siden af.

Byliv fra Artitec

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Artitec er nok det førende firma, når det drejer sig om super-detaller til modelbanen. Firmaets bygninger og modelskibe er velkendte, men i de senere år er sortimentet udvidet betydeligt, og det vokser år for år. Nogle af de nyere emner er figurer, som er så livagtige og realistiske, at de overgår selv pionéren, Preiser, i finesser.

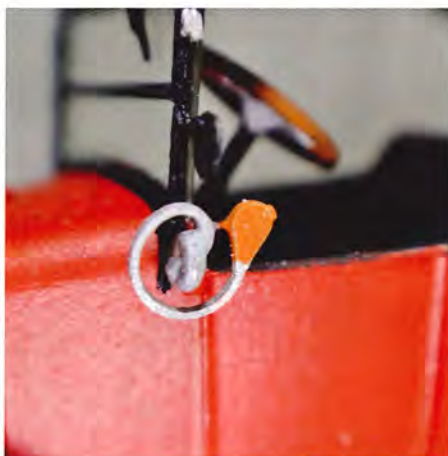
Jeg er faldet for sættet med tre "dovne mænd", øjensynligt dagdrivere (eller udsatte personer), der med deres attituder tydeligt signalerer lediggang, håbløshed og tristesse. Den ene i beige cottoncoat virker beklemt og forlegen og ved ikke rigtigt, hvad han skal gøre af sig selv, mens den anden blot står og virker som en undskyldning for sig selv. Den sidste, den siddende herre, er mere jovial og gemytlig, som han sidder med sin håndbajer og synes at tale med den anden figur. Alle tre vil passe glimrende i et hjørne på anlægget, i en park eller foran en knejpe.

Det andet sæt er mere borgerligt med tre cyklister, der venter for rødt lys ved lyskurven - eller ved en baneoverskæring. Igen er der tale om små mesterværker, for de tre cyklister har hver deres måde at holde med cyklen på. Den ranke herre med hat kører på damecykel og står med begge ben på jorden, den unge kvinde har den ene fod på pedalen (i bremseposition), mens den anden hviler på asfalten, og den unge mand er stået helt af cyklen og står med hænderne på styret.

Når man kigger nærmere på detaljeringen, forekommer det nærmest uvirkeligt - tænk, at man kan fremstille så detaljerede modeller i H0: På cyklerne er der lygter, cykelklokke, kattehale (hvidmalet bagskærm, et levn fra Besættelsen, det skulle gøre cyklerne mere synlige under mørkelægningen), der er ufatteligt fine og spinkle bagagebærere på cyklerne, sadlerne har antydende fjedre (!) og på to af cyklerne er der tilmed frakkeskånere - i dag vel nærmest et ukendt begreb, men før i tiden en absolut nødvendighed for at undgå, at frakker og nederdele røg ind i baghjul. Om det så er hullet til cykellåsen i frakkeskåneren, er det med - dét er superdetaljer!



En model med fine detaljer, bl.a. bittesmå håndtag bagest på kalechen



Citröen'en har et rigtigt båthorn ved førerpladsen - dog uden lyd.



Fronten på modellen - bemærk håndsvinget og det fine dækmønster.



De tre 'driverter' eller lediggængere - ikke nogen lystig livsfølelse, de har - men når blot man har en bajer, er det vel ikke så slemt, eller....



Gasflaskerne og det øvrige udstyr læsset på en neutral modelbil.

Derfor virker det næsten overflødigt også at omtale to andre nyheder fra Artitec, men jeg gør det alligevel. Den ene er oldtimeren Citroën A fra 1919-21 som leveres i rød eller blå, åben version - et virkelig sjældent valg af forbillede - men dejligt, at der ikke kun laves tyske eller amerikanske modelbiler. Den anden nyhed, der har fundet vej til bladets spalter, er sættet med stativer til gasflasker - nok mere moderne og nutidigt end de øvrige nyheder og relevant indtil vore dage, hvor gasflasker af plastic efterhånden har overtaget markedet. Sættet består af tre stativer med gasflasker samt et mindre antal løse gasflasker og andre dele. Artitec har mange, mange andre modeller at byde på, så kig selv efter på hjemmesiden www.artitec.nl

Artitec art. nr. 5870053 "Slow men". Tre figurer, skala 1:87, epoke II-VI. Pris ca. kr. 100,-

Artitec art. nr. 5870018 "Flitsers bij het stoplicht"/ Cykler ved lyskurven. H0-modeller, epoke III-V. Pris ca. kr. 200,-

Artitec art. nr. 387.480 Citroën type A; H0-model, epoke II (-VI). Pris ca. kr. 230,-

Artitec art. nr. 487.801.81 Gasflasker i stativer. H0-model, epoke III-VI. Pris ca. kr. 150,-

Tre små cyklister ventede' pænt på grønt



Den ældre herre cykler på en klassisk, sortmalet damecykel.



Bemærk fod- og benholdningen hos den unge, kvindelige cyklist. Cyklerne har dynamolygte og klokke.



Meget flotte detaljer på hver enkelt cykel - her ses f.eks. frakkeskåner, sadel med fjedre og bagagebærer.

Sporskiftesignal til sporvognen



Sporskiftesignalet er udstillet på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Foto Erik Storgaard.



Normaltilstanden for signalet - slukket, når sporene er ledige.

Af Flemming Søeborg

Første spørgsmål er: Findes - eller fandtes der - særlige sporskiftesignaler til sporvogne? Svaret er ja, for de fandtes, i hvert fald i København. De var placeret, hvor der var elektriske sporskifter, og specielt hvor forholdene gjorde det svært eller umuligt for vognstyrerne at se, hvad der gemte sig rundt om hjørnet.

Sporskiftesignalerne var ret uanselige - for det første var de anbragt fem-seks meter oppe i luften på en køretrådmast, for det andet var de ikke ret store, men til gengæld ret flade, og var der ingen vogne på et af sporene, var signalet slukket.

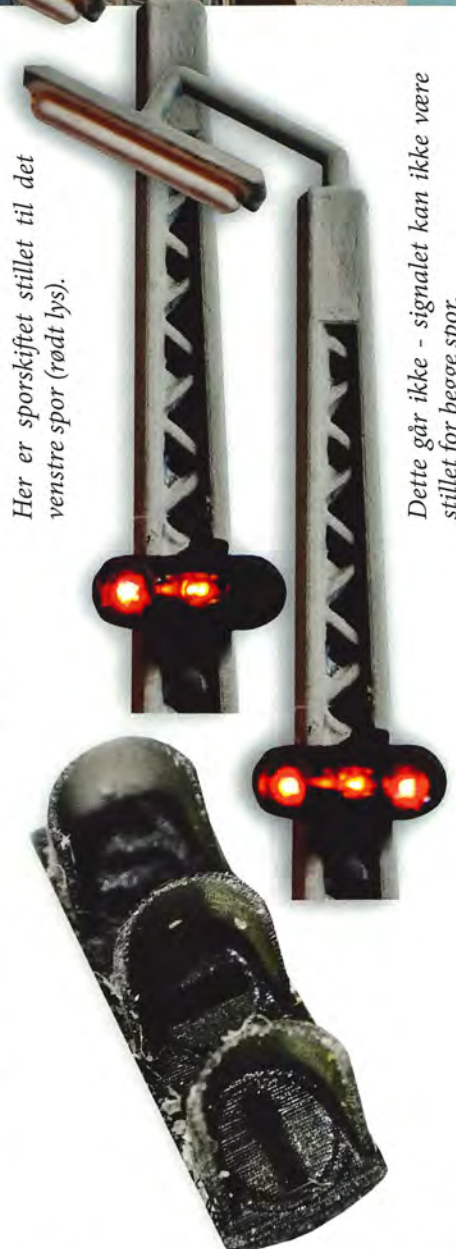
Når et spor blev besat, viste signalet en vandret streg med orange lys, og en rød lanterne til højre eller venstre herfor indikerede til hvilken side, sporet var sat.



En dummy-udgave af signalet, hvor signalbilledet blot er malet på.

Vognstyreren skulle altså i tide nå at skifte til det ubesatte spor. Det skete ved, at et stykke på køretråden blev passeret enten med strøm eller uden - afhængigt heraf skiftede sporskiftet eller forblev i stillingen.

Jeg husker selv sporskiftesignalet i Hellerup, i Callisensvej lige efter kurven fra Svanemøllevej. I Callisensvej lå endestationen - to spor midt i gaden - og så var det godt at vide på forhånd, hvilket spor der var besat. Andre steder var f.eks. ved Prags Boulevard/Skånegade, hvor linie 9 havde endestation også midt i en smal gade, ved Axelborg, på Mozarts Plads, på Hans Knudsens Plads og andre steder i byen. Muligvis er de blevet opsat allerede ved etableringen af de første, elektriske sporskifter omkring 1926. Hvor mange signaler, der har været, er vist ikke helt klart.



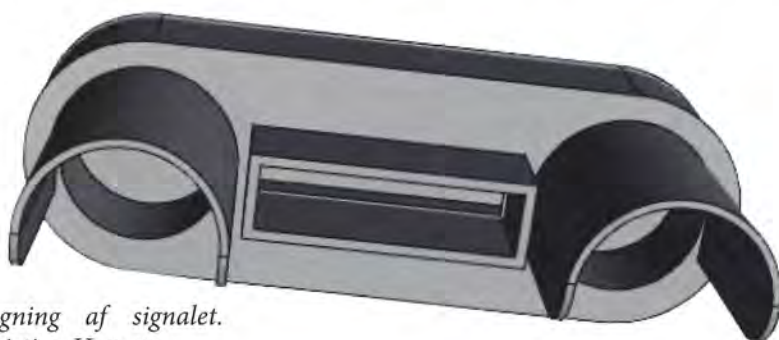
Her er sporskiftet stillet til det venstre spor (rødt lys).

Dette går ikke - signalet kan ikke være stillet for begge spor.

Det specielle sporvognssignal fra Kgs. Nytorv med S, - og I som symboler for stop, vent og kø - i skala 1:87



Drømmer jeg, eller er jeg vågen - de tingester var her da ikke, da jeg faldt i søvn i går... 'Fnulleret' er fra det vat, delene var pakket ind i.



*Computertegning af signalet.
Tegning Christian Hansen.*

Sporvognssignaler model

For noget tid siden diskuterede Christian Hansen fra Fredensborg Modeljernbaneklub og jeg netop disse signaler, Christian er kendt som tryllekunstneren, der kan få frembragt de mest utrolige, elektroniske finesser af enhver art - Christian står bag mange af de herlige og morsomme påhit af teknisk/mekanisk/electronisk art på det store modelbaneanlæg på Teknisk Museum i Helsingør.

Sporskiftesignalerne ved Københavns Sporveje var ret ejendommelige: De bestod som nævnt af en aflang, smal metalkasse med to "skygger" over et par røde lygter og en vandret, orange-gul lysende "streg" mellem dem. Når signalet var tændt, kunne det for eksempel vise den gule streg samt ét rødt lys. Dette lys viste, til hvilken side det efterfølgende sporskifte var stillet - der var jo mange snævre kurver på sporvejsnettet, hvor der efter kurven var et eller flere sporskifter, og så var det godt for vognstyrreren at vide hvilket spor, der var frit.

Ingen opgave virker umulig for Christian, så hvorfor ikke også sporskiftesignalet? Christian har tidligere lavet andre miniatursignaler, f.eks. fungerende dværgsignaler i 1:87 og mange andre detaljer med "liv" i, så han kastede sig ud i eksperimentet. Et problem var, at vi havde svært ved at finde egnede billeder af signalerne, men det lykkedes Christian at få tegnet et signal og efterfølgende få det printet i 3D. Og der er småt, virkelig småt.

Christian eksperimenterede med mikro-diioder, og det lykkedes ham at få lavet enkelte signaler med virksomme gule og røde dioder og efterfølgende få dem monteret på nogle master. Superflot arbejde. Sporskiftesignalerne kunne ses over hele København, men da de sad højt oppe i ledningsmasterne, lagde de fleste nok ikke mærke til dem - og det er nok derfor, at de er svære at finde på billeder.

Andre signaler

Så kom jeg i tanker om, at Københavns Sporveje så tidligt som i 1961 fik opsat

En almindelig lyskurv og en H0-figur til sammenligning.

en lyskurv med specielle tegn for sporvogne på Kongens Nytorv. I det ydre var lyskurven som en 'normal' lyskurv med tre lys, men i stedet for rødt, gult og grønt lys viste signalet gullighvidt lys med disse symboler i: "S" (for stop), '-' (for vent) og 'I' (for 'kør'), altså ligesom nutidige bus- og letbanesignaler. Christian var ikke sen til også at lave lyskurven i 3D-print - og efterfølgende montere dioder i den.

Og desuden har ham nu printet signalskærme til diverse signaltyper til DSB, herunder også til "dværge" og andre typer, som endnu ses på banerne - en kortere årrække endnu. Men det forekommer mig nærmest umuligt at skulle montere dioder i disse bittesmå signaler, så jeg må nok indstille mig på enten at køre ren epoke III - eller også helt fremtidig jernbane uden ydre signaler, hvor disse flotte plader så blot må ligge som skrot i en bunke - eller stå uvirksomme med et hvidt kryds (uglydighedsmærke) hen over.

Ellokomotivet SBB Re 4/4¹



Lokomotivet har en ret markant profil med stilrene former

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En virkelig klassiker på skinnerne er ellokomotivet Re 4/4¹ fra De schweiziske Forbundsbaner SBB. Märklins første udgave af forbilledet (RE/RES/RET 800, senere 3014) kom allerede i 1950-51 og var meget eftertragtet, også selvom modellen var ret grov i udførelsen. Denne udgave af lokomotivet var dog uden frontdøre og havde en noget anden udformning af front og sider end den nye model af Re 4/4¹ fra Märklin/Trix.

Forhistorien til Re 4/4¹ er meget interessant, idet SBB fik udviklet typen allerede i 1946 - som det første bogielokomotiv til elektrisk drift i verden (akselrækkefølge BoBo). Hidtil havde man kun anvendt ellokomotiver med for- og efterløbere eller små maskiner uden bogier, men SBB beviste med dette lokomotiv, at kørslen var langt bedre med bogielokomotiver. Tophastigheden var dog beskedne 125 km/t, men det var et kæmpe skridt fremad og retningsgivende for lokomotivudviklingen.

Re 4/4¹ var et elegant lokomotiv med markant udseende - helt mørkegrønt med sølvfarvet tag, meget glat med afrundede former, og på begge fronter var der overgangsmulighed til en vognstamme. På siderne var de velkendte baneforkortelser SBB - CFF - FFS udført med påsatte metalbogstaver, mens håndbøjlerne med tiden blev malet i citrongule farver.

Den nye model

Den nye model fra Märklin/Trix giver forbilledet på bedste vis. Overdelen er som sædvanligt lavet af trykstøbt metal, hvilket sammen med den tunge undervogn giver lokomotivet en vægt på godt 500 gram - altså en massiv og kraftig 'basse'. Siderne er glatte som på forbilledet og i øvrigt ikke ens - her dog desværre i en senere version uden de forhøjede bogstaver. Der er motoratrupper bag de store sideruder i motorrummet, mens fronterne er et eksempel på detaljering, hvor alt er forudmonteret fra fabrikken - og sidder urokkeligt fast. Måske lidt grovere detaljer, men hellere det end spinkle ting, der nemt knækker af.

Der er overgangsplade, vinduesviskere, trelys-frontlanterner med schweizisk lysskift, dør osv., og nederst er monteret en sneplov. Taget er helt sølvskinnende, og det samme gælder pantograferne, der vækker minder om de allerførste modeller af Re 4/4¹ - men sådan så de faktisk ud. Schweiziske lokomotiver og jernbaner har altid holdt stærkt på renheden, finishen og den høje kvalitet (- der var noget at lære af, kære DSB!).

Der er træk på alle aksler, men hjulene virker lidt spøjse i det: Det er egerhjul med fine eger, men hjulskiverne er lukkede bagtil. Jeg formoder, at det skyldes hensynet til brudstyrken, men jeg mindes ikke at have set det før på en model. Kørslen er suveræn og fuldstændigt uden afbrydelser, selv i krybetempo. Motorrummet er helt fyldt med motor,



Lokomotivet med frontdøren i midten og diverse detaljer. Den røde slutlanterne er uden funktion - SBB anvendte normalt én hvid slutlanterne.



Gennemført finish og detaljering med lidt grove håndbøjler (men de knækker ikke så let).

Det schweiziske våbenskjold, som fandtes på fronten af mange af landets ellokomotiver. Illustration Hermsdorf.



print, dekoder og vægt, men det er også muligt at skifte mellem strømoftag fra pantograf ("luftledning") eller skinne, evt. via slæbesko (Märklin-udgaven) - atter et eksempel på, at tendensen åbenbart er ved at vende (flere vil tilsyneladende gerne kunne tage strøm fra en køretråd).

Märklin/Trix-udgaven af Re 4/4 ¹ er en vellykket model, som givetvis ryger meget hurtigt.

Trix art. nr. 25423 Ellokomotiv SBB Re 4/4 ¹; DCC-model, H0-model. Epoke III. Pris ca. kr. 3.000,-. Märklin-version art. nr. 39423.



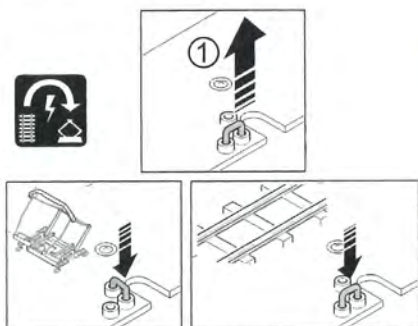
Som altid fine og skarpe påtryk på modelerne fra Märklin og Trix.



Forbilledet skinnende blankt og nymalet, men desværre på et ældre billede fyldt med raster. Ukendt fotograf og sted, slg. SoB.



Førsteudgaven af SBB Re 4-4 fra Märklin, hvor jalousierne er placeret anderledes. Foto Olaf Hermansen.



Skitse af omstilling mellem midterleder og luftledning.



Et kig på tagudrustningen, som er smukt udført.



Ret påfaldende konstruktion af pantografen med det store, blanke midterstykke.

Rettelser

Lille P igen

I øvrigt kan jeg bringe et supplement til artiklen om "Lille P" i sidste nummer. Her fremgik det, at maskinerne ikke rigtigt fik nogen større betydning, men i hvert fald herhjemme blev der anskaffet fire smalsporsmaskiner mere efter samme princip, dog med tre koblede aksler.

Det var de fire maskiner, der blev bygget til Horsens-Tørring Banen (HTB) og Horsens-Bryrup i 1891. To af dem blev senere solgt til Kolding-Egtved Jernbane (KEJ), men ret hurtigt udrangeret her, da banen blev nedlagt.

Der er meget at læse om HV, dels i Vigand Rasmussens bog "De tog vestpå" fra 2004, på Erik V. Pedersens bevarede hjemmeside "evp.dk" og mange andre steder.



Fra anlæggelsen af Horsens-Bryrup Jernbane i 1888. Forrest står den ældste direktør, Christian Hoffmann. Hoffmann og Sønner's jubilæumsskrift. 1963. Foto fra evp.dk.

Fasterholt - hensunken i stilhed



Den smukke og harmoniske FASTERHOLT station. uden for togtid den 14. maj 1979. Foto OLJ.



Enkelt og stilfuldt med et par praktiske oplysninger på skiltet. Foto OLJ.

Fotos Ole Linå Jørgensen, Holger B.D. Sørensen

Denne side, som ikke nåede at komme med i sidste nummer, viser nogle scener fra brunkulslandet - FASTERHOLT og Søby Brunkul stationer. Det kan være svært i dag at forestille sig, hvilket leben, hele "brunkulseventyret" må have foranstaltet på egnen, da aktiviteterne var størst - som for eksempel under den tyske besættelse 1940-45. Hedigvis er der en del litteratur, billeder og film om emnet, og vil man have en mere fornøjelig og romantiseret billede af livet, kan man se en del scener fra området i lystspillet "Vagabonderne paa Bakkegaarden" fra 1958 med bl.a. Poul Reichhardt, Christian Arhoff, Ghita Nørby og Karl Stegger.



Det velkendte lystspil, hvor der er scener fra brunkulslejerne.



Umiddelbart virker der ret øde og forladt ved Fæstervold station, men tidligere var der stærk trafik herfra. Foto OLJ.



Udkørslen mod nord med et par signaler og sidesporet ind til lejerne med brunkullene den 14. maj 1979. Foto OLJ.



S 729 på besøg på Fæstervold station på Bo Dyjas flotte spor 0-anlæg i 2010. Ved stakittet tre besøgende fra Hovedstaden. Foto FS.



Et typisk brunkulstog med togførervognen bagest, her på vej fra Søby Brunkul i august 1958. Foto Holger B.D. Sørensen.



- og så kører vi - ombord i et læs brunkul fra stationen Søby Brunkul, august 1958. Bemærk trådrækken nederst til højre, og hvordan især vogndørene buler udad. Foto Holger B.D. Sørensen.

Brugsen i model



En stribe mere almindelige boliger, alle baseret på en lille villa fra Piko.



Dele til det nye hus.

Pikos oprindelige, ret intetsigende villa til venstre og villaens mere interessante bagside til højre - det er den, der bærer projektet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange år siden, hvor der ikke var ret mange danske modelhuse på markedet, forsøgte jeg mig med at bygge en landsby-Brugs ud fra et par villaer fra Piko. Villaerne har en ret pæn størrelse og er betydeligt bedre end mange af de huse, der sælges som H0-modeller i dag. Den enkle og nøgterne stil i villaerne tiltalte mig, og jeg tænkte, at de nemt kunne konverteres til en dansk brugsforening på landet.

Jeg kunne uden videre genanvende de to gavle med lidt modifikationer, og med 1½ facade kunne bygningen få en respektabel størrelse uden at virke over- eller underdimensioneret. Arbejdet krævede dog en del spartling og

efterfølgende slibning, hvilket jeg aldrig har interesseret mig for, så spalten mellem de to facadedele blev på det første byggeri forsøgt skjult af en omgang væg-beplantning - måske clematis eller vedbend?

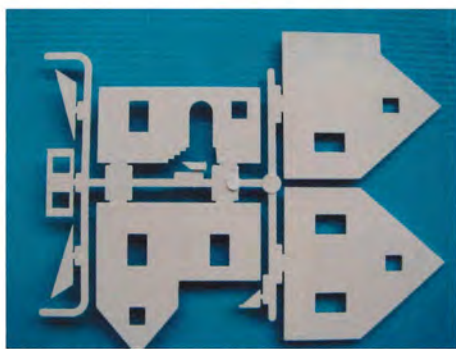
Nogle vil nok mene, at jeg kom lovlig nemt om byggeriet, idet jeg ikke lavede en bagside, men da huset alligevel skulle stå op ad baggrundsvæggen, mente jeg, at en decideret detaljeret facade bagved var overflødig, så her blev der blot monteret en glat, neutral plade uden vinduer eller døre. Det gav også dele til flere byggerier fremover.

Tips og fif til byggeriet

Nogle af vinduerne er ændret ret radi-

kalt: Det lille vindue øverst på frontispicen er alt for lille, så åbningen er filet større, så den passede til et restvindue. På gavlene er der også sket andre ændringer - f.eks. øverst en større læsseluget, et eller to vinduer har fået mattede ruder med metalsprosser (indbrudssikrede!), der er isat nye døre, og måske vigtigst af alt, der er tilkommet en stor butiksrude med karm.

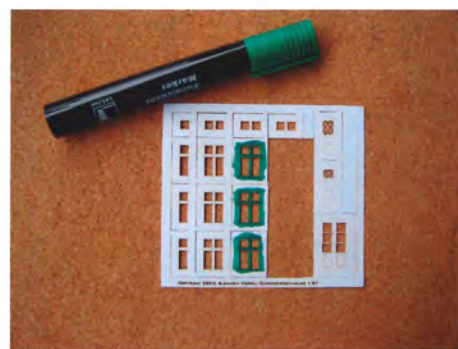
Det er lidt svært for mig at beskrive alle byggeprocesserne, da jeg endte med at lave mindst tre Brugs'er samtidigt, ingen af dem identiske, men det er et sjovt og nemt byggeri med mange muligheder for varianter - og bygningen i sig selv er så universel, at den også kan bruges som købmand, ismejeri, slagter, Tattol-butik eller bageri - i så fald med en



Grundelementerne i byggeriet.



Et hjørne måtte udbedres med 'nye' sten.



Kartonark med dannebrogsvinduer.



Udskæringer til forskellige ruder og afdekninger af vinduesåbningerne.



Udskæring af facaden med dør, butiksrude og større vindue.



Efterslibning af samlingen - et kedeligt arbejde.



Billedet har været bragt før, men det illustrerer godt den enkle reklamering med bogstaver på facaden. Bygningen ligger på Sydsjælland. Foto 8. juni 2013 af Flemming Søeborg.



Begge bygninger har passende dimensioner og et 'universelt' udseende.

ret høj skorsten på bagsiden. Skiltningen bør være diskret - f.eks. med separate bogstaver over forretningsruden og blot et eller to emaljeskilte. Slagteren skal naturligvis have et forgyldt kviehovede oppe ved siden af skiltet. Og endelig vil etn lille lagerbygning bagved passe udmærket til diverse grovvarer. Husk også en enkelt tankstander foran bygningen og lidt brolægning med toppede brosten.

Materialer: To Piko-huse art. nr. 61826; zleandia-dannebrogsvinduer, 1 mm plastplader, tagplader (skifer, tagsten, evt. tagpap, evt. smalsprossede industriruder (restekassen), døre, tynde plasticstrimler af forskellig længde og tykkelse; nødvendigt værktøj hobbykniv, fintandet sav, slibemidler, spartelmasse, lim, maling, klar plast, 'løv', skilte m.v.



Den 'nye' brugs ligger lige ved baneoverskæringen - godt og centralt i stationsbyen. Lige nu leveres der mejerivarer til Brugsen.

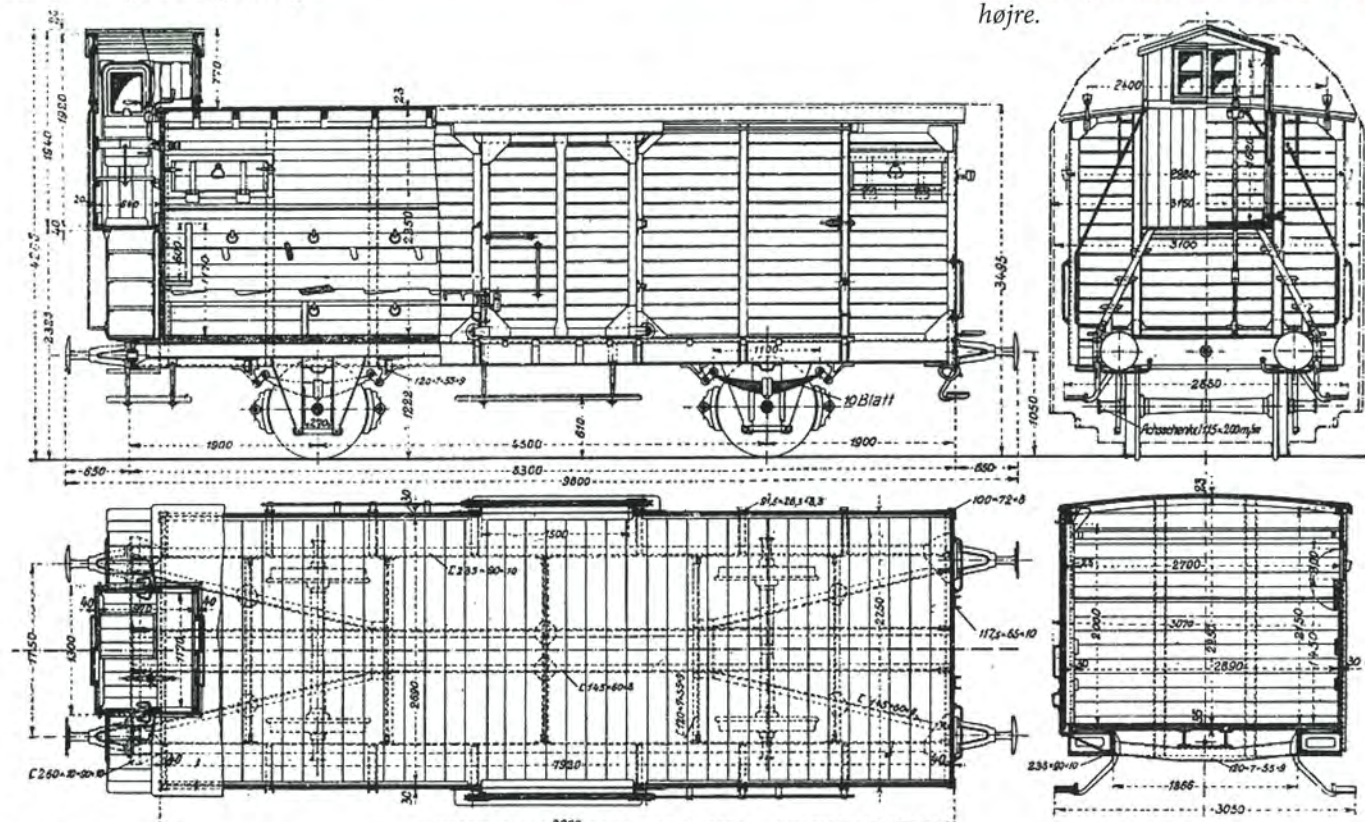
G 10 - ny udgave af klassikeren



Märklins nye G 10-godsvogn.



To typer af bremsehus -Märklins G 10 til højre.



Tegning af standard-godsvognen, her dog med almindeligt bremserhus. Fra Röll Eisenbahn Enzyklopädie.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

G10 - dén tyske standardgodsvogn, som blev bygget i et svimlende antal på omkring 122.000 stykker mellem 1910 og 1927, er "evigt ung" og udsendes år efter år i nye udgaver - det er en model, som alle firmaer må have på hylden. Märklin har i år udsendt en ny variant, som jeg ikke er stødt på før, nemlig udgaven med et såkaldt "spare-bremserhus". Huset er usædvanligt smalt og lille, og "bulen" til bremsehåndsvinget vender indad på modellen, hvilket får den til at se lidt løjerlig ud -

når man er vant til, at denne udbygning vender udad. Der er forstærkningsbrædder ved gavlene - disse brædder blev påsat i 1930'erne for at mindske skaderne ved den hårdhændede rangering.

Modellen er nydelig og vellykket af en standardmodel at være, men diverse beslag, håndgreb m.v. er blot støbt med overdelen. Til gengæld er skydedørene oplukkelige, hvilket i mine øjne hæver modellen over mange andre, for så kan man lave realistiske læssescener. Bremsehuset er uden glas i vinduerne, og det er yderligere et tegn på, at det ikke er en

"supermodel", men til gengæld er den robust. Man skal virkelig gøre vold på vognen, førend noget knækker af. Undervognen er også af den forenkede type, men alt i alt er vognen udmærket.

Den er udstyret med skivehjul, med bremseklodser korrekt placeret, og den rødbrune vogn er en epoke III-vogn fra DB med revisionsdato 1/8-58, så vidt jeg kan tyde det.

Märklin art. nr. 48820 DB G 10-godsvogn. H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 300,-.

Linie 20 - den sidste i rækken

Linie 20

Forsiden af den nye bog.

Af Flemming Søeborg

Det skulle tage 55 år, fra den første bog i Sporvejshistorisk Selskabs serie om de københavnske sporvogns-linier udkom, til det sidste bind om linie 20 nu er udsendt. Årsagerne er naturligvis, at arbejdet med bøgerne stort set sker på frivillig basis, og det kræver et omfattende arkivarbejde at finde alle relevante oplysninger frem.

Henrik Lynder (HL), der er forfatter til bogen, har gjort et godt stykke arbejde. Linie 20 har på en måde været den oversete og mere eller mindre glemte linie: Dels eksisterede den blot 30 år, dels kørte den i periferien af København og Frederiksberg, og dels var vognene ikke så "oplivende" som de mere "kulørte" linier - liniefarverne var nemlig sort/hvide. Den passerede heller ikke store pladser eller steder - det var så udpræget en "hverdagslinie" uden prunk eller pragt.

HL formår i denne lille bog at skildre linie 20 så levende og interessant, at jeg læste bogen i ét stræk. Den første del handler om tiden inden linie 20 - her var det Frederikberg Sporveis- og Elektricitets Aktieselskab (FSEA) og Københavns Sporveje (KS), der hver havde deres forestillinger hver især om, hvordan sporvejsdriften skulle udvikles og udføres. FSEA havde flere linier på københavnsk grund, mens KS meget gerne ville udstrække linienettet over frederiksbergsk område.

Løsningen blev, at FSEA indgik i KS i 1919, og dermed var vejen skabt for et langt bedre sammenhængende transport-system og nyanlæg af flere og længere linier.

Linie 20 var en af dem, faktisk en af de sidste linier, der blev etableret den 1. december 1927. Linien gik fra Nørrebro Stati-



Bagsiden med billede fra Toftegårds Allé

on ad Fasanvejene til Valby Station, senere forlænget til Toftegårds Plads. Den forbandt som en tværlinie næsten alle andre sporvogns-linier, kun linie 3 og 4 mødtes den aldrig med. På grund af de mange bakker undervejs hed den i folkemunde "Bjerggeden", og den bidrog til at tage sin del af det daglige slæb, omend passagertallene ikke var tårnhøje.

Linie 20 blev brugt til flere eksperimenter, blandt andet fordi den det meste af ruten kørte alene på sporene. Således afprøvede KS i 1920'erne såvel pantografer som lyrebøjler til strømaftagning i stedet for kontaktstang og -rulle - mange beboere langs linien klagede over, at sporvognskørslen generede radiolytningen. Det hjalp en smule, men der var mange andre årsager til forstyrrelserne, og KS fortsatte med kontaktstængerne - dog fremover med slæbestykker fremfor hjul. Også et forsøg med enmandsbetjening kom det til, men uden den forventede succes.

Tiden var løbet fra linie 20, og i 1950'erne var der overvejelser i gang om at ertatte sporvognen med en trolleyvognslinie helt til Svanemøllen. Da dieselbusser nu var blevet meget større og pålidelige, faldt valget på dem, og den 10. februar 1958 blev sporvognslinie 20 nedlagt, hvorefter buslinie 39 Svanemøllen-Nørrebro-Toftegårds Plads overtog kørslen.

HL skriver hele historien let og flydende på en engageret, men også sober og ligetil måde, og det er en bog, man som sporvognsentusiast ganske enkelt MÅ have - ikke kun for at have en komplet seie, men også fordi den giver et godt samtidsbillede og vækker til eftertanke. Kan absolut anbefales.

Henrik Lynder: Linie 20 Fasanvejslinien. Sporvejshistorisk Selskab 2023. 128 sider, rigt illustreret. ISBN 87 91109 29-9. Pris ca. kr. 285,-.

Snart begynder det -



Afgreningen er naturligvis forsynet med afløbssko, men der er også et afløbssporskifte i den modsatte retning.



Her ses afgreningen til det kommende museums-magasin i Marslev den 13. august 2023.



Her ses afløbssporskiftet i baggrunden.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det har længe ulmet, men omsider er der kommet synlig gang i Jernbanemuseets bestræbelser på at få anlagt og bygget det store, nye depot for materiel ved den nedlagte Marslev Station på strækningen mellem Odense og Nyborg. Arealet er for længe siden erhvervet, og det ligger i øvrigt strategisk godt placeret, nemlig lige ved siden af DJK's areal og eksisterende vognhal med store mængder af materiel (urestaureret).

Tidligere på året blev et nyt sporskifte til den kommende hal etableret på den gamle læssevej, og det er jo altid en symbolsk handling. Det er forhåbningen, at hallen kan bygges i det kommende år, og at sporlægningen dernæst kan komme i gang, således at langt det meste af museets bevaringsværdige materiel kan komme under fælles tag. Hallen bliver på ca. 10.000 m², den vil have ca 2,1 km spor, hvorved meget af museets bevaringsværdige materiel kan komme under tag. Dertil kommer flere udendørs spor på arealet. Projektet er anslået til at koste

53 mio. kr. DSB har ydet tilskud ligesom et fond, Aage og Johanne-Louise-Hansens Fond, har givet over 8 mio. kr. til projektet.

Umiddelbart er det ikke meningen, at der under normale forhold skal være offentlig adgang til magasinet, men ved særlige lejligheder blive arrangeret besøg på området. Der skal desuden etableres en balkon med indblik til hallen. Hallen med sporanlæg m.m. forventes færdig i 2025.



Detalje af det nye sporskifte - håndbetjent og med store, kraftige skinneprofiler - det er da fremtidssikret.



Nok ikke en museumsgenstand (endnu), men dette pudsige to-vejs køretøj holdt lige ved det nye sporskifte.

Ny Post Nord-bil

Af Flemming Søeborg

herpa har offentliggjort, at firmaet udsender en ny model af en stor Post Nord-lastvogn (svensk udgave). Der er tale om en Volvo FH Gl. XL, et modul-vogntog i den anonyme, blå bemaling fra vor tid. Jeg kender ikke nok til disse biler til at vide, om de også kører her i landet.

Modellen er i H0/1:87 og har nr. 268170. Pris ca. kr. 400,-



Post Nord-lastvognen fra herpa

Ny sporvogn

Af Flemming Søeborg

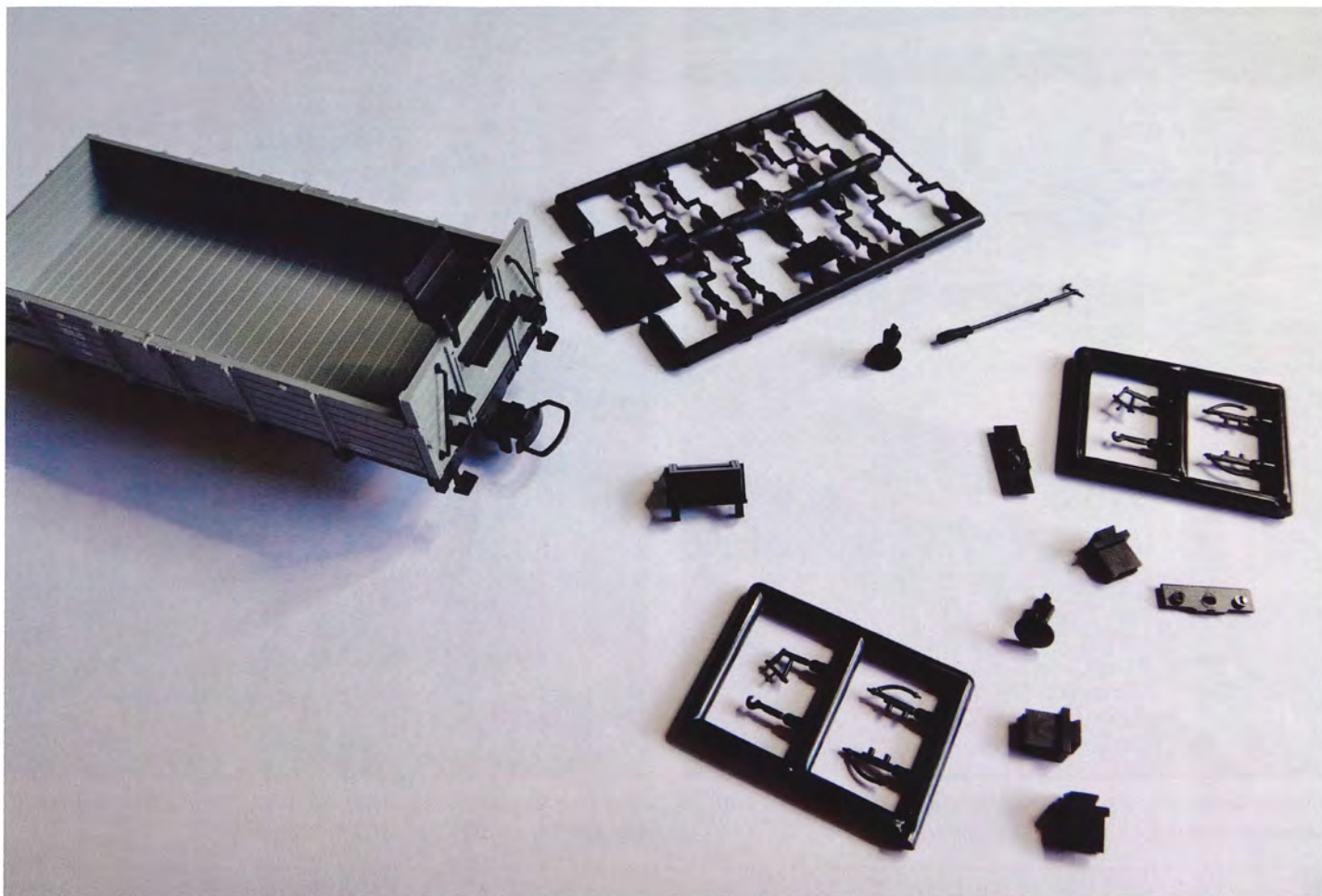
Halling i Østrig har udsendt en herlig model af en af de ældste Lissabon-sporvogne, en 'Sao Luis'-model nr. 444, såvel med motor som uden. Modellen er meget tro mod forbilledet, der kørte i årene 1901-75.

Art. nr. OLD-L44-S, er i skala 1:87 og koster ca. kr. 900,- uden motor og passagerer



Vogn 444 fra Carris, Lissabon. Foto fra producentens hjemmeside.

Oldtimer-smalsporsvogn fra Tillig



Så går det løs - vognen med alle de mange løsdele.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Tillig har udsendt en åben, smalsporet godsvogn til såvel H0m som H0e. Den er grå, literet NKB med betegnelsen Ow 212. Om den er fiktiv eller har et forbillede betyder mindre for mig, da det ganske enkelt var en vogn, jeg ville have til mit anlæg. Vognen er nemlig en karakteristisk, typisk oldtimer, idet den har et åbent bremsersæde på de ene gavl. Her kunne bremseren trone i ensom majestæt og vogte over toget og på et signal fra lokomotivføreren løsne hhv. stramme bremsen. Sådanne modeller er sjældne, umiddelbart husker jeg kun en lignende vogn fra firmaet Makette, så dén måtte jeg have.

Vognen er i H0e-udgaven, lysegrå, vejer 19 gram og måler 70 mm i længden, 28 mm i bredden - altså ret stor af en H0e-vogn at være. Den er nok udviklet til H0m/meterspor, men da vi også er et ret stort segment, der vælger H0e, kommer Tilligs smalsporsmodeller i reglen i begge størrelser.



Bittesmå løsdele, meget vanskelige at montere.



Tilligs nye, åbne godsvogn.

Vognbredden svarer nøje til målene på de bornholmske, åbne godsvogne.

Vognkassen er fint detaljeret med tydelig bræddestruktur, lodrette profiler og smukt detaljerede døre, nærmest som en mini-udgave af O 20/PE-vognene. Selv de indvendige sider og vognbunden er gengivet med brædder hhv. døre. Der er fine påtryk på sider og gavle. Undervognen har tilbage-liggende vanger og akselgafler og lejer med fine gengivelser af fjedre. Stjerne-hjulene ruller meget let og er perfekt afbalancerede.

Tillig har virkelig gjort alt, hvad de kunne, for at denne normalt ydmyge og uanselige lille godsvogn kommer til at fremtræde som noget særligt, når den er fyldt udrustet. I de to smådelssposer er der over 20 løsdeler, der kan monteres efter behov - og det er umagen værd at prøve, men det kræver snilde, en rolig hånd, pincet, god lup og lys samt et godt øjemål.

De bittesmå slanger til trykluft (?) samt de otte bremseklodser opgav jeg dog at montere, efter at jeg havde brugt hele og halve timer på at lede efter dem, når de undslap pincettens faste greb. Det lykkedes mig dog at udruste endepplatformen til fulde med sæde, bremse-spindel, trykluftledninger, koblingsattrapper, puffer og fodbræt; men når midterpufferen er monteret, kan koblingen ikke bruges, så det skal man lige være opmærksom på. Og én ting mere: For at være sikker på, at delene ikke faldt af igen (de sidder godt fast), gav jeg dem et strøg med flyden-



Gavlen med bremasersædet ser sådan ud, når det er fuldt udrustet.

de Plastic Magic - en lim, der binder ABS, pvc, acryl, polyester og mange andre 'umulige' plasttyper. Limen fordamper næsten usynligt igen efter nogle sekunder, men tingene sidder urokkeligt fast bagefter.

Ud over en standard-A-kobling er der en særlig holder, som måske skal bruges til en speciel Tillig-kobling? Det er

lidt af en supermodel, som Tillig har fremstillet. Store ord til en lille vogn, men sådan er det bare! Prisen for en så lille sag kan synes høj, men kvalitet har sin pris.

Tillig art. nr. 05938 NKB åben godsvogn litra Ow. H0e-model, epoke III. Pris ca. kr. 275,-.

"Ned med våbnene!"



Her ses lokomotivet fra den ene side.



Fronten set fra den anden side med anderledes dekoration.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nej, Roco er ikke gået ind i nogle aktuelle, væbnede konflikter, men firmaet har meget passende til tidens situation udsendt en Vectron-model med budskabet "Die Waffen nieder!" (Ned med våbnene!) og med et portræt af Bertha von Suttner (1843-1914), den østrigske forfatterinde, der skrev bogen af dette navn i 1889 og fik Nobels fredspris for den i 1905.

Modellen fra Salzburger Eisenbahn Transport Logistik (SETG) er dekoreret med meget omtaffende påtryk, dels med et portræt af Bertha von Suttner, dels med andre illustrationer (forskellige på hver side) og naturligvis med bogtitlen og diverse andre påskrifter i overvældende mængde og flotte farver - i alt et meget kompliceret påtryk.

I sig selv virker Vectron-modellen også langt mere detaljeret end de hidtidige, idet der er vedlagt et par poser med virkeligt mange løsdele til behagelig eftermontering. Modellen har fået det nye, buede dørhåndtag nederst, som nogle af maskinerne også har i virkeligheden. Taget er prydet med fire strøaftagere til forskellige lande, isolatorer, kabelforbindelser, riste, så det i sig selv er en fryd at kigge på. Der er lokomotivfører i den ene ende, og undervogn, ja selv bogierne, har masser af tekniske påtryk.

Kørslen er som for alle Roco-modeller perfekt - denne model er blot analog, men lever til fulde op til forventningerne. Der er en lille kontakt til manuel omstilling af belysningen, i digitaldrift er der flere muligheder.



Forfatterinden selv i samtidigt portræt.

Bertha von Suttner

geb. 9. Juni 1843 in Prag

gest. † 21. Juni 1914 in Wien

Österreichische Pazifistin,
Friedensforscherin und
Schriftstellerin.

Im Herbst des Jahres 1889,
veröffentlichte sie den
pazifistischen Roman
„Die Waffen nieder!“

1905 wurde sie als erste Frau
mit dem Friedensnobelpreis
ausgezeichnet

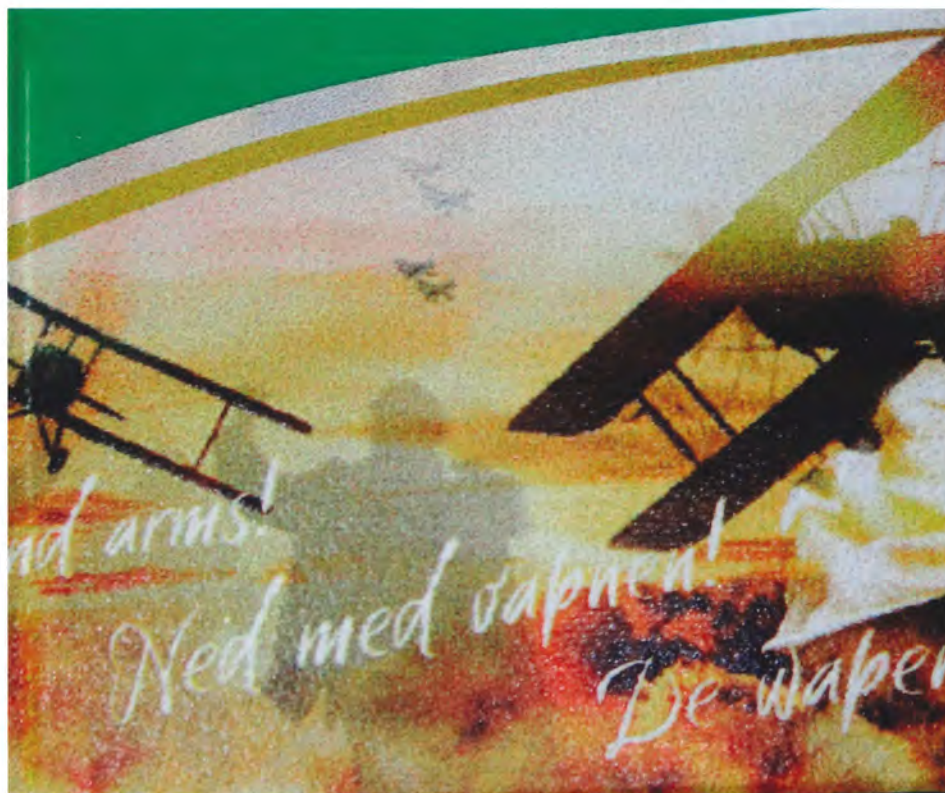
1

Inskription og kortfattet biografi.

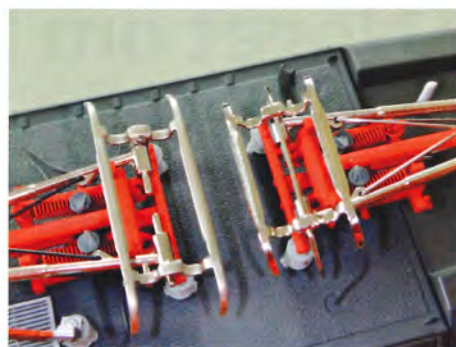


Det krumme dørhåndtag nederst på dørene.

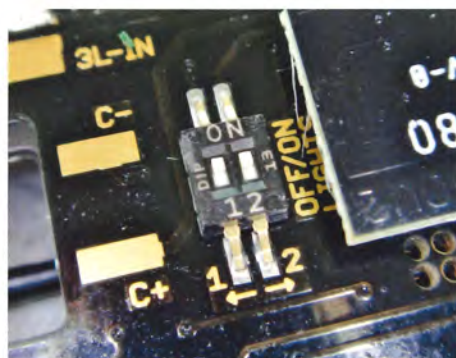
Roco art. nr. 71191 SETG ellokomotiv 193 691-3 "Bertha von Suttner". H0-model, DC, epoke VI. Pris ca. kr. 1.900,-.



Detajle på den ene side.

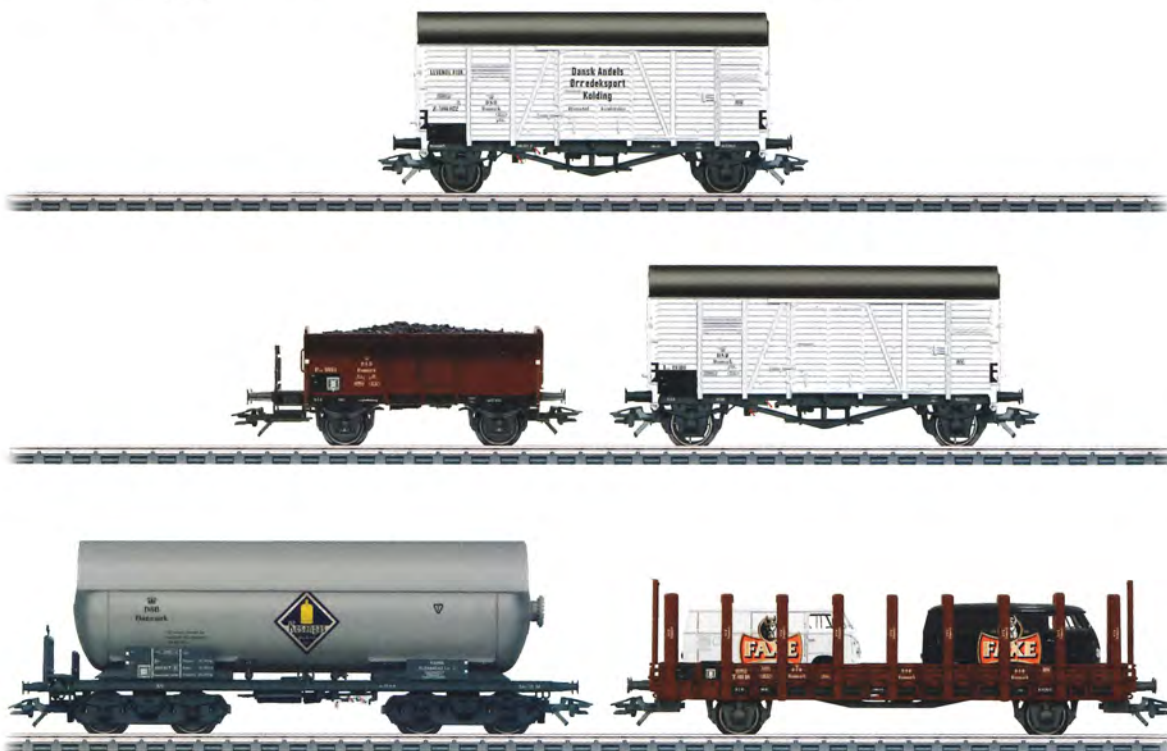


To forskellige pantografer, monteret uden synlige fjedre eller skruer.



En meget lille kontakt til omstilling af lyset.

Femvognssæt fra Märklin



Märklin udsender et femvognssæt med velkendte, danske godsvogne. Det er en hvid vogn af IAL-typen (19310), en fiskevogn litra ZF 500072 (Dansk Andels Ørredesport, DAØ), en kultransportvogn litra PUR 9893, en åben godsvogn litra Tf 8046 læsset med to VW-Rugbrød fra "Faxe"-bryggeriet samt en gastankvogn litra ZE 504017 (Kosangas). Alle vogne er i epoke III – med forbehold for numrene.

Det er måske værd at bemærke, at de to hvide vogne ikke er 100 % identiske med DSB's udgaver (bl.a. forkerte jalousier), og dertil har nogle af de andre vogne været udsendt før. Det er lidt kedeligt, da såvel Liliput som Brawa har bragt modeller af DAØ-vognen på markedet – Brawas endog med det samme nummer. Sættet har art. nr. 48834.

Dertil kommer en moderne Rs-vogn med to GENSTAR-containerne (art. nr. 47157).

Noget om køreplaner...

Af Flemming Søeborg

I bogen "Auf den Schienen der Erde" fra 1960 skriver forfatteren Erwin Berghaus et finurligt afsnit om, hvorledes en køreplan kan virke absurd og uforståelig for den, der ikke har sat sig ind i 'sproget' og systematikken bag - for det er jo en kunst at kunne aflæse en ældre køreplan dens mange, 'indkapslede' informationer. Her kommer afsnittet (på dansk efter den tyske originaltekst):

"Enhver der vil finde vej uden hotelpor-tiærer og rejsebureauer, har anskaffet den: 1.400 sider for en daler, og - det hørte man engang - fri for trykfejl... Ja, hvis den så bare kunne tydes! Hvor man end slår op, mødes man af hieroglyffer ligesom en papyrusforsker. Der er bit-tesmå hamre, glas, knive og gafler, små huse, senge, færges, kors og andre sym-boler, halvmåner og stjerner, man spo-rer dybt skræmmende formler som i den højere matematik, blandet af tegn, cifre, store og små bogstaver, fede, halvfede og tynde, lodretstående og i kursiv; ofte må man holde hovedet på skrå, fordi der også står ord fra oven og nedad - ja, det er kø-replans-kaudervælsk."

For at læse og forstå køreplanen korrekt, skal man naturligvis først sætte sig ind i indholdsoversigten og "Tegnforklaring", som det ganske enkelt hed - som i øvrigt langt op i årene stadig blev trykt på dansk, tysk, fransk, engelsk og esperanto i DSB's køreplaner (som vel højest nåede op på 900-1.000 sider; alt inkl.). Men, som jeg altid har, sagt halvt i spøg, halvt i alvor: Med en god køreplan kan man klare næsten alt her i livet!

Vedhæftet et par eksempler: dels en side med tegnforklaring på esperanto fra 1975, dels et opslag på DSB-køreplanen for tog fra Skandinavien til Østrig og Balkan (Jugoslavien) til tydning af køreplaner for at få den fulde forståelse og udbytte) af den-ne side! Forståeligt, at mange valgte at lade rejsebureauerne stå for rejsearrangementet - og få år senere overlod det hele til flybran-chen!

Øverste foto:

Fra DSB 'Danmarks Rejseforbindelser', sommer 1954.

Nederste foto:

DSB's Udlandskøreplan 1975.

— 103 —

XI. Skandinavien-Tyskland-Østrig/Jugoslavien
København H.—Gedser—Hamburg/Hannover, se plan III.
Frederikshavn/Nyborg—Padborg—Hamburg, se plan IV.

(Fortsat)

	ME	NP	PE	90	HE	ADE
Stockholm C. af	23.20	...	...	...	27.20	...
Oslo Ø. af	20.15	...	...	...	9.35	...
Göteborg C. af	22.32	...	...	...	16.15	...
København H. af	10.55	...	...	...	22.10	...
Gedser. an	13.05	...	...	...	0.25	...
Gedser. af	13.20	...	...	...	0.40	...
Grossenbrode Kai. an	16.40	...	...	...	3.35	...
Grossenbrode Kai. af	17.30	...	...	...	4.03	...
Lübeck. an	18.49	...	...	...	5.31	...
Lübeck. af	...	...	...	...	5.33	...
Hamburg H. an	...	...	...	...	6.31	...
Lübeck. af	19.01	...	...	...	...	5.39
Hannover. an	...	...	...	...	...	8.21
Frederikshavn. af	11.40	...	...	...	...	...
Aalborg. af	12.54	...	...	...	...	...
Randers. af	13.56	...	...	...	...	...
Aarhus H. af	14.46	...	...	...	...	...
Fredericia. an	16.11	...	...	...	...	...
Nyborg H. af	12.45	...	...	...	...	...
Odense. af	14.05	...	...	...	...	...
Fredericia. an	15.24	...	...	...	...	...
Fredericia. af	16.25	...	...	...	...	...
Padborg. an	18.06	...	...	...	...	...
Padborg. af	18.14	...	...	...	...	...
Flensburg. an	18.26	...	...	...	...	...
Flensburg. af	18.36	...	...	...	...	...
Hamburg-Altona. an	21.00	...	...	...	...	...
Hamburg-Altona. af	...	...	...	...	...	...
Hamburg H. an	...	...	...	...	...	...
Hannover. af	...	...	...	...	...	...
Hannover. an	...	...	...	...	...	...
Bebra. af	1.08	...	...	...	...	...
Bebra. an	1.16	...	...	...	...	...
Würzburg. an	3.47	...	...	...	...	...
Würzburg. af	5.10	...	...	...	...	...
Nürnberg. an	6.45	...	...	...	...	...
Regensburg. an	8.16	...	...	...	...	...
Passau. af	10.06	...	...	...	...	...
Passau. an	10.45	...	...	...	...	...
Linz. an	12.56	...	...	...	...	...
Wien Westbf. an	15.35	...	...	...	...	...
Würzburg. af	4.02	...	...	...	...	...
München. an	8.25	...	...	...	...	...
München. af	9.20	...	...	...	...	...
Kufstein. an	10.45	...	...	...	...	...
Innsbruck. an	12.22	...	...	...	...	...
München. af	9.00	...	...	...	...	...
Salzburg. an	11.08	...	...	...	...	...
Villach. an	15.32	...	...	...	...	...
Villach. af	16.46	...	...	...	...	...
Venezia S. L. an	23.12	...	...	...	...	...
Ancona. an	...	...	...	...	...	...
Villach. af	15.58	...	...	...	...	...
Rosenbach. an	16.30	...	...	...	...	...
Ljubljana. an	18.35	...	...	...	...	...
Rijeka. an	22.55	...	...	...	...	...
Zagreb. an	...	...	...	...	...	...
Split. an	...	...	...	...	...	...
Beograd. an	...	...	...	...	...	...

Kun 29.30 juni - 18/19 september

a »Blauer Enzian«, kun 2. kl. b »Glückauf«, kun 2. kl.
c 10/6 - 31/8 endv. 2.45.
d Kun 26/6 - 12/9.
e Kun 18/6 - 18/9.
f 10/6 - 31/8 endv. Stockholm C. af 9.48, København H. an 20.19.
g Kun 26/6 - 5/9 og kun 1., 2. kl.
h Afgang Nyborg Fgh.

Klarigo de la signoj en Esperanto

✱ Labortage	✱ Vendo de refreŝaĵoj en la trajno
✱ Dimanĉo kaj festotage (festotage) en Danlando: 25/12, 26/12 1975, 1/1, 15/4, 16/4, 19/4, 14/5 kaj 27/5 1976)	✱ Direktaj vagonoj
✱ La trajno veturas ne ĉiutage	✱ Kufervagono
✱ La trajno traveturas alian landon	✱ Litvagono
✱ La trajno ne haltas en la koncerna stacio	✱ Pram- aŭ ŝipkomunikio
✱ Trajntango	✱ Limstacio kun pasporto- kaj dogankontrola
✱ Trans-Europ-Ekspresso. Nur 1-a klaso	✱ Ekveturto
✱ Rapida trajno. Reservado de sidloko rekomendinda. Vojaĝante trans Grandan Belton (inkluzive je en- aŭ detrajnigo sur la pramo) sidlokbiletto estas postulata. Aliaĵe la trajno povas esti uzata sen sidlokbiletto, se troviĝas liberaj sidlokoj	✱ Alveno
✱ Interurba trajno. Sidloko rezervibla. Vojaĝante trans Grandan Belton (inkluzive je en- aŭ detrajnigo sur la pramo) sidlokbiletto estas postulata. Aliaĵe la trajno povas esti uzata sen sidlokbiletto	✱ Ma Lundo
✱ Sidlokbiletto postulata	✱ Ti Marde
✱ Sen transporto de ekspeditaj pakajoj	✱ On Merkrede
✱ Stacidomrestoracio aŭ restoracivagono	✱ To Ĵaŭde
	✱ Fr Venĉfrede
	✱ Lo Sabate
	✱ Sp Dimanĉo
	✱ Kun nur
	✱ Ikke ne

Laaes-biltransportvogne fra Roco



De to vogne fast sammenkoblede.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt et to-vognsæt med to biltransportvogne litra Laaes 541 fra DB. De to vogne er tæt sammenkoblede og har derfor kun litreringer på de ene side på hver vogn. De har derfor også samme nummer. Vognene er nærmest en ændret udgave af almindelige E-vogne, hvor der er monteret en overbygning, sådan at der er plads til fire personbiler pr. vogn. Eventuelt kan der presses fem mindre vogne ind pr. etage, hvis den midterste vogn skræver over mellemrummet mellem to vogne.

Den nye model er fint detaljeret uden at gå til excesser. Alle detaljer er støbt med på forhånd, det gælder såvel håndbøjler som trin. Rækværket på overbygningen er ret spinkelt, men alligevel robust. Fladerne, hvor bilerne skal køre/holde på, er forsynet med styrebåner og har i øvrigt pænt detaljeret brædetræstruktur. Desværre er den øverst del fastmonteret med de bærende vægge, så man kan ikke lave læssescener med disse vogne, med mindre man anlægger en høj rampe til 'førstesalen'.

Vognene sås førhen i lange stammer, også herhjemme, hvor de især fragtede utallige VW Golf og Polo, Ford Escort, Opel Ascona og Manta og før dem (som Off 59 i epoke III) fragtede de VW 1200, Opel Rekord, Ford Taunus og lignende biler hertil. Sættet leveres dog uden biler.



Alle detaljer såsom håndbøjler m.m. er faststøbte.



Tæt sammenkobling, men ikke puffer til puffer.



Litrering på vognsættet.

Roco art. Nr. 6600047 DB Laaes 541 to-vognsæt. H0-modeller, epoke IV. Pris ca. kr. 450,-

Kunst eller hærværk



En særdeles interessant og kreativ dekoration af en relæhytte... men hvad mon meningen var? Foto fra den 7. juni 2013, ukendt sted og fotograf. Slg. SoB.



Her er de danske 'grafittister' meget sigende kommentarer - de befinder sig nærmest på et infantilt kravleniveau. Vangede Station den 25. august 2023. Foto FS.



De muntre relæhytter i Dagebøll, den 18. marts 2023. Foto Flemming Søeborg.



Hytterne i Dagebøll fortæller en ganske anden historie end de åndløse, danske bemalinger.

Af Flemming Søeborg

Enten er det et trivielt og trist emne, som alligevel dukker op konstant: graffiti - af nogle kaldt kunst og et udtryk for stor autonom kreativitet, af andre kaldt hærværk, tegn på forfald og en utryghedsskabende handling. Når jeg kigger mig omkring i bybilledet og andre steder herhjemme, virker grafittien mest som hærværk, som meningsløs 'udsmykning', som en måde at markere sit territorium på - præcis som mange vilde dyr gør. Nu og da er budskabet til at aflæse, men man skal åbenbart være meget indforstået for at vide, hvad "POLEN" betyder. Det stod på utallige relæhytter, køretrådsmaster og anden infrastruktur tværs over Fyn gennem flere år, åbenbart en kodet meddelelse, som er lidet oplysende. Andre budskaber er mere oplysende, for eksempel "VOLD", men om det er en opfordring eller blot en konstatering, er også svært at vide. Som digteren Adam Oehlenschläger skrev i 1802 i digtet Guldhornene - uden sammenligning i øvrigt: "For de sjældne få, som vort budskab forstå..."

Alle kender nok også til de "farvebombardementer" af især S-tog, som bliver brugt af kreative mennesker med store ego'er - uden tanke på, hvad de ødelægger for andre. Mange andre tog, bygninger og faste installationer bliver på denne måde skæmmet for evigt eller måske direkte ødelagt af disse selvhævende 'kunstnere'. Selv H.C. Andersens gravsten gik ikke ram forbi for nogle år siden.

Èt er, hvilke skader der efterlades på overflader, et andet er den vrede og afmagt, det skaber hos de mennesker, der har brugt tid, kræfter og ressourcer på at istandsætte materiel eller bygninger for så en dag at se indsatsen spoleret af disse egoister. Jeg tvivler på, at ret mange passagerer føler sig vel tilpas i tog, hvor alle ruder er malet over af graffiti. Dét er i høj grad en utryghedsskabende og meningsløs handling - har det været målet for d'hr. grafittister?

I andre lande er graffiti-hærværket slet ikke så udpræget. For eksempel mindes jeg det ikke fra mine rejser specielt



Opmuntring i det flade og ret barske landskab ved Dagebøll Mole, marts 2023. Foto Flemming Søeborg.

i Sydtykland og Østrig. I Dagebüll i Nordtykland har man åbenbart en anden holdning til fænomenet, idet et par yderst grimme relæhytter har fået en velkommen og fantasifuld dekoration af lokale malere - med direkte relation til lokalområdet. Hvor dejligt at se graffiti-kunsten omsat til noget tryghedsskabende og humorfyldt. Der har danske grafittister noget at lære.



I 2003 var signalhytten ved Ndr. Strandvej i Risskov endnu ikke dekoreret eller 'udsmykket'. Foto Nils Bloch.



Signalhytten ved Ndr. Strandvej på Grenåbanen i 2012 - meget kreativ og beåndet dekoration.... Foto Nils Bloch.



En måske (selv-)ironisk inskription ud for Vangede Station den 25. august 2023. Foto Flemming Søeborg.



Mageløst dekoreret S-tog den 30. oktober 2013 i Høje Taastrup - sikkert tryghedsskabende og en god oplevelse på togturen for passagererne. Foto Tommy Jørgensen.



Graffiti på et par af Banedanmarks relæhytter, juni 2020. Foto Nils Bloch.



Den tomme remise for Køf-rangermaskinen i Svendborg med et kryptisk budskab den 11. august 2023. Foto Flemming Søeborg.



Her drejer det sig ikke om IC4-toget, men om relæhytten, der som utallige andre er dekoreret med det intetsigende 'POLEN'. Tommerup den 16. februar 2010. Foto Flemming Søeborg.

Den nye Storstrømsbro er blevet synlig



Falster-siden i august 2023. Landfæstets to brodragere og tre yderligere brodragerer støbt sammen. Der er endnu et hul til to brodragere ud til den næste række på fire brodragere ude i vandet. I højre side af billedet ses den store flydekran - populært kaldet "Næbdyret" - på vej med et topelement til en af bropillerne. Kranen er chartret i Holland, og den har givet mulighed for nye produktionsmetoder ved elementfremstillingen, hvor flere dele nu kan færdigstøbes på land. Det forenkler det søværts støbearbejde. Lige foran kranen ses fire bropiller, som er ved at være klar til at modtage brodragere. Foto: Peter Jon Larsen

Tekst Finn Frøsig, fotos Peter Jon Larsen

I Spor og Baner nr. 67, oktober 2022 bragte vi en omtale af byggeriet af den nye Storstrømsbro. Det handlede den gang mest om selve projektet og de mange forberedende arbejder og den store byggeplads på Masnedø.

For et år siden var mange af fundamenterne til bropillerne – inklusive fundamentet til den store pylon – sat på plads. Også arbejdet med at støbe landfæstet på Falstersiden var godt i gang. Ved den store støbehal på Masnedø lå der allerede et antal færdige brodragere klar til montering.

Nu begynder broen at tegne sig tydeligt i landskabet.

Den første brodrager blev sejlet ud og monteret i midten af december 2022, brodrager nr. 2 blev monteret i marts 23, nr. 3 i maj 2023. Siden er processen indarbejdet, og tempoet på montagen sat i vejret. Brodragerne har en længde på 73 m og vejer ca. 4.000 ton. De bliver sejlet ud til broforløbet på en stor pram, og de er forsynet med løftearme, således at de kan hejses op mellem to bropiller. Her bliver brodrageren støbt sammen med bropillerne og med nabodrageren i broforløbet. Selve løftet sker med



På Masnedø-siden er fem brodragere sat på plads, og den sjette brodrager ligger her i venstre side af billedet klar til at blive løftet op. Foto: Peter Jon Larsen



Her ses den sjette brodrager ved Masnedø på sin transportpram. De gule elementer i hver ende er løftearmene. Foto: Peter Jon Larsen

store kranblokke anbragt på toppen af hver bropille, og det tager 5 – 8 timer fra pram til endelig højde.

Der skal i alt anbringes 44 stk. brodragerne. Arbejdet med at anbringe brodragerne foregår ved begge ender af broen. Både på Falster-siden og Masnedø-siden støbes de to første brofag (landfæster) direkte på den blivende plads, understøttet af et gigantisk stålstillads. Den første bropille bliver begge steder stående på land, medens arbejdsarealet til bropille nr. 2 bliver gravet væk, så kystlinjen igen bliver fri.

På Falstersiden er landfæstet med de to første brodrager færdigt, og der nu både sat brodrager på plads i forbindelse med landfæstet og på piller ude på vandet. På det viste billede fra Falster-siden er der endnu hul til to styk brodrager, inden de første ca. 700 meter bro strækker sig fra Falster ud i Storstrømmen

På Masnedø-siden arbejdes der fortsat på landfæstet. Det store stillads, som bærer støbeformene står endnu, men støbningerne er i fuld gang. De første seks brodragerne er løftet op og monteret på pillerne ude i vandet, svarende ca. 400 m bro. Samtidig er man i gang med at sætte de sidste pillefundamenter mellem Masnedø og de seks brofag ude i vandet.

Processen med at arbejde med montage af brodragerne flere forskellige steder på samme tid giver sammenstøbningen af elementerne tid til at hærde, medens montagen af brodrager foregår et andet sted.

Her ved starten af september 2023 er de første 16 brodrager anbragt. Det svarer til, at der nu står næsten 1.300 m rå bro i Storstrømmen. Den store pylon i sejlrenden er nået op til gennemsejlingshøjden på 26 m, og der arbejdes lige nu med at gøre klar til fæsterne for brodragerne.

Tidsplanen for broen er fortsat, at den skal åbne for vejtrafik i 2025 og for jernbanen i 2027. På landsiderne er de nye tilkørselsveje til den nye bro ved at være klar. Mellem Vordingborg og Masnedø arbejder Banedanmark med at lægge det nye, sydgående spor frem mod landfæstet, og der er allerede opstillet en del køreledningsmaster. Den yderste del af den nye tilkørselsrampe ved landfæstet er dog endnu ikke klar p.g.a. byggearbejdet.



Løftegrej i nærbillede. Det bliver stående, indtil sammenstøbningen er sket og hærdet op. Foto: Peter Jon Larsen.



Den store kran, Næbdyret, er ved at placere endnu en bropille på Masnedø-siden. Snart er der klar til at lukke hullet mellem landfæstet og broelementerne på vandsiden. Foto Peter Jon Larsen



Til sammenligning færgeren 'Alexandra' på vej mod Masnedø med byggeriet af Storstrømsbroen i baggrunden i 1935-36. Ukendt fotograf, slg, SoB.

Tyren på sporet - og andre hændelser



Internationalt tog med en af de sjældent sete schweiziske bagagevogne, marts 1987.



Her et flot sove- og lillevognstog, også i foråret 1987.

Tekst og fotos Georg Nielsen, Kolding

Jeg kan kort fortælle lidt om, hvad vi ser på billederne. Området mellem banen og skoven hedder Apotekerengen. Parallelt med banen løber et lille vandløb, som løber ud i Kolding Fjord til højre på billederne. For 5-6 år siden blev hele området ændret til vådområde. Der blev etableret en dæmning, og så opstod der en sø, som skal opfange bl.a. kvælstof, inden det løber ud i fjorden. Det er nu blevet et dejligt, rekreativt område med masser af ænder, gæs og svaner.

Området foran banen blev i 1980 udstykket til parcelhuse. Det hedder Apotekervænget. I 1985 skulle vi flytte til Kolding p.g.a. nye jobs. Kolding kommune havde på det tidspunkt otte byggegrunde, heraf fem på Apotekervænget. Vi købte den højest beliggende grund af de fem med udsigt til fjorden og jernbanen. Vi flyttede ind den 22. december 1985.

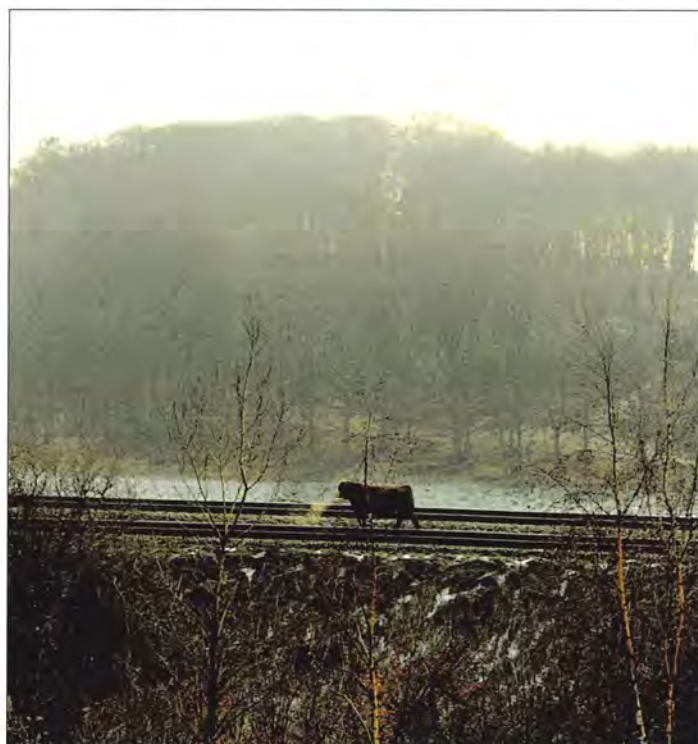
Jeg har haft mange dejlige oplevelser og taget en del billeder fra min terrasse. Nævnes kan: En tyr på skinnerne. Bortløbet fra slagteriet. Brand på skråningen forårsaget af rødglødende hjul på en godsvogn. Overophedet bogie i nattoget til München. Toget stoppede ud for mig. Passagererne forlod toget ud på banelegemet for at komme ind i de øvrige vogne. To vogne blev senere koblet af i Kolding, før toget fortsatte mod München. Dæmningen forsvandt pludselig under skinnerne mod Fredericia. Det skabte kaos og medførte en længere reparationsperiode. Og så fulgte jeg jo med i elektrificeringen af banen. Efter dæmningsskredet blev vandløbet ledt tilbage til sit oprindelige snoede løb i Apotekerengen.



My, Mx og My foran et godstog - dengang var togene mere interessante. Nr. Bjært, marts 1987.



To køer blev påkørt af toget. En redningsvogn ses nedenfor



En tyr var undsluppet fra slagteriet og begav sig af sted på sporet mod nord.

Tak til Georg Nielsen for denne lille beretning om, hvad der skete lige uden for hans ruder. Billederne viser nogle interessante oprangeringer, så forhåbentlig kan det opveje uskarpheden i dem. På et senere tidspunkt regner jeg med at besøge Georg, der ud over at kigge på tog også har en stor modeljernbane.

Nye privatbanevogne fra Dekas



Af Flemming Søeborg

Lige før afslutningen på dette blad kom nyheden om, at Dekas har udsendt nye vognvarianter - et par privatbanevogne af DSB's Bg-type. Det er hhv. HFHJ Bg og LJ Bg 78 og 79, nogle meget vellykkede og eftertragtede modeller, som er fabrikeret i ret små oplag.

Vognene er udstyret som de hidtidige passagervogne fra Dekas, og så behøver man vel ikke at sige mere - de udgør toppen af kvalitetsprodukter til modeljernbanen i vor tid.

Modelnumrene er DK-876010 (HFHJ) og DK-876011 (LJ 78) og 876012 (LJ 79). Prisen ligger på ca. 650,- kr.

Fra gamle dage

Samlet af Morten Flindt Larsen.

Stationskatten

I et svensk Jernbaneblad finder vi følgende Anekdote:

"En Inspektør, som nylig undersøgte Regnskaberne paa en dansk Jernbanestation, fandt i Stationens Bøger følgende Post:

-Kød til Katten, som skal æde Stationsrotterne, 1 Kr. 50 Øre. Embedsmanden tilføjede hertil:

-Hvis Katten æder Rotterne, behøver den ikke at faa Kød, og æder den ikke Rotterne, behøves ingen Kat!"

Eventyrlysten kat

Dansk Jernbaneblad 20. februar 1935

En Kat forsøgte forleden at gøre en gratis Rejse med Eksprestoget fra Liverpool til London -- paa en Vognbuffer! Togpersonalet opdagede Katten, da Toget havde kørt de første Hundrede Kilometer, og saa tog Spisevognspersonalet sig af den.

Vintransport i Frankrig

Dansk Jernbaneblad 30. januar 1930:

Paa de franske Baner befordres aarlig ca. 6,5 Millioner Tons Vin, hvoraf ca. 2 Millioner Tons befordres i Tankvogne. Vintransporten i Frankrig repræsenterer saaledes i Vægt ca. 50 pct. mere end hele D.S.B.s Godsmængde.

Stationskatten i Laxå

Dansk Jernbaneblad 1. april 1921

Laxå Station i Sverige har faaet en Stationskat fra Norge, oven i købet en norsk Stationskat. I Fjor Sommer bemærkede man i Laxå, at en tyk, langpelset Kat sprang af Toget fra Oslo. Katten gjorde sig gode Venner med Stationspersonalet, men efter et Par Dages Ophold stak den af med Toget tilbage over den norske Grænse. Gennem flere Uger gentog Katten sine Besøg i Laxå, hvor dens Ophold blev længere og længere, og tilsidst ringede Stationsforstanderen til sin Kollega i Oslo og spurgte, om det var Oslo Stations Kat, og om han vilde afstaa den til Sverige. Det gik Stationsforstanderen i Oslo ind paa, og nu er den norske Stationskat fra Oslo overgaaet til svensk tjeneste.

En Vognladning Fisk

Dansk Jernbaneblad 26. september 1934:

Til en lille Station i Nærheden af Prag ankom en Vogn med Paaskriften "Fisk". Da Vogne med Fisk maa være i Bevægelse for at Vandet kan tilføres Ilt og Fiskene kan holdes i Live, og da Modtageren ikke var parat, lod Stationen Vognen rangere frem og tilbage i 24 Timer. Da Modtageren kom for at afhente Forsendelsen, takkede han Stationsforstanderen mange Gange, men beklagede, at Arbejdet var spildt. Fiskene var - Sardiner i Daaser!

Lindenberg Å og broen - igen

Af Flemming Søeborg; foto Asger Christiansen

For nogle numre siden blev den flotte bro over Lindenberg Å beskrevet. Asger Christiansen tog i april i år dette flotte billede med hjælp af en drone billedet af IC4 på vej hen over broen - og man ser tydeligt, hvordan vegetationen har ændret området i forhold til, da broen var ung og nybygget. Det er fascinerende at se Asgers flotte luftfotos, der kan give god inspiration til model- og dioramabygning.

