



Orient- Expressen fra Rivarossi



MINIATURE TABLE RAILWAY.

■ BING OG BEGYNDELSEN



■ STORT INTERVIEW MED HANS TRUE



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



9 772245 403007 00072

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 72, 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. Løssalgpris kr. 139,-

Abonnementspriser for 2024:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 665,-

EU: Seks numre af Spor og baner: DKK 785,-/Euro 105,-

Udenfor EU: Seks numre af Spor og baner:

DKK 875,-/ Euro 118,-.

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 automatisk nyt girokort for de næste seks numre.

Spørgsmål om betaling:

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

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

Leder

Af Flemming Søeborg

Foto: Jonas Henriksen.



Snart er året omme, og endnu en årgang af Spor og baner er nået til vejs ende. Det har været et spændende, ind imellem ret udfordrende år med mange opgaver, men overordnet set er det gået godt trods diverse benspænd - nogle af dem selvforskyldte. Jeg er i hvert fald klar til en ny årgang.

I dette nummer åbner der sig en ny række artikler. I efterårets løb mødtes jeg nogle gange med dansk jernbanefotografis nestor, Hans True, der ud over at være mester for mange tusinde fremragende billeder blandt fagfolk nok mere er kendt som jernbaneingeniør med speciale i køretøjernes dynamik. I dette nummer bringer jeg det første interview med Hans, og artiklen er illustreret med en god del af hans egne billeder, hvoraf nogle af dem stammer helt fra Besættelsen (1943), hvor han begyndte at fotografere. Imponerende, og Hans True har en hukommelse, som de fleste andre må misunde ham.

Sidste nummers beretning om Løkkenbanen fortsætter i dette nummer. Flere læsere har sendt deres egne billeder ind, så i nr. 73 vil jeg bringe en opsummering med disse og mange andre billeder, som er kommet frem nu. Denne for længst nedlagte bane lever åbenbart stadigvæk for mange, der nåede at opleve den. Tak for alle billederne – og selvfølgelig også til Jens-Christian Jensen, der 'tog hul' på hele denne historie.

I skrivende stund er jeg lidt i tvivl om, hvorvidt jeg igen tager til Legetøjsmessen i Nürnberg. Enkelte - dvs. omkring en halv snes - modeljernbanefirmaer har annonceret deres tilstedeværelse, men spørgsmålet er, om det er umagen (og omkostningerne) værd.

Til gengæld strømmer nyhederne stadigvæk ind: Rivarossi har netop udsendt et stort og relativt eksklusivt femvognssæt med vogne fra Orient-Expressen fra 'Guldalderen' i epoke II. Märklin/Trix har ligeledes et stort CIWL-vognsæt på hele seks vogne undervejs.

På den hjemlige scene er Dekas atter aktuel med nyheder, herunder varianter af IC3 og flere interessante gods- og passagervogne - et meget bredt sortiment, som nok indeholder noget for enhver. Heljans postvogn afventes også af mange - den har været meget længe undervejs.

Jeg har desværre måttet udskyde artiklen om byggeriet af mit lille væganlæg. Årsagen er, at jeg midt i oktober blev ramt af en ubehagelig og langvarig omgang covid-19, så nu har jeg da også prøvet dét! Det er heldigvis overstået nu.

Så glæd jer til dette og de kommende numre - interviewet med Hans True måtte nemlig deles i to, så der følger mere i næste nummer - og forhåbentlig mere end det. Og dermed er der blot tilbage for mig at sige: Tak for endnu et dejligt modeljernbaneår - og vel mødt i 2024, hvor Spor og baner udkommer på næsten de samme datoer som i år med en mindre prisstigning.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

Indhold



14 Farvel til Løkkenbanen



38 Vognspecialisterne



42 DAMOTEK er på banen igen

Leder	2	Schweizer-kæmpe og stabil tysker	45
Indhold.....	3	Mere lys over land	46
"Dut med røg" Stort interview med Hans True	4	BB 12000/13000 - den franske 'Krokodille'	48
For 60 år siden: Farvel til Løkkenbanen 2. DEL.....	14	SEVO-købmandsbil fra Kolding.....	50
Orient-Expressen i model.....	24	Rettelser og tilføjelser	51
Toetages vogne fra Piko	30	En lille historie om Frichs motornummerplader	52
Årets julehilsen	32	FS-lyntog.....	54
Ruston-diesel i 00	33	Figurer fra NOCH	56
BING Spur 00, Tischbahn 100 års jubilæum	34	Mercedes O L 3500-rutebil.....	57
Vognspecialisterne, del II.....	38	BR 143 i N fra Fleischmann	58
DAMOTEK er på banen igen	42	Ølsted station - en rangeropgave.....	59
Nye biler fra Hobbykæden.....	44	Lundum station i farver.....	60

SPOR OG BANER



NÆSTE UDGIVELSE
8. FEBRUAR 2024

Forsidefoto:

Stort billede: Orient-Expressen fra Rivarossi.
Foto Flemming Søeborg

Lille foto: Reklame for Bings modeljernbane.
Samling Olaf Hermansen

Lille foto: Mo 1810 + Mo 1816 i Hellerup
den 29. januar 1956 kl. 13.47. Foto Hans True

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.

"Dut med røg"

Hans True - jernbanefotoets grand seigneur



Hans True med bogen 'Danmarks jernbaner i 125 år', hvortil han bidrog med tre af billederne på opslaget. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

Hans True er en af vore kendteste jernbanefotografer, og det er i denne anledning, at Hans og jeg mødtes til nogle samtaler om hans liv og gerning som civilingeniør med jernbane-køretøjsdynamik som sit speciale. Jernbane-køretøjsdynamik er læren om jernbanekøretøjers bevægelser i sporet. Hans har fotograferet tog gennem et langt liv, faktisk helt tilbage til Anden Verdenskrig, hvor han som barn tog de første billeder af tog i København.

- Mange tak, fordi jeg måtte besøge dig for at lave dette interview. Du har jo været en af de tidlige jernbanefotografer, og dine billeder har i mange årtier kunnet ses i bøger og tidsskrifter, og det er det, jeg gerne vil tale med dig om, så det er vel på plads med lidt baggrundsdata om dig? Lad mig først spørge dig: Hvor kommer din interesse for tog og jernbaner fra?

- Det ved jeg ikke. Jeg fik at vide af min mor på et eller andet tidspunkt, at noget af det første, jeg kunne sige efter "mor" og "far", det var "dut med røg", og det betød "tog med røg". Vi boede i min tidligste barndom på Frederiksberg, det var, da jeg



Billetsalget og kontrolbygningen ved Esthersvej i Hellerup, den 6. juni 1961. Rebekkevej, hvor Hans True boede, ligger bag husrækken bagest. Foto Holger B.D. Sørensen.



Billetsalget i Hellerup set fra gadesiden den 7. september 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.

endnu sad i barnevogn. Der gik vi ture ind til Tietgensbroen og så på tog, og mine forældre påstod, at når vi tog af sted derfra igen, hylede jeg i vilden sky, så det går altså helt tilbage til min meget tidlige barndom.

- Nogle af mine tidligste barndoms minder med jernbaner stammer fra, da vi flyttede over på Rebekkevej i Hellerup. Der boede vi i anden række til jernbanen, men der var huller imellem husene, hvor jeg kunne se jernbanen, og der kunne jeg godt sidde i timevis og se over på sporene for at se, når der kom tog. Det går helt tilbage til dengang, vi flyttede dertil, det var i foråret 1939 - jeg er selv født i 1936.

- Nogle erindringer fra min barndom, der virkelig har sat sig spor, de går tilbage til krigen, for eksempel da de unge til Schalburgkorpset *) stod på toget på spor 1 ovre på Hellerup Station i 1940'erne. Jeg kan huske det. Jeg sad sammen med nogle af mine legeskammerater på cykelskurene på Esthersvej (en parallelvej til Rebekkevej), og vi råbte "England vil vinde, England vil vinde!" og så rendte vi så hurtigt, vi overhovedet kunne.



Togvejssignaler for kørsel mod Nord- hhv. Kystbanen på Hellerup bombesikrede kommandopost 1944. Foto Hans True.

- Kunne de høre det?

- Nej, det tror jeg ikke, der var jo musik og orkester og taler. Men jeg har mange minder fra krigstiden, telefonbomber for eksempel. Der var kun tog tirsdag-torsdag-lørdag, og kun S-tog, Nord- og Kystbanen kørte dagligt. Hellerup Station blev ramt af telefonbomber flere gange - det var en meget effektiv måde at standse hele trafikken i Nordsjælland på, uden at nogle kom til skade.

- Hvilke andre minder har du fra den tid?

- Med mine forældres kassekamera har jeg taget billeder fra Dybbølsbro, det er de ældste billeder, jeg har, med 6 x 9 cm kassekamera, og det var dengang, jeg var bange for at blive skudt på sigt for at tage billeder af jernbaner og broer.

- Har du de billeder endnu?

- Ja, det har jeg, jeg skal prøve på at finde dem.

- Det fører automatisk ind på, hvornår du rigtigt kom i gang med at fotografere for alvor?

- Ja, det må faktisk have været på dét tidspunkt, for man kunne jo ellers ikke købe film. Mine forældre må have haft en film siddende i kameraet, og jeg fik lov til at tage ind på Hovedbanegården og tage et par billeder.

- Det var jo ellers ikke almindeligt, at man gik og tog billeder til hverdag.

- Nej, det er rigtigt - altså, man ville det jo gerne, men det var svært, for man kunne jo ikke få film.

- Og selv da, har det jo være dyrt og besværligt med fremkaldelse og kopiering af filmene.

- Ja, det var det. Men senere fik jeg anskaffet mig dyrere kameraer som Leica M 3 og senere også Leica M 2, og så kunne jeg tage langt bedre billeder. Jeg lærte med tiden også at fremkalde film og kopiere billeder selv - endda også i farver.

- Det har vi her i bladet ofte kunnet have glæde af, når dine billeder af især vognmateriel kunne vises sammen med forskellige



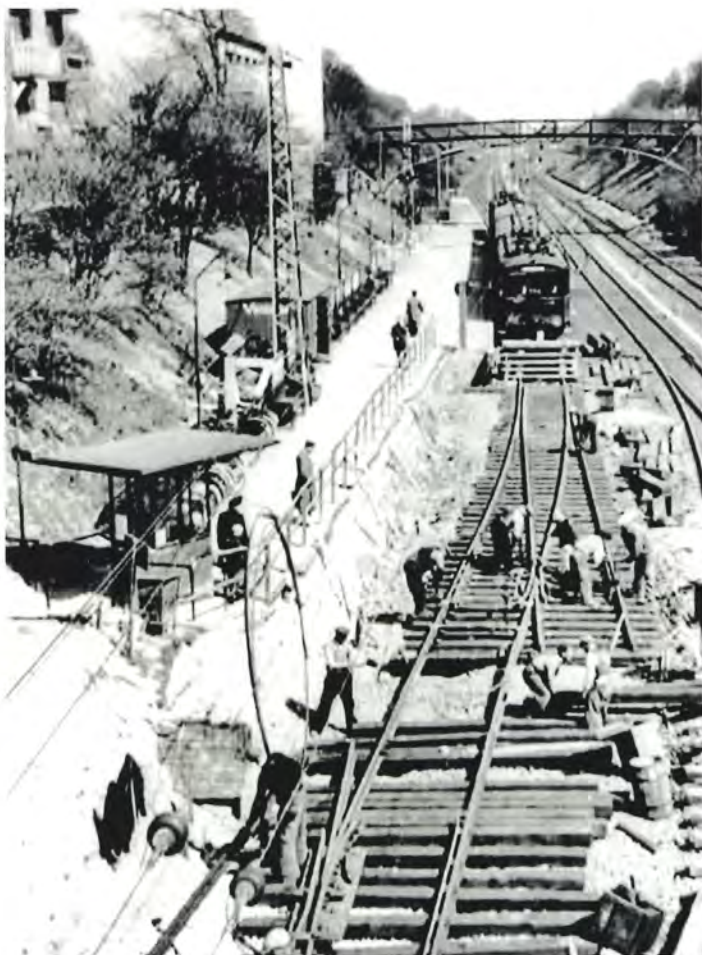
København H. 1943. Udsigt fra Dybbølsbro ind mod Kh. Desværre meget 'fnuller' nederst på billedet. Foto Hans True.



Mørkelagt F-maskine rangerer på stationsristen. Udsigten fra Dybbølsbro mod Københavns Hovedbanegaard 1943. Foto Hans True.



Valby S. - den midlertidige station på den enkeltsporede S-togsstrækning Enghave-Valby 1935- maj 1941. Ukendt fotograf, slg. Tommy Jørgensen.



Her er ombygningsarbejderne på Valby S. i gang - perronen blev flyttet til Valby station bag fotografen. Ukendt fotograf, slg. SoB.

nyheder til modeljernbanen. Men tilbage til dine erindringer, for der må være meget at fortælle om.

- Nogle af de tidligste erindringer er disse. Jeg tog på togture, først var min far med, og der kørte vi meget med Klampenborgtoget til Valby S., dengang der var enkeltspor fra Engshave til Valby S. (1935- maj 1941, red. anm.). Og jeg kan huske den tid, det var før CL-vognene kom, og man kørte med O-maskiner på Kystbanen, med D-maskiner og K-maskiner ud over S-maskinerne, som selvfølgelig også var meget almindelige, og det var jo spændende, når der kom nogle af de store damptog.

- Før jeg kom i skole som seksårig, gik jeg ture med mine forældreovre på Ryvangs Allé, og der kom der damptog, kun højst én gang i timen, men det var en stor oplevelse. Det var tilbage i 1940, og min store drøm var at komme ud at køre med lyntog, selvfølgelig. Den store overraskelse var - og der troede jeg ikke mine egne øjne - at jeg så et lyntog på Kystbanen. Det er først senere, at jeg har fået bekræftet, at lyntogene, som stod nede på Helgoland, de kom ud på prøvekørsler for at holde gang i dem - det var sjældent, men det skete.

- Midt under Besættelsen?

- Midt under Besættelsen, ja, og der har jeg altså set et. Min store drøm om at komme ud med lyntog opfyldte min mor, som havde en ven i Aalborg, så vi fik aftalt, at jeg fik en lyntogstur med hende i oktober 1945 frem og tilbage til Aalborg, op med Kronjyden og hjem med Nordjyden, og den tur husker jeg meget tydeligt.



Kystbanetog trukket af to Mo passerer Svanemøllen i 1960'erne med Ryvangs Allé oppe til venstre. I baggrunden anes Helgoland-depotet. Foto Hans True.



D 836 med blandettog i Hellerup den 9. oktober 1937. Foto Hesselink, arkiv Hans Gerner Christiansen.



Dengang kørte mange særtog med damp. Her er det D 819 med tog 10 862, der passerer Klampenborg station den 27. maj 1956 kl 16.45. Foto Hans True.



MB-lyntog på Nyborg H., spor 2. Perronskiltet viser 'Tog til Svendborg og Faaborg'. Ukendt år og fotograf. Slg. SoB.



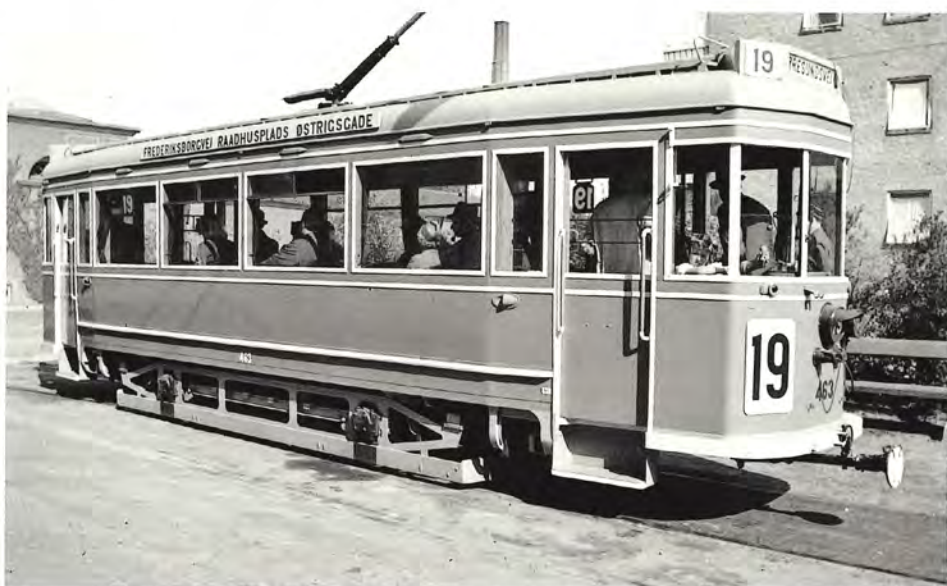
'Christian IX' ligger som reservefærge i Nyborg Fgh. Sommeren 1959. Foto Hans True.

- Vi sejlede over med "Christian IX.", og mit første indtryk af Fredericia Banegård var storslået, en stor banegård med masser af tog. Vi kørte langsomt gennem Daugaard Station, for hele dæmningen havde været sprængt væk under Besættelsen, og der havde også været oversvømmelser af Gudenåen det efterår. Lyntoget standsede oppe på Aalborg Banegård, det kørte ikke helt igennem til Frederikshavn. Vi kørte ret langsomt, højest 90-100 km/t undervejs. Jeg mindes, at lyntoget stod parkeret på spor 3 på Aalborg Banegård.

- Gjaldt interessen også sporvogne - dem var der jo mange af i hele byen?

- Allerede da jeg var otte år, lod mine forældre mig køre alene med tog og sporvogne i København, og det normale var så at tage med Frederiksbergbanen til Vanløse og så stige om til Klampenborgtoget, der kørte fra Vanløse på det tidspunkt. Det var fra sommeren 1941, så vidt jeg husker - og så fik jeg jo set mange tog. Senere drejede det sig også om sporvogne. Der var min 'lille' sporgognstur, som jeg kunne klare på én fællesbillet - den kostede 30 øre - det var den eneste, der ikke fandtes som barnebillet, der måtte man betale fuld pris.

- Jeg tog også Frederiksbetog til Godthåbsvej og så linie 2 til Holmbladsgade, hvor jeg så steg om til linie 5 eller 19. Jeg var jo meget interesseret i den nye sporgognsline 19, der kørte ud til endestationen på Øresundsvej (Amager), og så tog jeg linie 19 hele vejen tilbage til Nørrebro, og derpå S-tog fra Nørrebro Station tilbage til Hellerup. Tyskerne ville ikke have, at vi kørte forbi Dagmarhus (på Rådhuspladsen) og senere måtte vi heller ikke køre forbi Shell-Huset, da det var blevet bombet (af RAF), så det var



Den næsten helt nye scrapmotorvogn 463 på linie 19 i Rønningsvej den 28. april 1944. Foto Jan Walter.



Tyske barrikader ved Dagmarhus 1945. Som det ses, er kørebanen inkl. sporgognsskinne helt blokerede. De danske flag antyder, at det er lige efter Befrielsen. Ukendt fotograf. Slg. SoB.

meget besværligt at komme ned til broerne - Langebro og Knippelsbro.

- Ja, mange af linierne måtte køre ad Nørregade -

- Ja nemlig, og jeg husker også det tidspunkt, hvor Langebro blev om ikke ødelagt, men så stærkt beskadiget på grund af sabotage, så måtte man ikke køre over dér.

- Hvordan føltes det, når du færdedes i byen?

- Dengang var jeg en lille, genert dreng, men da vi kørte over Knippelsbro, spurgte jeg sporvognskonduktøren, om jeg nu også kunne komme tilbage igen med sporvognen. Det beroligede han mig med, at jeg kunne. Og en af mine tidligste, mere horrible erindringer var, hvor jeg var kommet med S-toget til Østerport Station, og ovre i toget på perronen med sporet til Frihavnen var der nogle meget mærkelige mennesker, som så fuldstændigt ud som dødnings - det var danske politifolk (fra de tyske kz-lejre) på vej til Sverige. Det har gjort uudslætteligt indtryk på mig. Og jeg husker de tyske soldater - det var også en underlig situation, som også satte sig spor ind i voksenalderen, for mine kammerater og jeg, vi var alle opdraget i had til tyskerne, det var simpelthen sort/hvidt. Der var ikke så meget af den grå dagligdag, som det meste af landet var i, som befolkningen ellers befandt sig i, vi havde vores helte - det var de allierede styrker, englænderne og amerikanerne og så de danske patrioter - og så var der forræderne, medløberne og tyskerne, som vi foragtede.

Et bevidst valg

- Men lad os lige komme tilbage til din barndom - du var jo stærkt optaget af tog lige fra det allerførste. Tænkte du på, at du ville arbejde med tog som voksen?

- Jeg begyndte jo i skolen som seksårig i 1942, og jeg har egentlig haft et meget let liv, for jeg besluttede som syvårig, at jeg ville være ingeniør. Jeg havde meget tidligt indtryk af jernbanerne, jeg havde forstået som fireårig, at kolonnerne i en køreplan var et symbolsk udtryk for kørende tog - og derfor ville jeg gerne lære at læse.

- Og det, jeg brugte til at lære at læse, det var den lille, grønne køreplan, og dér lærte jeg stationerne fra København til



Tre CL'er under bygning. Centralværkstedet København 1952. Foto Hans True.



Forholdene var og er store på Fredericia banegård. Sporterrænet set fra syd med Post I. P-maskine kører solo. Ukendt år, men i 1950'erne. Foto Hans True.



Tagryttervogne ved perron. Tog 25 gøres rent. Nyborg H. 1950. Foto Hans True.



Viborg 1951. Cuk-togførervogn, østre kommandopost, stativ til varmeslanger, Q-vogne. Foto Hans True.



N 208 med tog 9066 passerer Fredericia personbanegård den 6. august 1960 kl. 15.44. Foto Hans True.

Frederikssund udenad og lærte faktisk derved at læse, så da jeg kom i skole som seksårig, kunne jeg både læse og skrive flydende. Jeg skulle selvfølgelig også forstå tallene, og jeg kunne også regne med heltal - ikke med negative tal og med brøker, men det havde jeg altså lært mig fra køreplanen. Den ene af de gamle køreplaner har jeg endnu - det var den sidste i 1945 før krigens afslutning, hvor man stadig kun kørte tog tirsdag, torsdag og lørdag på fjernbanerne. Den holdt til slut helt op med at gælde, for togene holdt op med at køre - de eneste tog, der kørte, var dem i Nordsjælland og S-togene. Der var tidspunkter på dagen, hvor S-togene kun kørte én gang i timen, det var i april-maj måned 1945.

- Hvordan fik du ellers viden om tog - der var vel ikke mange bøger eller tidskrifter at læse?

- Jeg læste meget om tog - min første bog om tog var Jens Frederik Lawaetz' bog "Eventyret om Jernbanen" fra 1935 og den anden et Richs-hæfte - dem havde jeg fået før krigens ophør, og i julen 1947 havde jeg skrevet i en bog, at jeg ville være jernbaneingeniør, og det er en retning jeg fulgte gennem underskole, mellemskole og gymnasium. Derfor var studentereksamen ikke den store fest for mig, som den var for mine venner, det var bare et skridt på vejen frem til det afsluttende studium, som var civilingeniør på Danmarks Tekniske Universitet, DTU.



København H. 1950. Vandkran. Udsigt fra Perron 3. Foto Hans True



S-maskine mod Hillerød på vej fra Hellerup station forår 1968. Foto Hans True'.



'Høj F' i Åbenrå med godstog. Til venstre bl.a. SJ O-vogn. Bemærk lygteføringen på lokomotivet. I forgrunden til højre ses trådtrækket til sporskifterne og evt. signaler. Foto Hans True.



DSB tog 6048 forspændt My 1202 afgår fra Fredericia den 23. juli 1960 kl. 10.49 (20 min. forsinket). Foto Hans True.

- Der var altså ingen slinger i valsen?

- Overhovedet ikke - jo, der var en begyndende interesse for flyvning i 1948, men det ændrede ikke væsentligt i min beslutning om, at jeg ville være jernbaneingeniør. Som 14-årig fik jeg min første kontakt med jernbanerne: Da var jeg begyndt at fotografere med et billigt kamera, som min far havde købt brugt inde i byen, og da var der en journalist ved B.T., som havde fået fingre i historien, og som var ven til nogle af mine forældres venner.

- Jeg talte med ham, og han syntes, at det var så sjovt, at jeg kunne DSB's køreplan udenad - ja, i dag kan jeg næsten ikke forstå det. Det blev jeg også testet i, og det bestod jeg. Det har været omkring 1948. Dengang var køreplanen ikke så omfattende. Der var ikke fast køreplan, det var kun S-togene med faste minuttal og lidt på Kyst-/Nordbanen. Men det førte til, at denne journalist satte sig i forbindelse med DSB og spurgte, om ikke jeg kunne få en eftermiddagsstilling i informationen, for det ville jeg da være fuldstændigt velegnet til. DSB blev interesseret i det, men desværre måtte de ikke ansætte unge under 16 år, så der kunne jeg ikke komme ind.

- Men journalisten skrev et lille stykke i B.T., som blev læst i DSB, og derefter blev jeg indkaldt til en overtrafikkontrolør og chef for reklameafdelingen.

- Hvad kom der ud af dette møde?

- Overtrafikkontrolløren spurgte, om der var noget, han kunne hjælpe mig med, men det var der udover 'Driftsmateriellet I og II' ikke. Så skrev han på egen hånd et kort, hvor der stod noget om min interesse for jernbaner. Det var henvendt til alt DSB-personale, og der stod noget om, at det ville glæde DSB meget, hvis det pågældende personale ville være mig behjælpelig på enhver måde. DSB har altid været meget hjælpsomt, jeg har kun brugt kortet et par gange, men det skaffede mig adgang til Centralværksted København (CVK) i 1952, hvor jeg var derinde. Jeg tilbragte min praktikanttid som maskiningeniørstuderende på CVK. På det tidspunkt fik jeg en større bekendtskabskreds blandt jernbanefolk.



Tog 6715 under udkørsel fra Fredericia den 29. december 1956, trukket af R 938. Foto Hans True.



Lyntoget 'Limfjorden' ankommer til Fredericia den 25. marts 1959 kl. 12.05 én time forsinket pga. motorskade i Korsør. My 1133 har trukket lyntoget hertil. Foto Hans True.



Mo 1836 med tog 949 krydser med My-trukket tog i Hovslund den 29. oktober 1956 kl. 13.07. Foto Hans True.



E-maskine med godstog med tenderen forrest i Hellerup i 1960'erne for at afhente 'øltoget'. Foto Hans True.

Længere togrejser på egen hånd

- I 1951 fik jeg mine forældre overtalt til, at jeg kunne få et månedskort om sommeren til DSB, for at jeg kunne rejse rundt i Danmark og fotografere tog. Det kostede dengang 116 kroner, senere blev det hævet til 136, og dengang havde jeg en tante i Viborg og en tante i Odense. Jeg kom ikke så meget ud at køre i tog hos tanten i Viborg, men hos tanten i Odense var det langt bedre og lettere at komme rundt med tog - det lå godt i forhold til resten af landet, når jeg på den måde ikke skulle hele vejen fra København for at komme til Jylland. Jeg kunne tage med posttoget fra Odense om morgenen klokken fire, og så kunne jeg nå både til Frederikshavn, Struer og andre steder, men mine hovedbesøg var Fredericia og Nyborg, hvor jeg blev kendt på stationen, fordi jeg gik rundt der og fotograferede. Der husker jeg navnlig overtrafikkontrollør Strøgaard i Fredericia, der også senere blev stationsforstander i Struer, og det ligefrem udviklede sig til et familiebekendskab.

- Jeg blev bange for stationsforstander Rasmussen i Nyborg, da jeg blev kaldt ind til ham af én fra personalet. Jeg fik at vide, at han ville gerne tale med mig. Den samtale udviklede sig til, at stationsforstanderen sagde, at jeg kunne gå på stationen, hvor jeg ville. Jeg svarede ham, at det var jeg faktisk ikke interesseret i, jeg skulle nok holde mig til de steder, der var åbne for publikum, for jeg havde allerede på den tid fået respekt for de kørende tog, og jeg fik udmærkede billeder fra de perroner, der var på Nyborg station og færgehavn.

- Jeg begyndte på det tidspunkt også at få tjenestekøreplaner, oprangeringsplaner osv. Så kunne jeg bedre beregne, hvor jeg skulle være på visse tidspunkter for at få billeder af de vogntyper, som jeg gerne ville have. Det udviklede sig mere og mere, jeg fik mange venner blandt togpersonalet, og efter første del på DTU så havde man jo et praksisår, og de første tre-fire måneder var man praktikant på DTU, derefter skulle man ud i praksis. De næste seks måneder skulle man altså ud i industrien. Og der var det sådan, at DSB stadig havde mulighed for, at man kunne komme ind ulønnet som polytekniker og få status som andet-års lærling, maskinlærling. Det var selvfølgelig oplagt, at dér skulle jeg ind. Og dér fik jeg også venner for livet.

- Når jeg mødte nogle af mine gode venner blandt lokomotiv-



To firevogns-lyntog på København H. Forrest MB 413-414- 415-Mb 416, den 10. juni 1962. Foto K.E. Jørgensen.



Tog 380 trukket af R 957 afgår fra Fredericia den 16. maj 1959 kl. 13.27. Flaget i rejsegodsvognen betyder 'Ekspedition afsluttet'. Foto Hans True.



Rester af det navnkundige grydespor på Gribskovbanen, her på Kagerup station. Nogle meter af sporet er bevaret på Jernbanemuseet. Foto Hans True.



Otte-vogns MA-lyntog ved Albertslund vest for København først i 1960'erne. Foto Hans True.

førerne ude i landet, fik jeg lov til at køre med i førerrummet. En af de helt store oplevelser var, da jeg i sommeren 1962 fik lov at køre med i førerrummet på et Mv-lyntog, der var dubleret ved afgang fra Korsør. Det var sent om aftenen, og da vi ved midnatstid ankom til København H., begyndte fyrværkeriet i Tivoli med det samme - det var fantastisk at se det over bane-gårdshallen, netop som vi kørte ind!

Studieophold i Tyskland

- Efter min civilingeniøreksamen fik jeg det sjældne tilbud fra DTU, at jeg fik lov til at planlægge min egen rejse rundt i Europa for at finde et teknisk universitet eller laboratorium, hvor jeg kunne studere videre på. Da jeg alligevel skulle tilbage gennem Tyskland, valgte jeg et ophold i Freiburg, som også blev skæbnesvangert for mig. Det var et svært valg, for selv 15 år efter krigens afslutning lå der en modvilje mod tyskerne i mig. Freiburg-opholdet, det skulle have varet i ét år, kom til at vare i tre år, og det blev også skelsættende for mig og har sat et stort præg på, hvad jeg har lavet sidenhen - og jeg har stadigvæk mange tyske venner. Opholdet i Tyskland betød, at min interesse for jernbanerne blev udstrakt langt uden for Danmark og Sverige. Jeg arbejdede der på min licentiatafhandling om *Fluid Mechanik*.

- Hvilke oplevelser fik du i udlandet?

- Jeg var med Dansk Lokomotivmands Forening i vinteren 1962-63 på udflugt til MAN i Nürnberg for at se bygningen af de nye MA-lyntog - jeg var i Freiburg på det tidspunkt. De nye tog kendte jeg faktisk godt, fordi jeg havde læst i litteraturen om deres indretning osv. Det kom dog bag på mig, at jeg sammen med en DSB-ingeniør skulle føre gruppen rundt og vise dem toget - jeg var jo ikke DSB-mand, men det var i orden. Det var overingeniøren, ham der også fik indført MY-lokomotiverne her i Danmark - jeg har glemt navnet - der stod bag arrangementet.

- Var det ikke Risbjerg-Thomsen?

- Jo, det var det. Det var ham, der havde givet tilladelse til, at jeg tog med. Da han havde hørt, at jeg skulle med, havde han sagt til sine kolleger, at så behøvede han ikke selv at tage med - det overlader I bare til Hans True! Der fik jeg så halvdelen af lokomotivførerne at vise rundt dernede, og de så også, at min



Düsseldorf januar 1957. F 4 'Merkur' forspændt V 200 040. Foto Hans True.



MA-lyntog i Frederikshavn i begyndelsen af 1960'erne. Foto Hans True.



DSB Mo 564, motorbogie 568 og Mv 408. Lyntogsløftehallen, Centralværkstedet København 1952. Foto Hans True.

jernbaneinteresse var stor. Jeg kom også regelmæssigt i deres bygning lige ved Hellerup Station og abonnerede på deres tidsskrift.

Nye udfordringer

- Efter min licentiatgrad (ph.d.) var jeg tre år i USA som Fulbright Fellow. I 1980'erne begyndte jeg at arbejde med Jernbane-køretøjsdynamik som lektor på DTU. Jeg hørte til den sidste, gamle generation, der *ikke* blev uddannet i brugen af computere, og derfor måtte jeg vente på at få en god ph.d.-studerende, der interesserede sig for problemet. Der var jo også køreplanlægning. Jeg fik jo tjenestekøreplanerne, og der var også en vis interesse i, hvad i alverdens riger og lande jeg brugte dem til? Men i 1972, da man skulle åbne den nye Køge Bugt-bane, der skulle vi så også lave en ny køreplan for S-banen. Jeg var inde og hente køreplaner på Køreplanskontoret, og så ville vicechefen Yde-Lassen meget gerne se mig. Han sagde, at de skulle lave en ny køreplan til S-banen, til Brøndbybanen. Det var i sommeren 1972, det var kort før den åbnede, og han sagde, at de ikke havde fået gjort spor ved det, og så ville han lige spørge mig, om jeg vidste, hvad de skulle gøre, om de kunne få lavet én digital køreplan? Og så spurgte jeg ham, om de havde nogen som helst erfaring med brug af regnemaskiner og computere, men det havde de ikke.

- Jeg svarede ham, at så kunne vi ikke gøre det, og der var grænser for, hvor meget vi kunne lave om på det. Vi lavede en modifikation til S-togskøreplanen, og vi satte os ned en eftermiddag sammen og lavede den nye S-togskøreplan. Vi lagde en linie eller to om, og så passede vi det ind så godt som muligt, det var lidt af et puslespil, for der skulle være gode omstigningsmuligheder på Københavns Hovedbanegård, i Hellerup og i Vanløse, så derfor skulle det hele knyttes sammen til et netværk. På strækningen Valby-Vanløse var køreplanen blevet skiftet helt ud. Det var et meget kritisk sted, for vi ville jo gerne køre med ti minutters drift overalt, men det kunne vi ikke komme til, det blev i første omgang til syv/tretten minutter, men så var der noget andet, der ikke gik så godt, så derfor blev det til fem/femten minutter - det var den eneste ændring, der blev lavet på den strækning. Den køreplan kørte de faktisk med i et par år. Sammen lavede vi en plan om, hvordan DSB kunne overgå til digital køreplanlægning, men det hørte jeg ikke mere til, førend jeg læste



Anden-generations S-tog kører ind på Dybbølsbro i 1970-71. Foto Nils Bloch



S-tog til Vallensbæk på København H, 1972. Bemærk de åbne låger til kablerne. Foto Nils Bloch.

om, at de brugte digitalisering i køreplanlægningen. Det udviklede DSB selv.

- Har du andre, pudsige oplevelser?

- Ja, jeg vil også fortælle denne lille, morsomme historie fra udlandet: Jeg var på en rejse i USA for at studere jernbanerne - jeg er medlem af American Mechanical Society. Det var midt under Den kolde Krig, så der var lidt skepsis over for mig, men jeg fik lov til at færdes sammen ude på banearealet med en lokomotivfører, der havde rådighed. En ingeniør havde fortalt ham om en demonstrationstur, hvor man skulle demonstrere de nye, affjedrede centralkoblinger, for mange firmaer ville ikke bruge jernbanen, da deres varer og gods tog skade ved den normale stødrangering. Han var med på turen, hvor de nye koblinger blev fremvist, der var plancher og diagrammer og vogne med koblingerne og fordelene ved dem.

Da der var frokostpause, gik alle ind for

at spise, men en anden ingeniør havde glemt noget i godsvognen med de nye koblinger og gik ud igen. Da han stod inde i vognen, blev der rangeret med stammen og med den vogn, han var i, og efter den oplevelse gik han tilbage til gruppen og sagde, at han var helt overbevist om de nye koblingers fortræffelighed. Under stødrangeringen var alle de tomme Coco-Cola-flasker inde på bordene i vognen nemlig blevet stående, så han behøvede ikke at se flere diagrammer!

*) Schalburgkorpset - terror-organisation under Besættelsen, oprettet februar 1943 som forskole for Frikorps Danmark. Opkaldt efter kaptajnløjtnant Christian von Schalburg (1906-42), der deltog i det tyske felttog mod Sovjetunionen, hvor han blev dræbt i 1942. Korpset stod for terror, clearingmord, schalburgtage m.m. (efter "Den nye Salmonsens", 1948).

Fortsættes i næste nummer.



For 60 år siden: Farvel til Løkkenbanen

2. DEL



I Hirtshalsbanens hovedspor holder en motorvogn - magen til dén, vi krydsede i Sønderlev - klar til afgang. Den hedder M 21, og er bygget hos Scandia i 1928.

Tekst og fotos Jens-Christian Jensen

Den enlige motorvogn, som holder med motoren i tomgang ved Hirtshals-perronen, er en fire-akslet, træbeklædt dieselvogn, som hedder M 21, som til forveksling ligner den motorvogn, vi for kort tid siden krydsede i Sønderlev med Løkkentoget. Jeg kender i forvejen de lange, træklædte dieselmotorvogne, bygget af Scandia i 1920'erne til de fynske privatbaner, men de her Hjørringvogne er iøjnefaldende kortere. Gad vide, om Hjørringbanerne har flere af samme slags? Jeg går lidt hen ad privatbaneperronen for at kigge på den række personvogne, vi passerede under indkørselen til stationen.

Det første, der fanger mit blik, er en stål-bogievogn af et mere moderne udseende end man ville vente at finde på en privatbane. Flot ser den ud, Cl 30, som med sin røde farve lyser op blandt de ældre brune vogne. Man må gå ud fra, at denne "paradevogn" er anskaffet til brug i de "internationale" tog på Hirtshalsbanen. På et parallelspor holder to ældre, træbeklædte to-akslede vogne, B 1 og B 2 med påskruede "1"-tal på vognsiden, hvilket indikerer, at det drejer sig om 1. klasse-vogne, hvilket også er en sjældenhed på en privatbane. De er udstyret med lukkede endeperroner og ser ud til at være i fin stand. I samme spor som stålvognen holder en række "almindelige" C- (dvs. 2.klasse-) vogne, som i lighed med B-vognene har overdækkede endeperroner og er lige så velholdte.

Ovre i det tidligere Hørby-spor får jeg øje på en morsom vogn: en to-akslet vogn med åbne endeperroner, men desuden har den en slags udvendig "svalegang" langs vognkassens første halvdel. Vognen hedder E 81, og er en kombineret post- og rejsegodsvogn. Svalegangens funktion synes at være, at personalet kan passere gennem toget *uden om* den sikkert aflåsede postkupé.

Mens jeg står og studerer Hjørringbanernes interessante vognpark, ankommer endnu et privatbanetog til stationen. Det er



"Paradevognen", HP Cl 30 (Scandia 1948) på Hjørring DSB-station.



To 1.(!) classes personvogne, HP B 1 og B 2.



Flere af HP's velholdte personvogne, her bl.a. C 4.



Kombineret post- og rejsegodsvogn E 81 i det tidligere Hørby-spor, klar til indsats.



Hjørring station: Blandet tog ankommet fra Hirtshals, trukket af det moderne diesellok, HP nr.13, og bestående af en post- og rejse-godsvogn, en toakslet personvogn samt flere godsvogne. Måske er godsvognene kommet over med færgen fra Norge?



Nærbillede af det kraftige diesellokomotiv, der netop er ankommet med det blandede tog.

et blandet tog med et stort, moderne diesellokomotiv i front, flot rødmalet og med nummeret "13" i metalbogstaver på siden. Togstammen efter HP 13 består af en kombineret post- og rejsegodsvogn E 85 (af samme type som den ovenfor beskrevne E 81), personvogn C 5 samt tre-fire godsvogne, og gør holdt i spor 2 på "DSB-stationen". Jeg tager et par fotos af det blandede tog, inden det rangerer bort, og jeg fortsætter mine studier.

Min vandring fører mig til sidst frem til dét, der viser sig at være den tidligere privatbanestation, Hjørring Vestbanegård. Man er ikke et øjeblik i tvivl om, at det er her, når man ser den toetagers (tidligere) hovedbygning, som er stort set magen til den i Løkken; dog ses det ved nøjere eftersyn, at den her er



HP 13 rangerer med vognene fra Hirtshalstoget.



Hjørring set fra oven: i forgrunden virksomheden "Nestlé", en af banernes store kunder – med egen "banegård". Bagved: Vestbanegården med den tidligere hovedbygning samt privatbanernes store rundremise og værksteder. I forgrunden t.h. Hirtshals- og Løkkenbanernes hovedspor ind til DSB-stationen. (Aalborg Luftfoto 1955, Kgl.Bibl.)



Et kig ind på den tidligere Hjørring Vestbanegård. Til venstre en del af privatbanernes værksteder, som er bygget sammen med den bagved liggende store rundremise. Det endnu resterende sporareal rummer et større antal hensatte privatbanevogne. Til højre den tidligere hovedbygning, af samme størrelse og arkitektur som den i Løkken. Bygningen er imidlertid solgt/udlejet(?) til et eller andet firma, som desværre har vandaliseret den med en uskøn om- og tilbygning.

frasolgt eller udlejet til andet formål. Den store ("180-graders") rundremise og tilsluttede værksted tjener dog stadig sit oprindelige formål. Desværre er der lukket og slukket, da det er søndag, så der bliver ikke noget af alle jernbane-enthusiasters yndlingssport: at gå på remise-opdagelse efter spændende materiel, især damplokomotiver. (Ifølge min medbragte "bibel", William Bay's bog om privatbanernes damplokomotiver, skulle Hjørringbanerne endnu råde over ikke mindre end fem (!) damplokomotiver, som sandsynligvis befinder sig bag portene i netop denne remise.) Derimod er der et antal af privatbanernes hensatte åbne og lukkede godsvogne (samt en sneplov) på opstillingssporene og de tidligere hovedspor mod Løkken og Hirtshals.



Privatbanernes rundremise på Hjørring Vest – desværre søndagsslukket ved mit besøg. Her var hovedsagelig depot for reservemateriel (bl.a. de fem damplok.), mens det meste materiel i daglig drift "boede" i den nye remise på DSB-stationen. T.v. banernes sneplov "nr. 1".



Hensatte godsvogne på Hjørring Vest. I baggrunden den tidligere udkørsel mod Løkken og Hirtshals.



Forgreningen for banerne mod hhv. Løkken (t.v.) og Hirtshals (t.h.) ca. 2 km vest for Hjørring, set fra viadukten for A 11.

På vej ud af Hjørring i familiens bil passerer vi på en viadukt dét sted, hvor Løkken- og Hirtshalsbanen forgrener sig. Det er planen at køre forbi nogle af de stationer, jeg ikke fik fotograferet undervejs med toget; første stop: Sønderlev st., derefter Lønstrup, hvor et sydgående skinnebussæt bliver forevigt.

Under konsultation af banens køreplan opdagede vi imidlertid, at der om præcis én time ville finde en togkrydsning sted mellem et HLA- og et FFJ-tog i Ryaa. Dét kan lige nås hvis vi kører direkte!



Sønderlev station set mod Løkken. De skråt nedadstillede signalvinger viser, at stationen er (søndags-)ubetjent. I baggrunden anes sidesporet ind til et foderstoffirma. Det har dog ikke været benyttet længe.



På Lønstrup station er vi heldige og møder tog 608 i skikkelse af skinnebussættet Ms 31-Ds 65 på vej mod Løkken. Om søndagen i højsæsonen er der otte togpar mellem Hjørring og Løkken – hvoraf de fem gennemføres til- og fra Aabybro. Denne køreplan kræver tre togsæt, aktuelt de to skinnebusser + M 23.

Ryaa

Som konstateret på udturen (se Spor & Baner nr. 71) ligger Ryaa trinbræt og forgreningsstation som en "ø" omgivet af Løkken- og Fjerritslev-banerne på de to sider og hovedvej A 11 på den tredje. Der er perron mod både Løkken- og Fjerritslevbanen, som muliggør omstigning mellem de to strækningers tog – uden at skulle omvejen omkring Aabybro.

Selve stationsbygningen er af umiskendelig Hjørringbane-type: røde teglsten med valmtag i tegl samt hvidkalkede hjørnekvadere, af arkitekt Sylvius Knutzens mindste type (han tegnede alle mellemstationerne til de fire Hjørringbaner, som også på dén måde fik et ensartet præg). Dog er der ingen publikumsbetjening. Stationsmesteren, C.M. Pedersen, som regerer her, har rigeligt at gøre med det tekniske.



Ryaa trinbræt og forgreningsstation. Øverst t.v. overskæringen for A 11 og de to signalmaster for tog fra hhv. Fjerritslev (FFJ) og Løkken (HLA). Sporet bag stationsbygningen er Løkkenbanen, sporet i forgrunden Fjerritslevbanen. (Sylvest Jensen luftfoto 1950)



Signalposten i Ryaa. Stationen (i baggrunden) er bygget af HLA, men betjeningen af signalposten står FFJ for (en lignende post findes i øvrigt på en anden forgreningsstation på FFJ: Ørsø)



HP M 23 (som tog 609) ankommer i Løkkensporet.



Ryaa: t.v. (skinnebus)toget fra Fjerritslev har afsat rejsende til Løkkentoget (t.h.)

Der er en lille grøn signalpost, hvorfra stationsmesteren dels kan betjene det vigtige sporskifte og stationens fire signalmaster, dels de to sæt bomme for overskæringerne på A 11. Da vi ankommer, er sporskiftet stillet mod "Løkken" og indkørselssignalet for Løkkenbanens tog fra Aabybro tilsvarende sat på "kør frem", og kort efter, kl. 13.22, kører tog 609 i form af motorvogn M 23 ind og stopper ved perronen. Imens har stationsmesteren sænket bommene for Fjerritslevbanen og hejst indkørselssignalet for samme til "kør frem". Præcis kl. 13.23 kører Aalborg-banernes røde skinnebustog (Sm+Sp) som tog 308 ind og standser ved den anden perron. Pedersen har i mellemtiden sat signalet på "stop" og hævet bommene for A 11. Efter at have sat én passager af, som skal med toget mod Løkken, fortsætter tog 308 nu (kl. 13.24) ind på fællesstrækningen mod Aabybro. Efter at Pedersen nu har sænket bommene for den nordlige overkørsel på A 11 gives der kl. 13.25 afgang for tog 609 mod Løkken; og M 23 sætter i gang og passerer med accelererende dieselmotor overskæringen med kurs nordpå, hvorefter Pedersen kan hæve også disse bomme, så eftermiddagsstilheden atter kan sænke sig over Ryaa.



Stationsmesteren sætter signalet på "kør frem" for toget Aabybro-Løkken.



FFJ tog 308b ankommer til Ryaa fra Fjerritslev. Bemærk signalet "kør frem" for oven til højre i billedet!



- og kører videre mod Aabybro og Aalborg. T.h. afventer tog 609 afgang mod Løkken.



HP M 23 krydser – på vej mod Løkken - de manuelt betjente bomme i overkørslen for A 11 ved Ryaa.

Alt dette udspiller sig inden for ca. fem-seks minutter (!), og i alt skal stationsmester Pedersen gentage proceduren for fem tog fra Løkken mod Aabybro, fem tog Aabybro-Løkken, ni tog Aalborg-Fjerritslev og ni tog Fjerritslev-Aalborg, i alt 28 tog (på søn- og helligdage, for på hverdage er der yderligere et par tog), så Pedersen kommer ikke sovende til sin løn!



Hjermitslev station set fra vejside med skinnebus Ms 31.



Motorvogn M 23 med tog 6012 på Vittrup station.



Motorvogn M 23 (som tog 6012/611) på Løkken station.

Dagens sidste opgave bliver at fortsætte besøget på de af banens stationer, jeg ikke har fået kigget på/fotograferet under togturen i formiddags. Altså vender vi bilen og kører nordpå ad A 11 med diverse afstikkere undervejs. I Hjermitslev er vi heldige og får den gule skinnebus med i søgeren, men ellers bliver det bare ét á to billeder hvert sted, for vi er i 1963, hvor farvedias-film er dyre, og en skoledrengs lomme penge er begrænsede. Men i Vittrup møder vi vores gamle bekendt M 23, som vi følger efter til Løkken, hvor vi meget passende ta'r ekspeditionens sidste billeder og ta'r afsked med Løkkenbanen.

Troede vi ...



Dette foto af den nordre indkørsel til Løkken station – med de blanke spor i den sene eftermiddagssol – skulle blive det sidste indtryk fra mit besøg på Løkkenbanen i sommeren 1963.



Afskedstoget med HP 1 er ankommet til Aabybro.



Det tørstige damplokomotiv ved vandkranen i Aabybro. I 1963 er fungerende vandkraner ellers en sjældenhed.

- for en måneds tid senere læste jeg i bladet "Jernbanen" (som jeg var begyndt at holde), at DJK ville arrangere den ultimative afskedstur på Løkkenbanen – med damp! – søndagen den 22. september. (Jeg husker ikke hvordan, men det lykkedes mig at komme med på denne udflugt; men måske er mit forstående ophav endnu en gang trådt til med pekuniær- og praktisk hjælp.)

DJK's afskedstur d. 22. september 1963

Denne tur var meget anderledes end mit første besøg på banen. Som omtalt ovenfor havde privatbanerne gemt en lille "strategisk reserve" af damplokomotiver i den gamle rundremise på Hjørring Vest – dem, jeg havde kigget

forgæves efter under mit besøg i august. Det var lykkedes at få liv i et af disse, HP 1 fra Løkkenbanens åbning i 1913. Vejret var denne gang gråt og efterårsagtigt, hvilket er en af årsagerne til, at næsten alle mine billeder fra denne udflugt er i sort/hvid. Datidens farvediasfilm var – ud over at være dyre – også "langsomme" og i mørkt vejr krævede de lange "lukkertider", hvilket let resulterede i uskarpe billeder – ud over, at farverne jo også blev lidt kedelige.

Udflugtens udgangsstation var Aalborg, hvortil mange af DJK-medlemmerne var ankommet om morgenen med DFDS' ruteskib ("natbåden") fra København. Turen var fra starten præget af udfordringer. Jyllands-Posten's



Indkørsel til Ryaa forgrening set fra dampstoget.

udsendte reporter kunne dagen efter under overskriften "Det gamle Lokomotiv måtte have Hjælp til sidste Tur" forklare hvorfor: "I nogen tid har HP 1 stået i remise i Hjørring, men da den i gaar blev spændt for tre gamle passager-vogne og en kakkellovnsfyret postvogn for at blive fejret og beundret for sidste gang, kneb det med kræfterne. Et op-hedningsrør[?] sprang ved afgang fra Aalborg, og en del af de 12 atmosfæres tryk sivede som dampskyer ud over tilskuerne. HP 1 gennemførte alligevel turen, takket være en højrodet motorvogn, som skubbede paa fra Pandrup." (Den omtalte "højrode motorvogn" var HP's diesellok nr. 10, en Frichs "firkanter" fra 1932.)



Travlhed på signalposten i Ryaa.

Selv om HP's planlæggere havde lagt en "robust" køreplan, blev denne hurtigt overskredet, da der kom flere lange – og ekstra – stationsophold for at "samle damp" og påfylde ekstra vand. Til nogen frustration for fotograferende DJK'ere blev det småt med de populære fotostop og –kørsler "på fri bane"; men bortset fra det, fik "turen ad den 50-aarige jernbanelinie fra Aabybro til Hjørring [...] et festligt forløb. Ved baneoverskæringerne stod mange mennesker for at vinke farvel til toget, som paa de 13 stationer fik en modtagelse, der var en konge værdig." På denne tur – som på andre nedlæggelsesture – var det et sympatisk træk, at arrangørerne havde været betænksomme og inviteret lokale med særlig tilknytning til banen med. De mange og lange ophold benyttede avisens udsendte bl.a. til en snak med flere af sådanne lokale deltagere, som "den 80-aarige pensionerede lokomotivfører Søren Larsen fra Aalborg, der den 3. juli 1913 kørte det første passagertog paa banestrækningen. Lokomotivet var ogsaa dengang HP 1. De første aar kørte han i døgndrift til en månedsløn af 56,10 kr., og indtil han blev pensioneret i 1925 [!], kørte Søren Larsen mange badegæster til Løkken og Lønstrup." En anden rejsende af denne kategori er "den 79-aarige fru Martine Hansen, Nørresundby, der ogsaa var med paa den første tur. Dengang kom hun med af nysgerrighed, for hun havde dengang aldrig set et tog. Martine Hansen, der for 50 aar siden boede i Kaas, fortæller, at en jernbanebillet fra Kaas til Pandrup



Lokomotivet samler damp i Pandrup.



Pandrup. Undsætningen – i form af diesellok 10 – er på vej!



Lokomotivet samler damp i Hjermitslev



Løkken station – med historiens sidste damptog.



Afskedstoget på Løkken station - med flaget på halv!

dengang kostede 35 øre.” Det store opbud af lokale borgere på stationerne, ved vejoverskæringer og haver langs banelinien og i toget, dét, der for Jyllands-Postens reporter og hans kolleger opleves som er en smuk manifestation af en lokalbefolkning pludselige vedkenden sig sit tilhørsforhold til deres bane – den samme blanding af vémod og lystighed som ved begravelse og gravøl for en kendt person, dét er for den hardcore tog- og fotoentusiast en kilde til frustration. Man er rejst hele den lange vej til Vendsyssel – ikke for at deltage i en folkefest, men for at opleve – eller i hvert fald foto-dokumentere – en rekonstrueret historisk dampogs-virkelighed.

Det går op for mig, når jeg studerer mine egne billeder fra den dag: Det var én lang kamp for at undgå denne ”kødrand” af almindelige mennesker, vimsende rundt ”uden for de for de rejsende normalt tilladte områder” ind mellem fotografierne og dissens objekt: Det historiske tog. Bedre blev det jo ikke af, at dampstoget fra og med Pandrup blev skubbet af et rødt die-



Fotostop ved Nr. Rubjerg trinbræt

sellokomotiv. Bagefter kan man jo godt se, at netop dét var et stykke historie i sig selv.

Et højdepunkt på ruten var opholdet i Løkken – dén by, hvor sorgen over banens nedlæggelse var størst. Som avisens udsente konstaterer: ”I Løkken tager man sløjfningen af banen tungt. Der er daglig 400-500 passagerer paa turen Hjørring-Løkken. ... Misbilligelsen af Hjørring Amtsråds beslutning om at nedlægge banestrækningen ... gav sig i øvrigt udslag ved at flaget paa Løkken Station blev firet paa halv ved togets ankomst.”

Det var meningen, at dampstoget skulle have fortsat hele vejen til Hirtshals; men til skuffelse for den hundredtallige skare, der var mødt op på Hirtshals station, var det trætte damplok koblet fra i Hjørring, så udflugtsstoget på denne strækning ”bare” blev trukket af diesellok’et – og det kunne man jo opleve hver dag.



Afskedstoget på Lønstrup station



Fotostop ved broen over Liver å



Dampsærtoget ankommet til Hjørring. Her kobles damplok'et fra

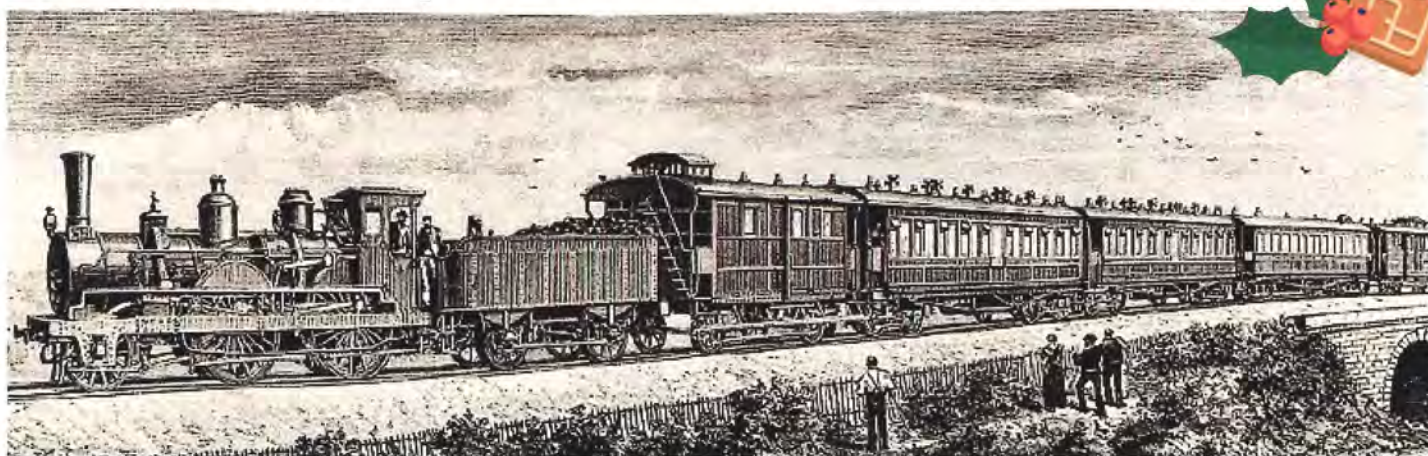
Litteratur om Hjørring Privatbaner og Løkkenbanen:

- Gregersen, A.: Hirtshalsbanen 1925-1965. Jb.hist.Selsk. 1965
- Thomassen, P. og B. Wilcke: Hjørring-Aalbæk og Hirtshalsbanen 1925-65. DJK 1965
- Thomassen, P. og B. Wilcke: Vødkov-Østervrå Banen. DJK 1965
- Thomassen, P. og B. Wilcke: Hjørring-Hørby Banen. DJK 1969
- Thomassen, P.: Hirtshalsbanen gennem 50 år. (Eget forlag) 1975
- Wilhelmsen, P.: Hjørring-Løkken-Aabybro Jernbane. En nordjysk privatbane. Aarhus Univ.t 2009. https://books.google.dk/books/about/Hjørring_Løkken_Aabybro_Jernbane_En_no.html?id=NfNStwAACAAJ&redir_esc=y



Dampsærtoget ankommet til Hirtshals – uden damp! Til stor skuffelse for de ventende. (I forgrunden: DJK's formand, Birger Wilcke klør sig i nakken: "Hvad gør vi nu?")

Orient-Expressen i model



Det første Orient-Express-tog i 1883. [wikimedia commons](#).

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Georges Nagelmackers var en ung belgier, søn af en velhavende familie, der blev sendt til USA på en længere rejse i 1867, angiveligt for at få ham væk fra et "upassende damebekendtskab". Han rejste sammen med nogle bekendte tværs over USA, og turen foregik for det meste med tog. Georges Nagelmackers var især begejstret for sovevognene, et fænomen, som dengang ikke eksisterede i Europa. Sovevogne havde kørt i USA siden 1857, og den første Pullman-sovevogn kom i drift i 1865. Pullman-vognene var berømte for luksus, og så kørte de på bogier, hvilket gav en blødere og roligere kørsel. Tillige kunne bogievogne bygges længere og tungere end toakslede vogne.

Amerikanske sovevogne var dengang ret pudsigt opbyggede. Der var ingen kupéer i togene, så om natten blev sengene opredt på sæder, der blev trukket sammen på langs i hver vognside, mens der blot var forhæng eller gardiner til at sikre de sovende en minimal form for privatliv.

Da Nagelmackers kom tilbage til Europa i 1869, gik han i gang med sit store og visionære projekt, indførelse af sovevogne i det kontinentale Europa. På grund af krigen mellem Frankrig og Prejsen i 1870 måtte planerne udskydes, men i 1872 stiftede han sit firma med navnet *Compagnie Internationale de Wagons-Lits* (CIWL) og fik anskaffet de første sovevogne. Det var ret korte, toakslede typer med indretning som i de kendte, amerikanske typer.

Kort tid efter måtte Nagelmackers af økonomiske årsager indgå i en fusion med et britisk selskab, hvor sovevognene havde kupéer, og det blev normen fremover. Allerede i 1876 havde firmaet 53 sovevogne, der blev benyttet på centraleuropæiske strækninger, men også til Rusland og Bulgarien. I 1880 anskaffede CIWL deres første bogie-sovevogn, i 1882 kom den første restaurantvogn. Det betød med tiden en væsentlig besparelse i rejsetiden, idet passagererne nu kunne spise ombord i toget og ikke behøvede at benytte banegårdenes restauranter (hvilket selvsagt forsinkede rejsen).

Luksusrejser var sagen

George Nagelmackers fik i 1882 etableret et *Train Eclair de Luxe* (Luksus 'lyn-tog') mellem Paris og Wien. Det kørte af sted med



Plakat fra 1888 med Orient-Expressen, tegnet af Julius Chéret. [wikimedia commons](#).

indbudte gæster den 10. oktober 1882 fra Paris Gare de l'Est kl. 18.30, kom til Wien dagen efter kl. 23.20 og returnerede den 13. oktober til Paris, hvor det ankom punktligt til Gare de Strassbourg kl. 22.00 søndag den 14. oktober. Hermed var generalprøven forløbet perfekt.

Toget var oprangeret af lutter CIWL-materiel: en bagagevogn, en bogievogn med 16 sengepladser, en tre-akslet vogn med 14 sengepladser, en restaurantvogn, to tre-akslede vogne med 13 sengepladser samt endnu en bagagevogn.



Så er der adgang til restaurantvognen - konduktøren tager imod. Foto fra 2016 på Danmarks Jernbanemuseum. Desværre er hele sceneriet i dag fjernet.



Kokken - le chef - står parat ved køkkenet i restaurantvognen.

En af menuerne i dette tog var: Østers, suppe med italiensk pasta, pighvar i grøn sauce, kylling à la chausseur (jæger), oksefilet med 'slots'-kartofler, vildt-gelé, grøn salat, chokoladebudding, dessert-buffet. Hertil naturligvis udsøgte vine m.m. Efter denne tur fik CIWL for alvor stor publicity og berømmelse. Herefter gik det konstant fremad for selskabet.

Selskabet strakte sig med tiden ud over flere kontinenter - ud over at dække store dele af Europa kørte selskabets vogne også i Levanten, det nuværende Mellemøsten med forbindelser til såvel Teheran, Damaskus, Beirut og sågar videre til Cairo. Også flere steder i Afrika kunne man rejse i CIWL-vogne, blandt andet fra Congo via daværende Sydvestafrika (nuv. Namibia) til Sydafrika.



Forventningerne til aftenens menu i restauranten er høje. Hvad mon kokken har fundet på i dag.



Et kig ind gennem midtergangen i restaurantvognen - der er stadig plads til én til...

I 1883 var Orient-Expressen (OE) en realitet. Oprindeligt var OE blot en helt almindelig, international forbindelse, der forbandt Paris med Wien, men allerede samme år blev ruten forlænget til Rumænien. Her måtte passagererne sejle over Donau til Ruse i Bulgarien, skifte tog til Varna, hvor endnu en sejl-tur ventede til Konstantinobel (Istanbul). I 1885 kunne man køre med toget helt til Nis i Serbien, hvorfra man måtte fortsætte i hestevogn til Plovdiv, hvorfra der atter gik tog til Istanbul.

Som årene gik, fik OE gennemgående vogne helt til Bosperus. Det blev mere og mere fashionabelt og prestigefyldt med større og bedre vogne, ofte dekoreret af tidens førende kunstnere, ligesom plakater og andet reklamemateriale i sig selv kunne være rene kunstværker.



Hyggelig stemning i restaurantvognen.



'Venice-Simplon Orient Express' i Nyborg 2013. De hvide bemalinger på bogierne er et tåbeligt og ahistorisk, moderne påhit. Foto Asger Christiansen.

Glansperioden var 1920- og 1930'erne, hvor der endda var hele tre parallelle Orient Express-forbindelser tværs gennem Europa - den oprindelige over Wien, Budapest og Bukarest, Simplon-Orient Express via Venedig, Beograd og Sofia samt Arlberg-Orient-Express via Zürich-Wien-Beograd og Athen. På dette tidspunkt havde CIWL en imponerende vognpark på over 2.300 vogne, men selskabet havde også hoteller, rejsebureauer og restauranter i de lande, hvor selskabets vogne kørte. Efter Anden Verdenskrig fik OE et ændret og afkortet forløb på grund af de politiske forhold, indtil OE generelt blev indstillet i 2009.

Femvognssæt fra Rivarossi

Rivarossi har i anledning af CIWL's 140-års dag for grundlæggelsen lanceret et vognsæt med fem blå CIWL-vogne. Det består af to sovevogne (VL 3468 og 3482), én restaurantvogn (VR 2866) samt to bagagevogne type DD3 (1277 og 1280), og hele sættet er beregnet til kørsel med "Orient-Ekspressen" i den absolut mest gyldne tid, epoke II mellem Paris og Wien. De to sovevogne er ens, mens restaurantvognen ligner den 'danske' vogn nr. 4247, som desværre er henstillet på depot. Forskellene ses bl.a. på vinduesdetaljer samt på tagventilernes placering. De to bagagevogne er ens, bortset fra numrene.

Der er indvendig belysning i restaurant- og sovevognene, men ikke i de to bagagevogne (som heller ikke har nogen indretning). I restaurantvognen er der bordlamper på hvert bord (u. funktion) og indretning. Her skal der naturligvis placeres figurer - siddende passagerer og tjenere samt kokke. De to sovevog-

ne har ligeledes omfattende indretning med sofaer m.m. I øvrigt har såvel restaurant- som sovevogne samme undervogn, hvilket vist ikke er korrekt.

De tre passagervogne har indvendig belysning. Denne belysning er meget smart, idet den tændes ved, at man trykker på taget i den ene ende af hver enkelt vogn. Belysningen 'fødes' fra sporet, og der er ingen batterier, men til gengæld en kondensator, der sikrer konstant lys også ved kørsel på strømløse hjertestykker. Begge bogier optager strøm, og ved kortvarigt tryk på taget kan man dæmpe eller øge (eller slukke) belysningen i hver vogn - smart, hvis man vil have fuldt blus i restauranten, mens sovevognene skal have slukket eller dæmpet lys. Pas på ikke at dreje bogierne forkert, for så virker lyset ikke - her burde der have været en stopmekanisme, der hindrede bogierne i at dreje en halv omgang. Sjusk, vil jeg kalde det.

Et spare-sæt

Jeg savner også de ekstra finesser ved vognene, som andre producenter leverer - det kunne være løse gardiner til eftermontering, lejdere i sovevognene, slutlanterner, der fungerer - det kunne i det mindste én af bagagevognene have. Et så repræsentativt vognsæt burde have det ekstra, men måske venter Rivarossi til 150-års jubilæet? Der er heller ingen anvisning på, hvordan man adskiller vognene, for der mangler jo i den grad passagerer ved bordene og i kupéerne - men hvad sker der med belysningselektronikken, hvis man skiller vognene ad? Intet står der på det lille 'informationsblad', der er vedlagt, og det er ganske enkelt for ringe - man kan



Parret venter på deres næste forbindelse. Bagved ses en CIWL-bagagevogn i spor 0. Foto FS.



Æsken med Orient-Expressen i - den måler 41 x 47 cm.



Sættet netop pakket ud.



En af bagagevognene fra sættet - nr. VB 1277. Foto Rivarossi.



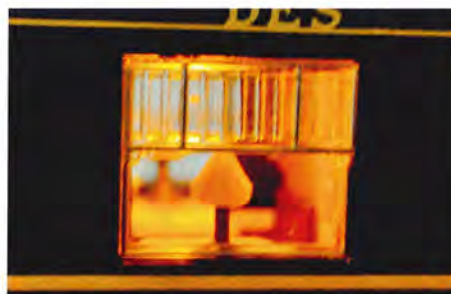
Restaurantvognen nr. 2866 - en fin model, overordnet set.



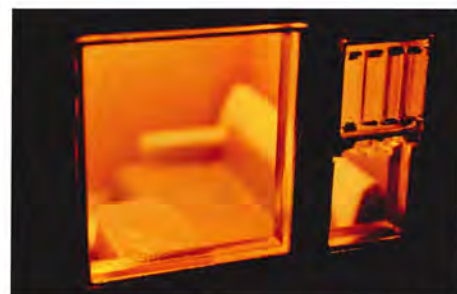
En af sovevognene, nr. 3482, fra kupésiden.



Så er der gjort klar til første afdelings menu - der er lunet godt op i vognen.



Hyggelig stemning i restauranten - men hvor er alle gæsterne.



Et kig ind i en sovekupé - her er der ikke redt op endnu.

ikke engang kalde det forbrugeroplysning. Heller ikke Rivarossis hjemmeside (via Hornby-gruppen) giver nogle oplysninger herom.

Vognene har kortkobling, men ophænget virker meget slapt eller eftergivende, som var det fra kortkoblingernes spæde start. Særlige kortkoblingshoveder hjælper heller ikke stort på det, for på grund af enorm slaphed i kinematikken kobler vognene kun tæt, når de skubbes. Igen sløset arbejde. Koblingsarmene kan vippe op og ned flere millimeter - igen rent sjusk i konstruktionen. Der er fjedrende puffere, men det er blot en tom gimmick, hvor pufferhovederne nemt falder af, og vognene virker på mig som 'bevidstløse' genoplæg af ældre typer. Støbningerne - f.eks. harmonikaerne - virker absolut ikke som om, at de var fremstillet i 2023, men hører til en gang i 1970'erne med deres lakridsagtige, blanke udseende. Et plus er dog de ovale døre i sovevognene - en flot detalje, som navnlig træder frem, når der er lys i vognene. Våbenskjoldene på siderne er også perfekte i gengivelsen.

Det er måske værd at notere sig, at CIWL's bagagevogne normalt ikke kørte i Danmark, og ingen af sættets vogne synes at have været her heller - men det skal jo ikke fratage nogle lysten til at indsætte vognsættet på modeljernbanen. Helt korrekt skal det køre med ældre ekspres-togslokomotiver fra de lande, som OE gennemløb - for eksempel franske, tyske, schweiziske, østrigske og andre landes lokomotiver, for CIWL havde aldrig egen trækraft selv. Havde OE kørt i Danmark, ville en E-maskine have været det naturlige valg.

Så resultatet efter den umiddelbare begejstring er noget mere afmålt. Selvfølgelig er det et flot sæt, der nok skal blive afsat hurtigt, men målt med konkurrenternes sammenlignelige produkter falder Rivarossi-sættet meget igennem - det er bestemt ikke non-plus-ultra-sættet, dertil er der for mange mangler, og det virker som om, at nogle gamle støbeforme er fundet frem og shinet op til denne anledning. Spændende derimod at se, om Märklins CIWL-sæt på seks vogne, der skulle være lige på trapperne, overgår dette sæt.



Wagon-Lits-symbolet fra 1930'erne på rejsegodsvognene.



I sidegangen er ikke alle døre lukkede.



Vognløbskiltene er ens på alle vogne, og der er vedlagt ekstra skilte af metal til hver vogn.



Her drøner Venice-Simplon-toget gennem Bred station på Vestfyn den 14. april 2013 kl. 15.32.



Koblingsafstanden med almindelige A-koblinger - men variabel pga. 'slug' og sløvhed i konstruktionen.



Gavlparti - og pufferne sidder ret løst.



Vognene kobler helt tæt, når de skubbes og har kortkoblinger monteret, men de kører skævt af hinanden.



Dét kunne gøres bedre - her er endda anvendt kortkoblinger.



Lidt primitiv fjedermekanisme i hver vognende. Pufferhovederne falder nemt af.



- og afstanden er stadig alt for stor, når vognene trækkes, selv med kortkoblinger.

På plussiden tæller den geniale lysfunktion, der virker efter hensigten, og som i øvrigt er beskrevet tidligere ved præsentationen af en Jouef-model af en CIWL-sovevogn her i bladet. Farver og påtryk er også i orden. Men superfine, nye modeller - nej, det vil jeg ikke kalde sættet, der ellers er dyrt nok. Det største plus er restaurantvognen, som - næsten uændret, men med nye numre og dansk påskrift - kunne indsættes i et dansk eksprestog.

Rivarossi art. nr. HR4384 CIWL femvognssæt. H0, DC-modeller, epoke II. Pris ca. kr. 3.000,-



Farvel for denne gang. Afskedsscene i CIWL-sovevogn på København H 1957. Passagererne er ikke kendte. Foto Albert Møller.



Med hjælp af små stykker hård plast kan overdelen fjernes.



Moderne, lave sofaer i de klassiske kupéer



Her er vognen skilt ad - de fire tappe ses på vognbunden.

Demontering af overdelen

Det er fint nok, at der er en glimrende interiørbelysning i passagervognene, men det ser unægteligt lidt dumt ud at køre rundt med tomme vogne, især når der er gjort en del ud af indretningen: I sovevognene veksler kupéerne mellem sofaer og opredte senge (ingen køjer), mens restaurantvognen har borde med bordlamper og stole samt køkkenafdeling (med blændede ruder). Der er endda skillevægge mellem de to store og den lille, ekstra personalekupé - en flot detalje. De to bagagevogne har dog hverken indretning eller belysning, men man ville heller ikke kunne se ret meget gennem de få og små ruder. Men hvordan får man skilt passagervognene ad?

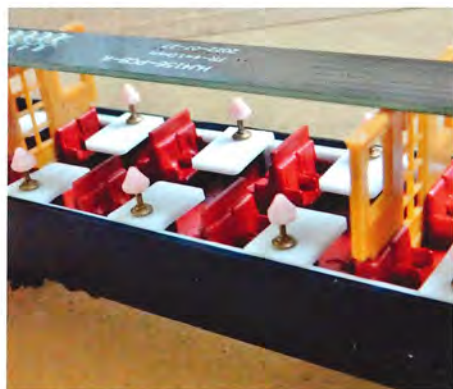
Overdelene er klipset meget stramt om undervognene. Med fingerne og almindelige kræfter går det ikke. Skær i stedet otte stykker hård plast (f.eks. gamle kontokort) til, mål ca. 10 x 40 mm, og pres dem forsigtigt ind over fastholdetappene mellem undervognen og overdelen (fire stk. pr. side).

Herefter skulle det være muligt at lirke én side og én vognende, dernæst hele vognbunden fri og dermed få adgang til indretningen. Hold fast i den kraftige 'fiskebugs-afstivning' på midten af vognbunden og brug rigtigt mange kræfter, men vær samtidig påpasselig med ikke at ødelægge noget på vognen (trin, harmonikaer, håndbøjler, tagventiler).

Belysningssystemet er ret opfindsomt - i den ene ende af det lange print sidder en fjeder, som åbenbart påvirkes ved trykket på taget, og det får altså de ni lysdioder i sovevognene til at virke. I restaurantvognen er der fine borde med hvide duge, røde stole, dog for små til almindelige H0-figurer - her må man file og skære i stolene og samtidig fjerne passagerernes ben - og stadigvæk er der kun plads til to pr. bord, selvom der er fire stole. Man kan jo videreforfine med service, fade, flasker osv., som bl.a. kan fås fra Preiser. Her kan man placere nogle af figurerne fra NOCHs nye sæt nr. 16131 (se artiklen side 56).



Dette er den velfungerende tænd-sluk-knap på printet under taget.



Værsgod at gå til bords - tjeneren kommer om lidt med menu- og vinkortet.

Toetages vogne fra Piko



DSB EB med todækkertog set fra A 1 cirka ved Sigersted-Bringstrup mellem Ringsted-Fjenneslev 25. september 2021.



Dobbeltdækkertog i Odense med ME 1512 den 14. september 2009.



Herfølge station med ME og todækkertog, Den 10. april 2017.



Roskilde banegård med to-etages stamme fra Kalundborg, 26 august 2009.

Tekst og fotos Flemming Søeberg

Det var længe ventet, at Piko også ville udsende en serie af DSB's nuværende toetages vogne, der navnligt kører i den sjællandske regionaltrafik, men som også kommer vest for Storebælt. Vognene kører i dag udelukkende med litra EB, Vectron-lokomotiverne, som trækraft, og her var Piko det første firma med en model af DSB's seneste (og sidste?) lokomotivtype. Nu kan man så lave komplette regionaltogetsstammer med Piko-modeller.

De tre modeller har hver deres kendetegn. Der er tale om to passagervogne (litra B 26-77 046-2 og BK 26-77 818-4) samt én styrevogn, litra Abs 86-77 915-5. De to passagervogne har forskellige dørsarkeringer (røde eller lysegrønne), mens styrevognen har den seneste bemaling, rød. Ingen af vognene har de ellers så tydelige piktogrammer ved dørene, en åbenlys og stor mangel.

Farver, påtryk og generel udførelse lader ikke meget tilbage at ønske, men der er visse afvigelser i forhold til forbillederne. For det første mangler den farvemæssige fortsættelse af det blå bånd på gavlene - det er sparet væk på alle vogntyper. Til gengæld er farver og påtryk meget vellykkede, omend destinationskiltene fremstår i rødt, hvor de skulle have været gråsorte.

Hvad værre er, at vogntyperne er grundlæggende forkert. For det første passer vinduesantal og placeringer ikke til B- og BK-vognene, dørene sidder også over bogierne, hvor de skulle være inde i lavgulvsafdelingen, og så er vognene forkortede (i skala 1:100). Forkortelsen er forståelig nok, for ellers ville vognene blive uhyrligt lange og dermed nok volde mange problemer i kurver.

Styrevognen er også forkortet, men til gengæld passer vinduesantallet og fordeingen hen langs siderne. Dørplaceringen er også i orden. Styrevognen har andre bogier end de to passagervogne - om det også er sådan i virkeligheden, har jeg ikke kunnet kontrollere. Fronten er dog forkert - muligvis er det samme grundtype som forbilledet, men der er åbenbart sket et "facelift", således at fronten ser forkert ud - dels med henblik på lygterne, dels når man ser på den øverste del af fronten.

Her er der tre hvide frontlanterner, der veksler mellem to røde slutlanterner samtidig med, at der er lys i destinationskiltet forrest. Det er lidt underligt, at det øjensynligt er svært at få lavet nogle mere korrekte, moderne DSB-vogne - det er jo en europæisk standardtype, så man skulle tro, at der havde været større interesse for at lave dem. Indtil dato er det vist kun hobby trade, der har lavet de rigtige vogne til DSB, så derved bliver det nok.



Dobbeltdækkervogn i overgangsversion den 13. juli 2015 med nye og gamle dørmærkninger og piktogrammer.



Grønne dørmærkninger på BK-vognen.



- og røde mærkninger på B-vognen.



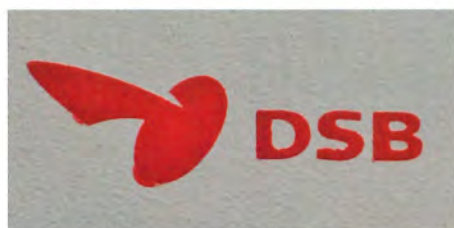
Dobbeltdækkertoget på tur i det sydfynske landskab.



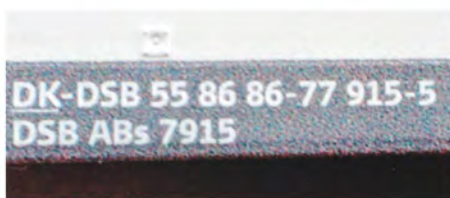
Litra EB med tilkoblet vogn og kabler. Her ses også, hvordan den blå farve fortsætter hen over gavlen. København H. den 26. april 2022. Foto SoB.



EB 3240 'Nr. 1.000' og tilkoblet toetages vogn fra Piko



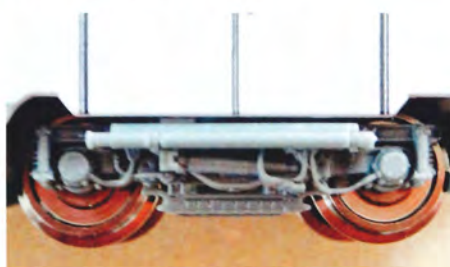
Det nye, vingeskudte vingehjul på styrevognen.



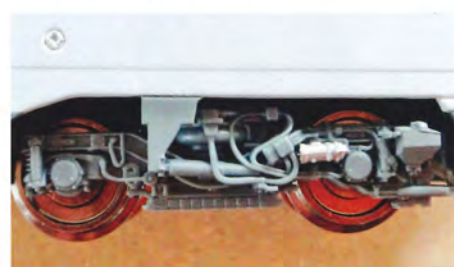
Litreringer på styrevognen.



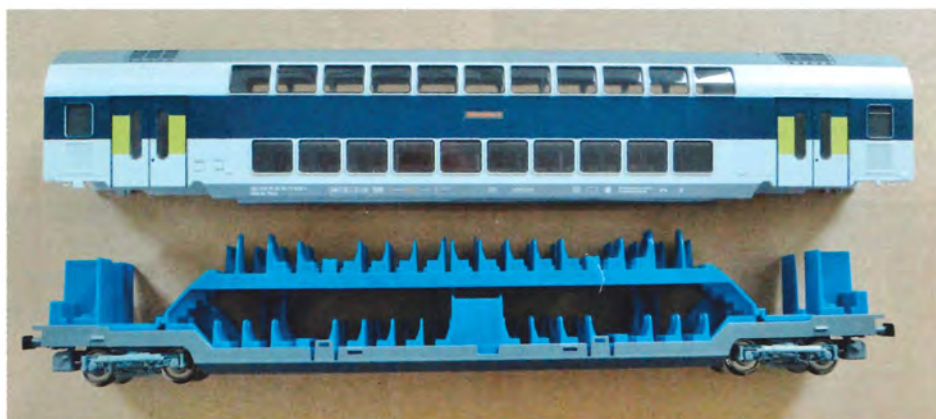
Andre påskrifter på vognene.



Bogie på B- og BK-vognene.



Styrevognens bogie er lidt anderledes.



En dobbeltdækkervogn adskilt.



Styrevognen undervejs.



En af passagervognene.



Frontlanterner og destinationsskilt tændt - desværre med et rødt skær på skiltet.



Røde slutlanterner og stadig rødt destinationsskilt.



Destinationsskiltet på siden er uden lys, men skulle ikke vise rød tekst.

PIKO art. nr. 58815/58816/58817.
Priser fra ca. kr. 450-600,-.

Årets julehilsen



Med dette dejlige julemotiv, tegnet af Verner Hancke, vil Spor og baner ønske alle læsere, forhandlere, producenter og annoncører en glædelig jul og et godt nytår - og på gensyn i 2024. Kortet stammer fra Hans Trues samling.

De brune pletter er gammel lim, der desværre er trængt gennem papiret. Kortet er fra ca. 1955



Julekort af Verner Hancke. Arkiv Hans True.

Ruston-diesel i 00



Diesellokomotiv Ruston-Hornsby 48DS 4wDM No. 1 Qwag GCR-N lyder den simple betegnelse på den lille maskine. Fladvognen følger med i sættet.



Godsvogne hentes ud af skoven på Valby Rangerstation af Ruston-dieselen den 6. juni 1988. Foto Jørgen Knudsen.

Af Flemming Søeborg

Kort før trykning kom nyheden fra Hornby om, at det lille Ruston-diesellokomotiv nu var udsendt - men i skala 1:76. Når dette Ruston-diesellokomotiv aligevel skulle kunne have en vis interesse herhjemme, skyldes det, at et maskine, nøjagtigt mage til, rangerede gennem en årrække ved Valby Rangerstation i det vestlige København.

Valby Rangerstation var et aktieselskab for diverse industrier i området, og de anskaffede til formålet dette pudsige, lille lokomotiv, bygget i Storbritannien i 1965.

Ruston-dieselen var i brug til omkring 1990, hvorefter det blev solgt til en privatperson. Det blev overtaget af NSVJ i Græsted og renoveret 2002-03. Siden skulle det være havnet hos Jernbanemuseet, men er p.t. ikke udstillet.



Ruston-dieselen på Vognværkstedet i København under renovering den 10. oktober 1998. Foto Flemming Søeborg.

Og nu kan man - hvis man ellers synes, at det kan gå an, rent størrelsesmæssigt, køre med det på anlægget. Modellen er ca. 11 cm lang - det skyldes, at den kører bedst sammenkoblet med den lavsidede godsvogn, der også optager strøm. Modellen har seks-bens stik til dekoder (medfølger ikke), har NEM-skakt til standardkoblinger, er uden lys og vil nok virke lidt for 'højbenet' - men



Ruston-diesellokomotivet på Valby rangerstation den 6-juni 1988. Foto Jørgen Knudsen.

en pudsig model er det immervæk. Om der er danske forhandlere, der tager den hjem, vides ikke.

Hornby R30012 Ruston & Hornsby 48 DS 4wDM No. 1 Qwag GCR(N). DC-model, epoke III-V. Pris ca. kr. 1.100,-.

BING Spur 00, Tischbahn 100 års jubilæum



Firmalogoet, som det så ud i 1920'erne, et liggende B og så W for Werke.



Det mest almindelige lokomotiv, i den tyske udgave og elektriske udgave samt deres to mest almindelige godsvogne.



Reklametegningen, som de altid benyttede på æsker og kataloger.



Samme lokomotiv her med ekstre tender.



Her ses lokomotiv set nedefra, hvor man kan se, ikke slæbeskoen, men slæberullerne, der optager strømmen.



Den andet lokomotivtype, der kun fandtes i mekanisk udgave med løs tender.



Her ses mekanikken på det andet lokomotiv

Tekst og fotos Olaf Hermansen

I november 2022 kunne spor H0, på 16/16,5 mm spor og de sporradier, vi kender i dag fra Märklin og Trix skinner og sporskifter, fejre 100 års jubilæum. Det var nemlig i november 1922, at Brødrene Bing i Nürnberg kom på markedet med de første to begyndersæt med deres Tischbahn. Indtil da havde deres tog været i de større sporvidder, spor 0, 1, 2, 3 og 4 til gulvbrug, men her kom de med en bordbane, og det så ud til at være fremtiden. De første par år var det som optrækstog/mechanisk tog, men i 1924 kom de med det i elektrisk udgave

med midterskinne, ganske som Märklin lancerede det i 1935, og som man stadig, via overgangsskinne, kan tilslutte de nye C-skiner. Det var også de første skinner med 'ballast' og skrånende sider. Tidligere bestod skinner blot af to skinne, dog tre hvis det var elektrisk, holdt sammen med, som regel, tre sveler. Bing 00-skiner blev sammenkoblet med tre metalspyd, der overførte strømmen. Til de mekaniske tog var der ingen midterskinne. Skinnerne havde i enderne på skråningen en sort metal-krog, der blev hæftet fast i naboskinne, så toget i dets rasende fart ikke splittede rundkredsen ad.

Bing var verdens største legetøjsfabrik med over 15.000 ansatte på deres mange fabrikker. Legetøj var det primære, men de fremstillede også små gramofoner, skrivemaskiner, filmfremvisere m.m. I 1932 gik Bing konkurs, hvorefter bl.a. legetøjsfirmaet Karl Bub fortsatte med en del af produktionen, under navnet BUB (KB). De kom også med et par nye spor 00-lokomotiver. I 1935 kommer så både Trix og Märklin med deres spor 00-baner i en meget bedre kvalitet og det er så blevet til det, vi kender i dag. Trix havde også overtaget flere ledende medarbejdere, tegninger og ideer fra Bing. Sønnen af den ene af stifterne, Stephan Bing,

Bemærk Bing-tilbehøret og læg mærke til de aflange udskæringer i skinnerne, der er til perroner.



Det mekaniske lokomotiv fra en anden vinkel.



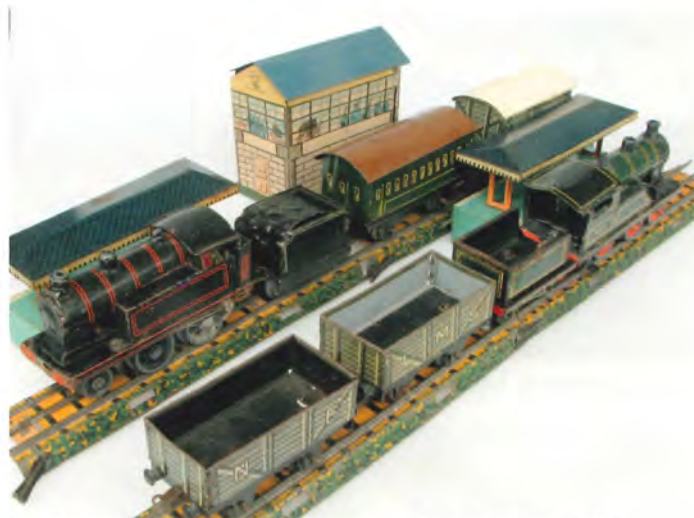
Her er lokomotivet på vej ud af Bings lille tunnel.

havde forladt familieføretaget i 1928 og skiftet til Trix der dengang fremstillede figurer og metalsamlesæt. Her arbejdede de på det, der i 1935 blev til Trix Express 00. Stephan fik dog ikke høstet succesen, da han på grund af sin jødiske herkomst valgte at flytte til England. Her igangsatte han engelsk Trix TTR Railway, der blev en kopi af det tyske, blot med engelsk materiel. Efter krigen blev navnet på skalaen på kontinentet ændret til spor 00/H0 og siden til spor H0 i 1:87. Det jo står for halv 0, da sporvidden er den halve af 0. I England fortsatte man med 00 i 1:76. Det kan godt virke lidt indviklet, men i et senere skrivi vil jeg gerne vende tilbage til lidt mere om skalaforholdene.

Bings tog var begyndelsen på det, de fleste kører med i dag. Godt nok fremstillet som legetøjstog til at køre i rundkreds med, og uden de store detaljer og landskab. Blot metalstationer, remise og tunneler.

Det skal lige nævnes at betegnelsen 00 havde været benyttet før 1922, bl.a. af både Bing og Märklin, der havde en mindre, kortvarig produktion af et togsæt, de kaldte Liliputbahn, men det var på 26 mm spor, Bing var de første med den lille 16 mm sporvidde.

Produktionen foregik på deres hovedfabrik i bydelen Gleißhammer i Nürnberg, men deres største marked var England,



Her krydser to Tischbahn-stammer på en station af blik.



Her er de to mekaniske lokomotiver, Karl Bub kom med i midten af 1930'erne.

hvilket var grunden til de mange farvestrålende engelske damplokomotiver fra GWR, LMS, L&NWR, LNER. Det var engelske Bassett-Lowke, der havde foreslået Bing at gå i gang med det lille tog, der derovre blev solgt under navnet Miniature Table Railway. I Frankrig kaldte de det Lilliput-Express. I USA kom lokomotivet i en udgave med 'kofanger'. Til hjemmemarkedet blev det blot til en sort maskine med røde stafferinger. De fremstillede kun to lokomotivtyper, begge med akselfølgen 1-B-0. Et tenderlokomotiv, med en længde på 9 cm, der var det mest almindelige, men hvortil der også kunne sættes en løs tender, så havde det da kul nok! Det andet lokomotiv, der kun fandtes i mekanisk udgave, var med en løs tender.



Ovenpå det blå 'tårn' på drejeskiven har der siddet et rødt metalhåndtag, hvormed man kunne dreje skiven rundt.



I Frankrig ville JEP i Paris også være med. Her er nogle af deres vogne fra slutningen af 1920'erne. De er dog lidt større end Bings.



En flot samling af britiske spor 00-modeller, der nok kunne vække begejstring hos børn og voksne.



Skinner til den mekaniske bane. Pænt og nydeligt forarbejdet.



Her ses den sorte metalkrog, der låste skinnerne sammen.



Her er de låst, og mellemrummet ses tydeligt.

Grundmodeller af vogne var ikke stort, til gengæld fandtes de i et væld af farvevarianter. De bestod af en personvogn, en pakvogn, en åben og en lukket godsvogn samt en Shell-tankvogn. Godsvognene havde en længde på 7 cm. I de første år havde det rullende materiel ikke puffer, men det kom til senere.

Tilbehøret var ganske pænt og spændte over en station samt overdækket perron, der begge blev låst fast til skinnen via to tapper, blokpost, remise, tunnel, fem forskellige signaler, baneovergange, telegraf-pæle og drejeskive. De udgav kataloger over 00-toget i 1923 og 1925.

Det fotograferede tog købte jeg for omkring 40 år siden i en brugttogsforretning. Det var første gang, jeg så Bing 00-tog, og

der havde ikke været andre interesserede, det var jo ikke Märklin eller Long, fik jeg at vide, så prisen var meget rimelig. Kvaliteten er ikke den bedste. Tager man en vogn i hånden, kan man let klemme den sammen, og skinnerne, der er fremstillet af meget let metal, kan man tage og vride rundt. Slet ikke Märklin-kvalitet, men det betød heller ikke det store i 1920'erne, for dengang blev der passet på legetøjet, og børnene legede ikke med det, de sad stille og så på, at de voksne kørte med det til børnenes store glæde. Jeg har endnu ikke forsøgt at få mit tog til at køre, men benyttet det til udstillinger og skriverier som dette.

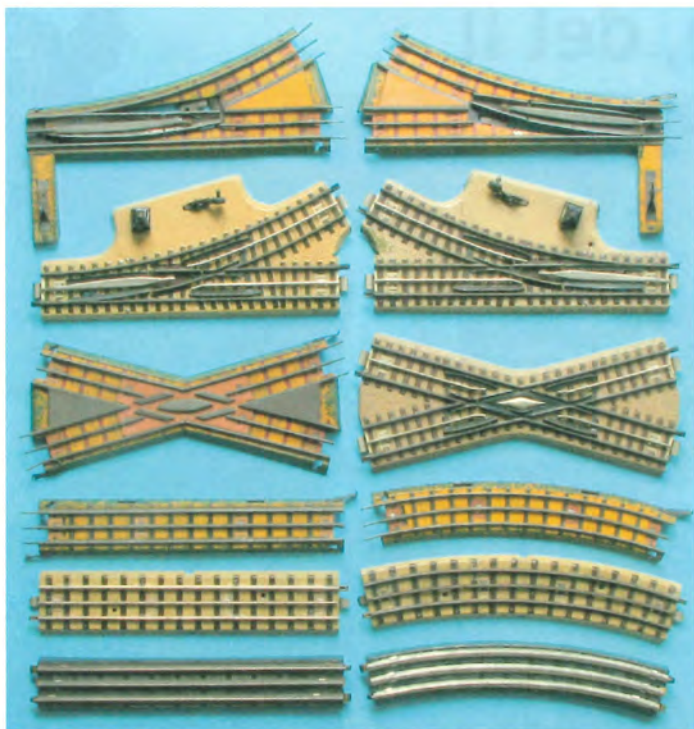
Bing 00 blev for det meste solgt i start sæt, som der fandtes 20 forskellige sæt af, men hele sortimentet kunne købes løst. Igen-

nem årene er jeg nogle gange herhjemme stødt på skotøjsæsker indeholdende Bing 00-tog, så mon ikke det er blevet solgt her i landet.

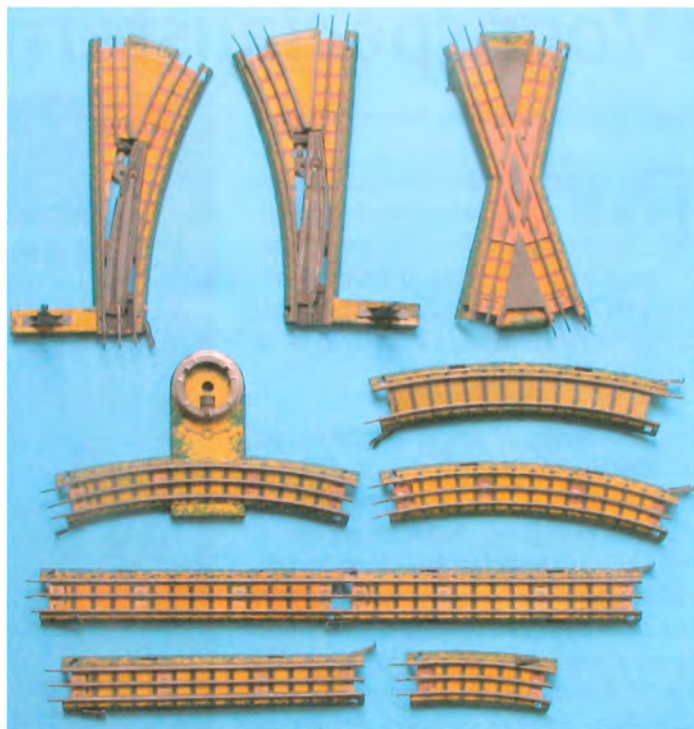
Jeg vil mene, at Bing Tischbahn var banebrydende med mange ideer og nytænkning, der fik efterfølgende firmaer til at bringe legetøjstoget i retning af det modeltog, vi kender i dag.

I byen Freinsheim i Midt-Tyskland findes et fint lille Bing-museum, der ejes af en rigtig Bing-entusiast.

Museet er beliggende i et ældre bindingsværkshus, hvor indehaveren afholder et årligt to-dages Bing-træf og også har indrettet en dejlig iscafé. Stedet er bestemt et besøg værd.



Skinnesammenligning. Øverst Bing skifter og kryds, derunder Märklins, godtnok efterkrigs skifter og kryds. De tre rækker nederst Bing, Märklin og Trix bakelit-skinner.



Bing's skinneudvalg. Bemærk, at når to skinner var sat sammen, var der et mellemrum i skinnen? Jeg undrer mig over, at de ikke har kunne fylde det ud.



Her er en sammenligning mellem Bing og de første Märklin-vogne, dog med nyere koblinger, samt Trix-vogne. Den lille korte vogn bagest til venstre er en engelsk Trix TTR.



En buet skinne, set nedefra.



Sporskifte med plads til de store flanger.



Undersiden af sporskiftet.

Vognspecialisterne, del II

Tekst og fotos Flemming Søborg

For et par år siden besøgte jeg Erik og John, to passionerede modelbyggere i Svendborg. Deres speciale var og er ombygning af industrimodeller til mere korrekt udseende. Nu var det tid til et nyt besøg og se, hvad de to herrer har lavet siden sidst.

Som sædvanlig er det er integreret del af modeljernbanehobbyen at få modellerne gjort så realistiske og autentiske som muligt, så derfor ligger der et stort researcharbejde bag hver enkelt, superdetailed model. Erik fortalte om en af sine nye modeller, DSB's litra PD-godsvogn - en ret sjælden vogntype hos DSB med blot tre eksemplarer, men ikke desto mindre en vogn, der kunne ses i hundredevis af eksemplarer her i landet. Baggrunden for denne vogntype er, at Scandia under den tyske besættelse 1940-45 måtte bygge 600 eksemplarer af denne vogntype "Linz" for De tyske Rigsbaner (DRG); efter Befrielsen lykkedes det at få hjemtaget de nævnte tre eksemplarer - to fra Frankrig, én enkelt fra Tjerkkoslovakiet, mens resten enten var gået tabt eller 'forsvundet' i andre landes baneforvaltninger.

Erik havde en enkelt DSB-vogn, en ældre Liliput-model, men har fik fat i én mere, som er omlitreret, og da der nu gik sport i det, fandt han en (øst)tysk model, der var nummereret 13284 - blot ét enkelt nummer fra en af de danske vogne, der havde nummeret 13283 (som DR-vogn). Vognen, som er med i puljen, der blev bygget af Scandia, har dermed kørt i Danmark. På vogngavlene har Erik tilføjet de små, vandrette håndbøjler, som manglede på modellen.

En anden model, som Erik fremviste med stor fornøjelse, var modellen af LB skinnebussen Sm 2, som tilfældigvis var bagsidebillede på nr. 71. Også kølergrillen er patineret med lidt sort farve, hvilket giver den mere dybde. Eriks model er en omlitreret model fra EpokeModeler med fine køreegenskaber.

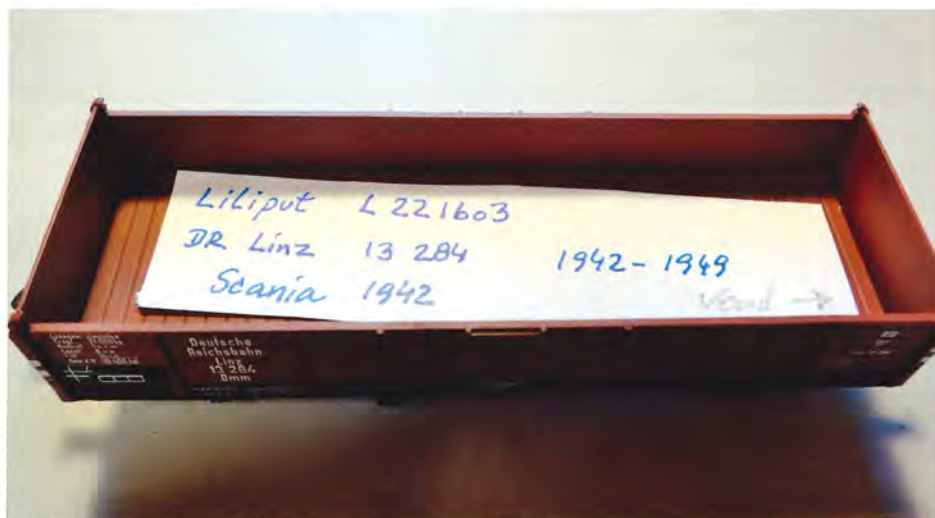
En anden af Eriks interesser er samlingen af DWA-modeller. Viggo Falkenstrøm femstillede under navnet DWA-Modeler danske udgaver af godsvogn, for en stor dels vedkommende flotte og farvestrålende tankvogne, men også mere 'neutrale' godsvogne fra forskellige pri-



John til venstre og Erik har et spændende og engageret samarbejde om modellerne.



Et kig ud over Eriks prøveanlæg med mange fine og velkendte modeller, både nye og gamle.



Omhyggelig dokumentation er en stor del af hobbyen.

vatbaner på basis af gængse industrimo-
deller. Det var blandt andet modeller fra
hobby trade, men også Roco, Heljan og
andre producenter lagde basismodeller
til grund for småserierne af disse i dag
meget eftertragtede vogne.

Erik havde ikke selv fået fat i model-
len af en bærevogn med LEMAN-sæt-
tevognslad, men ved kombination af
forskellige, færdige industrimodeller
lykkedes det ham at 'genskabe' en rig-
tig LEMAN-bærevogn, som ikke er til
at skelne fra DWA-modeller. Ved et til-
fælde opdagede han, at det hollandske
modelbilfirma Efsi havde lavet lastbiler
med Dan-Link-containerne, så det lykke-
des ham at opspore dem via internettet.

Også de franske STEF-kølevogne har
hans bevågenhed, og de seneste udgaver
fra LS Models er så fantastiske i detal-
jeringen, at de også er at finde på hans
anlæg. I et hjørne på anlægget har Erik
desuden lavet en lille 'komposition' over
et billede fra Svendborg Havn, taget af
Hans Gerner Christiansen for mange
år siden. Billedet forestiller rangering
med blandt andet en Fynsk Mælk-vogn
og en Carlsberg-vogn, skubbet af en Ar-
delt-traktor, og dette sceneeri er altså
genskabt.

En P-maskine, der kan køre

John havde taget en ældre Roco-model
af en sølvfarvet SHELL-tankvogn un-
der behandling. Vognen, som så mange
andre blot var en ommalet tysk grund-
model, kunne forbedres på en række
punkter - således måtte den gamle lejder
og løbebro fjernes, mandehullet foroven
ombygges, og en helt ny platform med
rækværk konstruerede han. Nu ligner
vognen bedre forbilledet. Til formålet
samler han og Erik store mængder do-
kumentation og sørger for at beskrive
ombygningerne grundigt. Små sedler
med de vigtigste oplysninger følger mo-
dellerne i emballagen.

Til sammenligning er den originale,
men for lave Eco-rejsegodsvogn også
kørt frem, koblet sammen med den 'op-
løftede' udgave. Her blev vognkassen
løftet ved hjælp af tynde plasticskiver
mellem vognbund og bogier, men der
måtte tillige monteres hjul med lidt stør-
re diameter. Det betød, at John måtte
fræse noget af bogierammen væk, sådan
at flangerne ikke stødte på rammen.



Pd-vognen fra Liliput.



Her ses den vandrette håndbøjle, som Erik selv har fremstillet og monteret.



*Den omlitrede skinnebus - nu er den fra Langeland. Forbilledet kører i dag på ve-
teranbanen VBV.*



Her kommer den lokale 'skønhed', LB Sm 2, kørende fra depotsporet.



*LEMAN-bærevognen- en 'uægte' DWA-model. Den schweiziske basismodel blev også
brugt til DWA-modeller.*



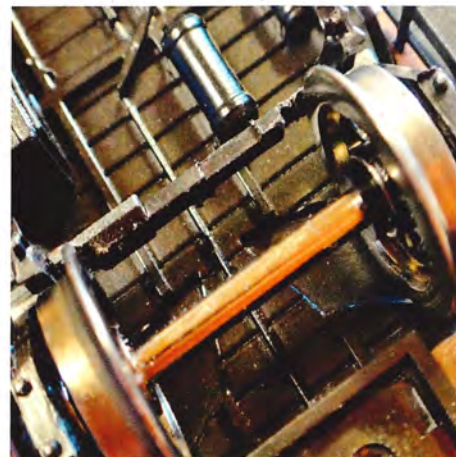
*Midt i billedet ses et par sjældne modelbiler - Wikings'Danish' (Bacon) og EFSIs Dan-
Link-lastvogn med containere. Bagved ses Heljans klassiske mejeri - dengang et sær-
deles populært modelhus.*



De to Eco-vogne - originalen til venstre, den forbedrede til højre.



Her ser man tydeligt højdeforskellen på de to modeller.



Her ses de små fræsninger på bogierammen, der var nødvendige, for at flangerne på Eco-vognen kunne gå fri af rammen.



LS-modellen af den franske STEF-kølevogn – en af de særdeles veldetaljerede, franske modeller.

Endvidere havde John medbragt sin model af P-maskinen. Det er det kendte hvidmetalbyggesæt fra Keyser, som har voldt mange modelbyggere problemer gennem tiderne, men John har løst problemerne og fået en meget velkørende maskine ud af det. Løsningen var at kassere den gamle motor og indbygge en ny og velfungerende Roco-motor i tenderen. Herfra overføres kraften via en kardanaksel til udvekslingen i kedlen, hvor den oprindelige snekke og tandhjul bliver brugt. Delene er af metal og derfor meget pålidelige. Maskinen har hæfteringe på forreste drivhjul, hvilket giver

den god trækraft. Der er lysskift, så den kan køre særtog, men endnu mangler for eksempel litreringer.

Det er tydeligt, at de to vognbyggere er noget nær eksperter på deres felt, og deres ildhu og engagement lyser ud af dem. Det er en sport at finde så meget baggrundsmateriale og dokumentation om hver enkelt model, og selvom mange modeller i dag er noget nær perfekte, vil der til stadighed være behov for modifikationer og/eller deciderede ombygninger, så John og Erik kommer nok ikke til at mangle opgaver foreløbig.



Meget flotte detaljer på STEF-modellen.



En flot og velkørende P-maskine uden dele, der falder af.



P-maskinen set bagfra. Selvom modellen stammer fra 1980'erne, er den overbevisende i dag.



Dokumentationen for ombygningen af Shell-vognen med Johns skitser.



Den ombyggede Shell-vogn.



Acetylen-gasflaske på fodpladen.



Her fører litra P særtogssignal.



Vitrinen er fyldt med DWA-modeller, men Erik mangler mange i samlingen.

DAMOTEK er på banen igen



DAMOTEK

Dansk Model Teknik

Tekst og fotos Finn Bach Jensen

En gang i 1990'erne startede jeg DAMOTEK og det, som de fleste måske vil huske, er deltagelse i udvikling, tegning og fremstilling af F-maskinen (den gang kaldet den jyske F'er

- idet andre også var i gang med fremstilling af samme maskine).

Ligeledes blev der til Trinbrættet Århus fremstillet forskellige ætseark til bl.a. Mo/Cps, Lyntog og skinnebussen.

Grundet forskellige forhold valgte jeg at lukke DAMOTEK omkring 2005.

Lysten til at udvikle/tegne og fremstille modeltog er der stadig, så derfor har jeg genstartet DAMOTEK – Dansk Model Teknik igen.

De kommende produkter vil være lavet i ætset nysølv eller 3D-print – det kan også være i en kombination af de to teknikker.

De første produkter er klar til fremstilling – her er en kortere omtale af de første nyheder fra Damotek.

Hvilke modeller og tilbehør der kommer i fremtiden – ja, det vil jeg ikke løfte sløret for endnu.

Mail: finn@damotek.dk



FFJ Em 38 'Bette Klaus' med søstre på Aalborg G den 22. marts 1969. Foto Hans Jørn Fredberg.



'Bette Klaus' - AHJ Em 78. Foto Finn Bach Jensen.



'Bette Klaus' - her som FFJ Em 37. Foto Finn Bach Jensen

”Bette Klaus” - En bagagevogn/rejsegodsvogn

DAMOTEK har udviklet og fremstillet to udgaver af denne sjove og charmerende vogn. Det er FFJ Em37 og AHJ Em78. Vognene blev oprindeligt fremstillet hos Vulcan, Maribo i 1897.

Modellen er fremstillet i to hoveddele – vognkasse og vognbund, begge i 3D-print. Øvrige dele er komponenter fra anerkendte leverandører som f.eks. Dekas. Leveres med fjedrende puffer, kortkoblingskulisse og stjernebjælke.

AD/AY – ombygningssæt

DAMOTEK har udviklet og fremstillet et ombygningssæt, så det nu er muligt at bygge dobbeltvognen AD/AY. DSB havde tre af disse dobbeltvogne, som blev fremstillet på Scandia i 1951. Vognene kørte i årene 1951-1963 i bådtoget ”Englænderen”. Senere i eksprestog på Sjælland.

Ombygningssættet består af to gavle, litreringsark, mellembogien med pinoler, bremsr og hjul. Gavlene og mellembogien er fremstillet i 3D-print.

Sættet er tilpasset til Heljan’s litra Av og McK’s litra AC m./tagsikker. Disse vogne medfølger ikke.



AD-AY litrering. Foto Finn Bach Jensen.

Meldeklokke-lydmodul

DAMOTEK har sammen med Lydstudiet Espresso frembragt en lydfil med den helt rigtige meldeklokkelyd. Optagelsen er foretaget på den meldeklokke, der står opstillet på stationen i Handest. Lydfilen er lagt på SD-kort og monteret på et lille print, som fremstilles i samarbejde med ”Togtossen”.

Da lydkortmodulet skal have eksakt 5 V DC, har vi valgt at indbygge en spændingsregulator, således der kan tilsluttes fra 5-25 V DC. Der er monteret højttaler og en kontakt til at tænde og slukke for lydmodulet.

Det er også muligt at justere lydniveauet. Vi vil her anbefale at styre lydmodulet via en universaltimer, som kan købes

ved ”Togtossen”. Ved køb af lydmodulet medfølger en vejledning, hvordan det kan tilsluttes universaltimeren.

Vi har valgt at lave to udgaver:

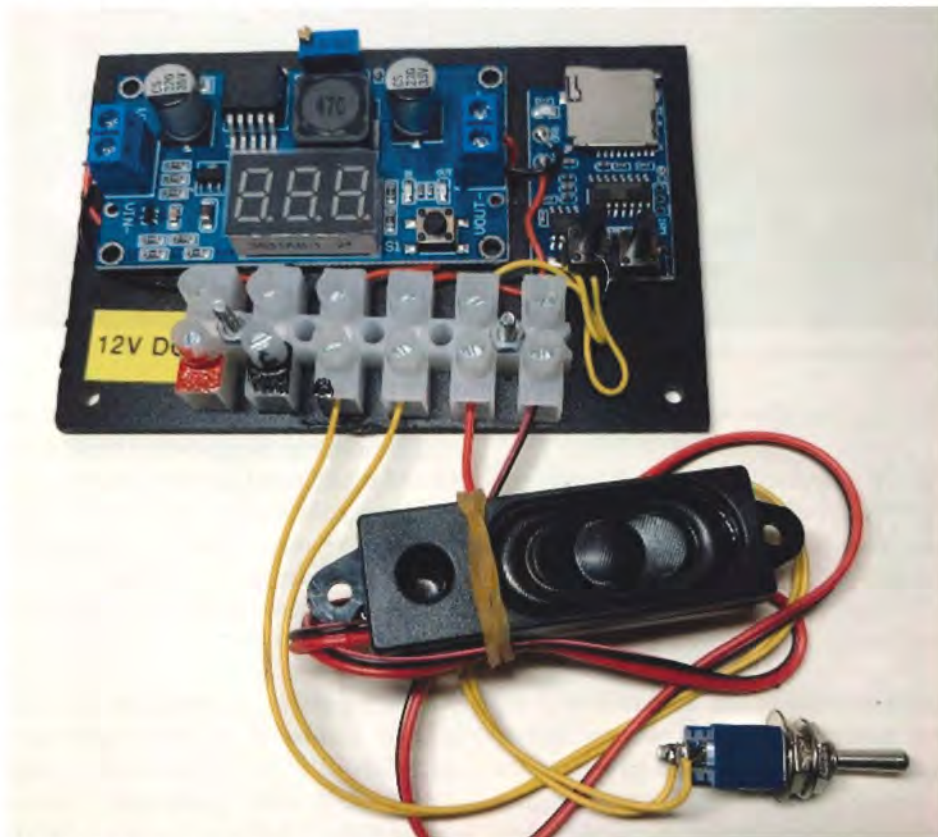
- Signal nr. 49 - den med 1 x 5 slag (ulige tognummer).
- Signal nr. 50 - den med 2 x 5 slag (lige tognummer).



AD-AY gavl. Foto Finn Bach Jensen.



AD-AY mellembogie. Foto Finn Bach Jensen.



Meldeklokke lydmodul-foto.

I Signalreglementet 1944 side 104 (Klokkesignaler) kan der læses om, hvordan meldeklokkerne fungerede. Et link til hjemmesiden er her:

<https://www.jernbanearkivalier.dk/dsb-signalreglementer/DSB-Signalreglement-af-1944-original.pdf>

Nye biler fra Hobbykæden



De to BP-biler er i firmaets ældre, mørkegrønne bemaling med fine påtryk.



Fronten på BP Gas-bilen.



Pengeskabsvognen fra Herning - mon det var noget for gon Olsen.



Logoet er tryk i guldsnit.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hobbykæden har godt greb om nyhedsstrømmen. I efteråret udkom en række nye Brekina-modeller, allesammen baseret på VW-rugbrødet i forskellige udførelser og firmaer.

Det første var et sæt med to VW T 1 i blå udførelse fra Københavns Belysningsvæsen, med påskrift på dørene fra Gasværkernes Ingeniørkontor. Dengang - det har været i 1960'erne - var store dele af byen stadigvæk forsynet med kulgas fra byens store gasværker på Østerbro, i Sundby og - indtil 1964 - også fra Valby Gasværk. Dette sprang i luften ved en kæmpeeksplosion i efteråret 1964, en eksplosion, som jeg stadig mindes og kunne høre helt ude ved Svanemøl-

len, hvor jeg boede. Mange troede, at en atombombe var eksploderet i byen, men kun få omkom ved ulykken, der til gengæld raserede utallige ejendomme. Nå, det behøver man jo ikke at gengive på modelbaneanlægget. Bygassen, som i øvrigt forurenedes og svinede meget, blev afviklet nogle år senere.

Næste model er ligeledes en blå kassevogn. Denne er fra Herning Pengeskabsfabrik, mens endnu en blå vogn - en pick-up med presenning - er en særlig vogn til støtte for Limfjordsbanen (et stort beløb for hver solgt vogn går til støtte for klubben).

I oktober udkom endnu et tovgonsæt, dette er med to BP Gas-varevogne, hvoraf den ene har tagbagagebærer. Dværet er autentiske vogne fra firmaet

og ganske flot påtrykt. Det samme gælder et par nyere VW T2-transportere i orange bemaling med påskrifter fra DSI - Dansk Signal Industri - samt fra Malermester Flethøj.

Næsten samtidig offentliggjorde Brekina endnu en dansk nyhed, nemlig en gråbeige kassevogn fra supermarkedskæden SEVO, der specielt gjorde sig gældende i Syd- og Sønderjylland en årrække i 1960'erne. Bilen er meget interessant med tidstypisk reklame. Se også side 50.

Om modellerne stadig kan fås, er jeg ikke klar over, men det er nok en god idé at få tilsendt Hobbykædens nyhedsmails, sådan at man kan følge nyhedsstrømmen. Flere af modellerne er nemlig særproduktioner for forretningen.



Limfjordsbanens model er i en mere lys blå farve.



Den ene af gas-bilerne har tagbagagebærer med stige.



Påtryk på gasbilernes døre.



Dansk Signal Industri - DSI.



Malermester Flethøj - VW T 2-model.

Brekina/Hobbykæden art. nr. HK862263 BP Gas, to biler kr. 329,-; HK862261 Kbh. Belysningsvæsen, to biler kr. 299,-; HK862262 Herning Pengeskabsfabrik kr. 159,-; HK932263 Limfjordsbanen kr. 199,-; HK VW T 2 Flethøj kr. 159,-; HK VW T 2 DSI kr. 149,-.

Schweizer-kæmpe og stabil tysker

Af Flemming Søeborg

ESU har udsendt flere nyheder i november. Det er dels det schweiziske ellokomotiv Ae 6/6 fra 1950'erne, dels nye varianter af det tyske standardlokomotiv BR 218.

Ae 6/6 kommer i to varianter, dels det klassiske, mørkegrønne, dog uden de markante kromlister, men fra epoke III, dels i den moderne blå/røde udgave fra SBB Cargo, mens BR 216/218 kommer i forskellige private operatørs bema-
ling (Wiebe, Press, Brohltalbahnhof).

Fælles for modellerne er en uhørt grad af perfektion på alle områder, ligeså overdelene af metal til mængder af detaljer, mange lys- og lydfunktioner, universaldrift to/treledersty-
stemer, røgudvikler hhv. digitalt styrbare pan-
tografer, korrekt lygteføring, kurve-
hvin, 'gnister' ved hård opbremsning, Loksound - ja, alt hvad hjertet (og øko-
nomien) kan begære, afhængigt af mo-
deltype.



ESU model nr. 31008 fra Brohltalbahnhof. Foto ESU.



SBB Ae 6/6 i cargo-bemaling, art. nr. 31532, Foto ESU.

Modellerne fra ESU er ikke billige, men de holder nok deres værdi. Regn med priser +/- 4.000 kr. pr. model.

Mere lys over land



Den klassiske husbelysning

Af Niels Nørby

Alle de år jeg har haft modeljernbane, har det været et ufravigeligt krav, at der var installeret lys i alle bygninger. Eller rettere, der var i begyndelsen af modelbanekarrieren mest tale om et ønske, da lommepengene i den tidligste barndom sjældent rakte langt, og mængden af lys i de små huse afhang derfor alene af min fars velvilje til at investere i glødepærer og fatninger. Men at kunne slukke lyset i loftet i modelbanerummet, trække gardinerne for og se lyset stråle ud af alle de små Heljan-bygninger var en sand fryd, jeg endnu mindes - og stadig finder glæde ved.

Tilbage i 1970'erne var mulighederne ikke umiddelbart så mange, så der var i praksis tale om at installere de berømte, to-benede plastikfatninger med en 1 Watts glødepære på passende steder. Og naturligvis var der kun beregnet en enkelt pære i hver bygning. Det hele tændtes efterfølgende via en af Märklins blå pulte.

Her små 50 år senere er mulighederne heldigvis mange gange større. I dag anvender alle vist kun LED's til modelbanebelysning, da disse kan fås i alverdens forskellige størrelser, styrker og farver. Der er således mulighed for at lave en belysning, hvor der kan skelnes mellem skærende hvide neonrør i loftet på en fabriksfabrik og det dæmpede lys, der strømmer ud af et lille stråtekt bondehus med støvede sprossevinduer. Og de mindste typer dioder kan finde plads næsten overalt, eks. som lygter i biler, lanterner til PU-signaler eller i reklameskilte. Alt sammen fine detaljer, der øger realismen på ethvert anlæg.



Mac Barent reklameskilt i H0 med indbygget LED - foto og produktion MIPEMO

En ikke uvæsentlig ting er ligeledes muligheden for at styre husbelysningen, dvs. at kunne tænde og slukke for lyset i en bygnings enkelte rum, med givne fastsatte tidsrum for eksempelvis trappeskakt, køkken, toilet mm. Måske endda krydret med et tændt fjernsyn i stuen - simuleret af en flakkende blå lysdiode.

Ønskes en ren autonom styring af belysningen, dvs. hvor der blot skal tændes på en knap for at hele herligheden igangsættes, er der velegnede muligheder fra eksempelvis de tyske elektronikfabrikanter Tams, Mazero eller Heimes. Man kan her erhverve elektronik som "lod-selv" eller færdige "Bausteine", der blot skal tilsluttes standard modelbanespænding for at fungere.

Fra Mazero leveres printene med 15 påloddede varmhvide LED på 30 cm tilledninger, så det blot er et spørgsmål om at fæstne lyskilderne inde i sin bygning og derefter sætte 5-12 Volt til. Lettere kan det næppe være. Pt. kan der leveres print med to forskellige tænd/sluk-forløb, men Mazero oplyser til SogB, at flere spændende varianter er på vej i den nærmeste fremtid. Prisen er pt. 17 EUR stykket.

I Spor og Baner nr. 43 skrev jeg lidt om brugen af Tams' "Belebtes Haus" til et hotelprojekt på min modelbane. Tams er nok at betragte som state-of-the-art, men ligger prismæssigt også i den tunge ende af spektret. Priserne varierer typisk fra 17 EUR for de billigste udgaver til 21 EUR for færdige og aftestede prints. Hertil skal så lægges omkostninger til ledninger, dioder og formodstande.

Man skal være opmærksom på, at der mellem de forskellige produkter er væ-



Auhagen-hus med indbygget styring af belysning

sentlige forskelle i kvalitet og bestykning, eksempelvis skal der loddess en hel del mere ved de billigste udgaver, hvorimod eks. de nyeste Tams' print er udført med skrueterminaler for alle 14 udgange. Ej heller alle fabrikater har mulighed for justering af tænd/sluk-intervallerne, så man får som altid, hvad man betaler for. Men lader man eksempelvis et enkelt modul styre lyset i flere bygninger, ser regnskabet naturligvis bedre ud.

De fleste elektronikkomponenter er desværre steget kraftigt i pris inden for de sidste år grundet verdenssituationen, så har man mod på at programmere sig til besparelser, kan løsningen i stedet hedde Arduino. For lidt under



Arduino Uno, kraftfuld og samtidig let at programmere



LED strimmel med indbyggede dekodere

en hundredlap for en Arduino Uno (DK pris) er man i stand til at kunne håndtere den indvendige belysning i mindst to-tre bygninger, dog skal man være klar over, at der hertil kræves tilslutning af en lavere forsyningsspænding (5V), samt at man skal afsætte den nødvendige tid til at stykke softwaren sammen og efterfølgende af teste det hele. Programmeringen vil dog normalt være en overkommelig opgave for de fleste med lidt flair for elektronik.

En helt tredje løsning er de programmerbare LED's, hvor man eksempelvis bruger en eks. 5 m lang strimmel med individuelt påloddede og programmerbare lysdioder. Disse kan således tændes/slukkes og endda for flere af udgaverne sættes til at skifte farve efter ønske. Med andre ord den perfekte løsning til belysningen af dit "Kirmes"-område på modelbanen!

Sådanne strimler kan erhverves fra nogle hundrede kroner og op og er rimeligt simple at sætte i drift. Der spares naturligvis en hel del arbejde med ledningsføringen, men skal strimlen trækkes ubrudt fra hus til hus, vil der være et stort spild af ubenyttede LED's og det kan samtidig være vanskeligt at få strimlerne indpasset i mange tætliggende rum i en enkelt bygning. Strimlerne kan dog klippes i mindre bidder, men skal så igen serieforbindes med fire ledere. Ligeledes bør man overveje nøje, hvilken type styring der skal tilsluttes.



Mazero Baustein med 15 udgange. Lige til at installere i en enhver større bygning



Tidligere og nye typer Tams moduler til huse, kontorer mm.

Jeg vil ikke anbefale den simple vej, hvor man blot lader sin generelle modelbane-kontrolpult (eks. CS3) klare opgaven, da den let kan tabe pusten ved de mange operationer, der skal håndteres ud over selve afvikling af togtrafikken. En Arduino kunne igen her være en mulighed.

Alt i alt afhænger den krævede belysnings-konfiguration således af den aktu-

elle opgave, man står over for, da husene i en søvrig provinsby antageligt fordrer en mindre omfangsrig lys-installation end en række fleretages bygninger i en storby. Heldigvis er der intet der forhindrer modelbyggeren i at blande de forskellige beskrevne løsninger, så det er bare at komme i gang!

God fornøjelse.



BB 12000/13000

- den franske 'Krokodille'



Jouefs nye, franske ellokomotiv BB 12013 i naturen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De franske lokomotiver af typen 12000 blev bygget fra 1954 og frem i et antal på knapt 150 eksemplarer, og de blev dengang af nogle kaldt 'den franske Krokodille' på grund af ligheden med deres større, schweiziske typer. Sammenligningen halter dog lidt, idet de franske lokomotiver ikke var leddelte, men havde fast ramme og to toakslede bogier. Et andet navn, som franskmændene selv gav typen, var *fer à repasser*, altså strygejern, hvilket nok var mere passende. I øvrigt var lokomotiverne heller ikke grønne, men blå med gule fronter de første mange år.

Typen blev udviklet til såvel passager-tog som godstog. De trak godt uden hjulspin, selv på fedtede skinner, og de kunne trække 1.756 t godstog på 10 ‰ stigninger eller hele 2.885 t på 5 ‰. Ydelsen var 2.470 kW eller 3.310 HK. Lokomotiverne havde som noget nyt førerhuset midtpå, mens de to lange og smalle overbygninger for og bag skjulte diverse aggregater og apparater. Meget iøjnefaldende er også anbringelsen af de to pantografer på lange stativer, ragende ud fra førerhusets tag. BB 12000 var i samtiden berømte eller nok snarere berygtede for deres snævre førerhuse og dårlige bremses, og så kunne de ikke multipelkøres. Et mindre antal (20 stk.) blev i øvrigt leveret til De luxembourgske Statsbaner, CFL.

Lokomotiverne, som også blev bygget i en seksakslet version (CC 14000/14100), brød afgørende med den traditionelle formgivning af elektriske lokomotiver og indvarslede dermed nye tider. Gennem årene blev de ombygget en smule, blandt andet blev der monteret to ekstra lanterner for og bag, og vognkasserne blev grønmaled. I løbet af 1980'erne blev de gradvist udrangeret, flere af dem efter at have kørt over 4 mio. km, og blev erstattet af nye typer, men mindet om disse 'mini-krokodiller' - eller måske er det mere passende at kalde dem firben? - lever stadig.

Modellen

Og nu er den her som model, jeg må kalde den et brag af en model, fuldstændigt overbevisende i form, farve, konstruktion og funktion. Det er en "her-kommer-jeg"-model, ikke mindst skråt forfra, hvor de gule markeringer på fronter og sidefremspring signaler en maskine, der vil frem.

For mange år siden lavede Jouef en ret pæn model af forbilledet, men denne er fuldstændigt nyudviklet og helt tro mod forbilledet. Det er en meget detaljeret maskine med fine udførelser af jalousier, beslag, håndgreb osv., og der er særdeles mange af dem på modellen (men alligevel følger en pose med yderligere småting med). Desværre er det ikke ret tydeligt at se, hvor alle smådelene skal placeres, og



Bogier og andet udstyr er godt detaljeret.



Pantografen set fra oven.



Midterpartiet med førerhuset ligner faktisk et mindre rangerlokomotiv (som f.eks. SJ's Z 70).



Det grønmalede BB 12087 ved indkørslen til Nouvion-sur-Meuse, den 10. marts 2012. FotoTadeo59730 wikimedia commons.

her er der grundlag for forbedring.

Overdelen er støbt i metal, hvilket giver modellen en relativt god vægt (250 gram). Der er frit gennemkig gennem førerhuset, dog med noget teknisk udstyr, der rager lidt op - det kan måske camoufleres med lidt bemaling, så det ligner en lokofører? Det, der falder mest i øjnene, er selvfølgelig den spændende konstruktion, der holder pantograferne oppe. Den ser spinkel ud, men da delene er fremstillet af støbt eller ætset metal sammen med taget, er det hele meget robust og alligevel filigrant. Pas dog på, når pantograferne skal hæves, for de er sensible, især på slæbestykkerne.

Undervogn, hjul og bogier er fremragende detaljeret, og det samme gælder fronten, der gengiver den oprindelige udgave med to gange to lanterner. Fronten var helt korrekt gul de første mange år. De få påtryk på sider og front sidder 'lige i øjet', men her skulle Jouef have ofret et par ætsede skilte - det fortjener denne model virkelig.

Men hvordan arter 'Krokodillen' sig? I analog kørsel, stille, fint, let summende med moderat hastighed, og den fempollede motor virker trækraftig. Analogt klarer den alle sporkonstruktioner (slidte, ikke rensede Roco-Line-skinners). Der er træk på alle fire aksler, hvoraf to hjul er udstyret med hæfteringe. Der er lys-



En ret speciel fremtoning set forfra, en smule på skrå. Pantograferne er meget smalle.

skift for bag, og i det indre er der snitflade til 21-bens dekoder. Det er en meget vellykket model, som Jouef har fremstillet - den eneste ulempe er, at man er nødt til at have køretråd på anlægget, for at det skal se rigtigt ud at køre med den. Der er udsendt flere versioner af dette lokomotiv, også i epoke IV.

Jouef art. nr. HJ2449 SNCF BB 12013 Ellokomotiv. Epoke III, H0-model, DC-version. Pris ca. kr. 2.300,-.



Pantograferne har deres helt speciellestativ hængt op på begge sider af førerhuset



I sammenklappet stand er pantografopstillingen fascinerende.



Der er ikke sparet nogle steder - bemærk denne fine staffering rundt om førerhuset.



Fine detaljer såsom gennembrudt metalplade på fronten for rangerpersonalet.



Der er masser af detaljer og krinkelkroge på lokomotivet.



Nærbillede af akselleje, hjul, bremses m.v.



Masser af detaljer også på undervognen.



Ejendomsskilt på den kraftige vange.

SEVO-købmandsbil fra Kolding

Af Flemming Søeborg

SEVO var en købmanskæde, grundlagt i Kolding af Oscar Christensen. Sønnen Eduard Christensen blev i 1937 medejer af firmaet. Han havde set forretningskæder i USA, og øjnede en fremtid i kædehandel. Varemærket SEVO blev benyttet til mange af firmaets produkter som f.eks. mel.

Efter Anden Verdenskrig fik han etableret et tættere samarbejde mellem de mindre købmænd i kampen mod de større varehuse, hvorved købmanskæden SEVO opstod. SEVO omfattede i 1982 hele 250 butikker i Sønderjylland og på Vestfyn.

Firmaet havde egne varevogne som denne VW T 1, der nu er lavet i H0-størrelse fra Brekina. Modellen er ganske tro mod forbilledet, og vignetten med købmanden med blyanten bag øret er en herlig, tidstypisk detalje. Og selvom SEVO var begrænset til det område, der på et tidspunkt blev kaldt Syddanmark, kan man jo tænke sig, at bilen måske har skullet hente produkter fra andre steder her i landet. I hvert fald en af de bedre Brekina-modeller, selvom grundformen burde erstattes af nye og flottere støbninger.

Brekina art. nr. 32766 SEVO-Købmanden 1960. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 130,-.



Sevo Købmanden, model fra Brekina.



SEVO-bilen fra Brekina - det er VW-reklamebil nr. 2304.

Rettelser og tilføjelser



I artiklen om Kommunekemi-vogne manglede et billede - det kommer her og viser en af de samlestationer eller depoter, som Kommunekemi havde over hele landet. Her ses hele fire af de dengang nye, store tankvogne. Depotet ville være oplagt at lave i model, da det dels ikke var ret stort, dels bestod det kun af ét spor og de to bygninger.

Som supplement til artiklen 'Tyren på sporet' er her et ret morsomt billede fra Assensbanen, hvor en ged åbenbart ikke har tænkt sig at fjerne sig fra sporet, så Mo 1982 må pænt holde tilbage. To andre geder står ved toget og kigger på - måske har de lyst til en tur til Assens? Det er ikke angivet, hvor på Assensbanen, at billedet er taget, men det kunne tyde på at være ved overskæringen på Assensvej (vej nr.168) ved krydset Dærupvej/Langegyde syd for Glamsbjerg. Det gule hus er i så fald siden revet ned.

Billedet er taget den 31. august 1975, hvor der stadig var regelmæssig trafik på Assensbanen, omend passagertrafikken allerede var blevet indstillet den 21. maj 1966. Herefter kørte der kun godstog dagligt samt ved særlige lejligheder udflugtstog, bl.a. med den nyreviderede salonvogn S 1 med Dronning Margrethe og prinsgemalen den 31. maj 1984. Billedet er taget af nu afdøde Hans Jørn Fredberg og indsendt af Nils Bloch.

I forbindelse med artiklen om "Den overflødige banegård" gør Olaf Skov opmærksom på, at der også findes polske gods-



Kommunekemi-depotet i Sorø lå der, hvor Sorø-Vedde-banen grenede fra. Billedet er fra august 1996. I dag er området totalt forandret. Foto Flemming Søeborg.

vogne til dyretransporter og har medsendt et billede af Roco- og Tillig-modeller af disse vogne.

I øvrigt skal jeg beklage rækken af trykfejl i sidste nummer, blandt andet den helt forkerte månedsangivelse på forsiden. Der var naturligvis tale om oktober-nummeret og ikke august, men det kan være, at bladet bliver et samleobjekt... I øvrigt gav det en positiv reaktion fra en læser, der mente, at jeg på den måde forlængede sommeren. Og det er jo ikke så slemt...



Ged på sporet. Mo 1982 på Assensbanen den 31. august 1975. Foto Hans Jørn Fredberg via Nils Bloch.



PKP-modeller af dyretransportvogne fra Tillig og Roco. Foto Olaf Skov.

Den bedste gave er fælles oplevelser



Giv et
årskort
i gave

Danmarks Jernbanemuseum

Læs mere på jernbanemuseet.dk/museumsklub/



En lille historie om Frichs motornummerplader

Fortegnelse over
RULLENDE MATERIEL
fremstillet af
FRICHS



Fabriksplade 264 til M 5.



Fabriksplade 270 til ML 10.



Fabriksplade 313 til M 1.

Af Sten Møller DBJ Museum i Nexø

De Bornholmske Jernbaner (DBJ) anskaffede i perioden 1935 til 1939 en del Frichs materiel: Fem dieselelektriske motorvogne M 1, M 2, M 3 (lange motorvogne) nyanskaffelser 1935. M 3 dog i 1938, og M 4, M 5 (korte motorvogne) købt af Haderslev Amts Jernbaner (HAJ) i 1939. Derudover et dieselelektrisk lokomotiv "Frichs firkant" ML 7 og en dieselmekanisk rangertraktor ML 8 (leveret 1935) og en dieselmekanisk rangertraktor ML 9 (leveret i 1938), alle nyanskaffelser. Sammen med motorvognene M 4 og M 5 købte DBJ også en dieselelektrisk rangertraktor ML 10 (af samme konstruktion som ML 8) fra HAJ. I alt anskaffede DBJ ni Frichs enheder.

I 1958 brændte M 2 på strækningen mellem Åkirkeby og Nexø, den blev derefter ophugget, i 1964 hensattes og senere ophuggedes M 4, lokomotiv ML 7, og traktor ML 9. Det betød, at DBJ ved nedlæggelsen i 1968 havde fem Frichs-enheder tilbage:



M 5 med motor 264.



ML 10 med motor 270, fotograferet i Rønne H.



M1 med motor 313 i Nexø.

Tre motorvogne (M 1, M 3, M 5) og to rangertraktorer (ML 8, ML 10).

Vi har fået doneret fire Frichs motornummerplader med næsten enslydende forklaringer fra giverne: "Jeg var ung smede/mekaniker lærling i 1968 og var på havnen, da man skulle til at brænde alt det flotte jernbanemateriel af, det gjorde ondt helt ind i sjælen. Jeg syntes, at jeg måtte gøre noget, så bevæbnet med en skruetrækker sneg mig ind i en af motorvogne/rangertraktorerne, og det eneste, jeg kunne finde at skrue af, var motor-nummerpladen, den har ligget hos mig lige siden, og nu synes jeg, at I skal have den".

For nogle år siden byttede vi os til fabrikspladen fra den dieselelektriske rangertraktor DBJ ML 10, byggenummer 155, år 1934. Pladen viste sig at være flot og i meget god stand, så den blev straks sat op i det særlige Frichs-rum på vores museum. Her har vi samlet billeder og stumper fra DBJ's Frichs motormateriel.



Fabriksplade 421 til M3.



Destinationstavlen på Rønne H. Foto Bornholms Museum via DBJ-Museum.

M 3 med motor 421, her ses holdende på Rønne H. Toget er fyldt med glade rejsende.

Fabrikspladen satte tanker i gang hos mig: Kan jeg koble motornummerpladerne sammen med den fine fabriksplade? Sagt på en anden måde: Hvis jeg kan finde motornumrene på de fem Frichs motorer, der kørte ved DBJ helt til 1968, så kan jeg se, om det passer med de fire motornummerplader, vi har på museet.

For nylig faldt det hele på plads. Jeg fik den ide at søge på internettet efter en bestemt af de Frichs motortyper, der var ved DBJ. Den søgning førte mig til en meget original, nærmest håndlavet fortegnelse over rullende Frichs-materiel, og her var netop de oplysninger jeg søgte, motornummeret, byggenummer, byggeår, hvor enheden havde kørt og dens benævnelse. Vores fire motornummerplader var hentet fra fire af motorerne fra de fem Frichs enheder, der kørte hos DBJ i 1968. Der viste sig en lille interessant detalje: Da motorvogne fra HAJ kom til Bornholm, blev HAJ M 81 til DBJ M 5, og HAJ M 82 blev til DBJ M 4!

Oversigt

Motor-nummer	Navn	Byggeår	Byggenr.
264	M 5 (HAJ M 81)	1934	157
270	ML 10 (HAJ D 1)	1934	155
313	M 1	1935	217
421	M 3	1938	281

DBJ's Museum har lånt den originale destinationstavle fra Rønne H. fra Bornholm Museum. Tavlen er blevet totalrenoveret af den lokale virksomhed Trio, der tillige restaurerer sporvogne for SHS, og den vil formodentlig blive officielt indviet ved DBJ-museets åbning den 14. maj 2024. Endvidere er museets medarbejdere i gang med at renovere godsvognen Sb 40, som er en af de sidste godsvogne ved De bornholmske Jernbaner.



DBJ 173 og Sb 40 i Rønne. Foto Just Andersen.



DBJ Sm 30, Sp 30 og Sb 40 - måske ved Nexø den 31. juli 1968. Foto Jørgen Knudsen.

FS-lyntog



En markant profil til et flot togsæt.

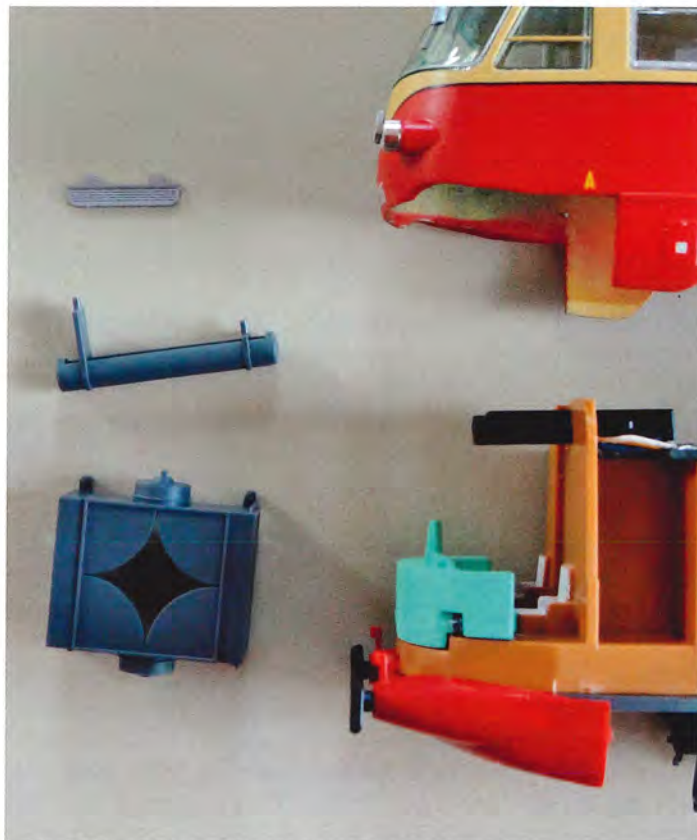
Tekst og fotos Flemming Søeborg

I forbindelse med etableringen af TEE-nettet i 1950'erne anskaffede De italienske Statsbaner (FS) ni hurtige dieseltogsæt ALn 442/448. Togsættene bestod to dele, en motor- og en styrevognsdel, begge meget lange og elegante. Togene førte kun 1. klasse, og der var køkken ombord, men ikke en separat restaurantaftdeling. Det betød, at passagererne fik serveret mad og drikkevarer direkte ved deres pladser i toget.

Efter at æraen med TEE-tog ophørte, blev togene ombygget. Køkkenet blev fjernet, og i stedet blev der plads til flere sæder. Litreringsen blev ændret til ALn 448/460, og deres indsatsområde blev herefter fortrinsvis Syd-Italien. Togsættene var meget populære blandt passagerne, dels på grund af den fine komfort, dels på grund af hastigheden (140 km/t).

Modellen

Roco har nu udsendt dette uhyre flotte togsæt i à jour-ført udgave. Modellen er udstyret med Plux22-snitflade. Det er udgaven uden køkken, så der er luttet sæder i toget. Alle håndbøjler er



Dele, der er faldet af under forsøget på at få overdelen af.

fritstående, og der er ingen løsdele, der skal eftermonteres - ganske dejligt.

Overdelene er lakeret i de typiske TEE-farver, gulbeige og rød med helt skarpe skillelinier mellem to to farver. Påskriften er meget fine, og det samme gælder vinduerne, der er fuldstændigt glasklare og passer perfekt i rammerne - hvor man i øvrigt kan se hver en bolt eller nitte. Tagene er næsten uden detaljer, der er blot horn, udstødning og apparatkasser (aircondition?).

Indretningen består af grå plastsæder med røde 'gulvtæpper' og lysliste i loftet, men ellers er der ikke virkelig luksus over indretningen. Førerpladserne er bedre gengivet med detaljeret førerpult, førersæde i anden farve og røde vægge. Desværre har Roco sparet lokomotivføreren væk, så der må placeres en passende figur her. I øvrigt har motorvognen motorattrapper.

Der er strømførende kortkobling mellem de to dele, og der er vedlagt faste forbindelsessstænger til sammenkobling med yderligere togsæt. Motorvognen har træk på de to forreste aksler (der til overflod er forsynet med hele fire hæfteringe). Der er automatisk lysskift med tre hvide/to røde lanterner. I ana-



Overdelen er blot klipset fast på underdelen.

logversionen er der konstant lys i de to vogne. I øvrigt skal man være opmærksom på, at mindste, befarbare radius er 419 mm (R 3 i Roco-Line), i følge Roco.

Det stemmer nu ikke helt, for jeg afprøvede togsættet på Trix C-skiner, R 360 mm. Toget kunne sagtens køre gennem S-kurverne uden at afspore, vælte eller klemme, men det så helt vanvittigt ud, så brug R 3 eller gerne endnu større radier.

De er som nævnt meget flotte, men jeg synes, at Roco godt kunne have gjort lidt mere ud af passagerrummene. Et irritationsmoment er, at det er svært at få demonteret overdelene, uden at der knækker løsele af. Således røg såvel et apparatskab, et meget fint trin samt en 'dime' af, inden jeg fik løftet overdelen. Det er for ringe på en model til denne pris. Desuden kunne Roco også have medleveret et passende antal vognløbskilte, også selvom de i dette tilfælde blot ville vise rent italienske destinationer. Når det er sagt, er der ikke andre indvendinger bortset fra, at det nok aldrig har kørt i Danmark, men det pynrer på anlægget.

Roco art. nr. 73176 FS ALn 448/460 To-
delt lyntog. H0-model, DC, epoke IV.
Pris ca. kr. 2.600,-.



Indgangsparti med piktogrammer - rygerne er i fåtal i toget.



Sæderækker og gulvtæpper, men ret sterile plaststøbninger.



Nærbillede af bogie.



Førerrummet med findetaljeret pult.



Toget kan sagtens køre i R 2-kurver - det ser bare sådan ud, når det skal gennem en S-kurve.



Ret stort 'overhæng i R 2-kurven.



Kortkobling med visse tolerancer...



Det italienske TEE-tog i vinteren 1971.
Foto Avenos



Og sådan ser det ud mellem de to enheder i S-kurven - men koblingerne er kraftige og skal nok holde.

Figurer fra NOCH

Af Flemming Søeborg

NOCH udsender konstant nyheder til modelbanen og dioramaer. I efteråret kom en ny serie af siddende figurer, 18 i alt. NOCHs figurer bliver bedre med tiden og er nu mere detaljeret og flottere bemalet.

Der er tale om personer i mere moderne tilsnit med eller uden bagage, mødre med børn, herrer med mapper, modebevidste, yngre kvinder og en lille pige med en bamse, der næsten har hendes størrelse.

Ud over disse figurer udsender NOCH også XL-sæt med titler som Rejsende, På banegården, I byen, På arbejde og flere andre sæt.

NOCH art. nr. 16131 Siddende. 18 håndmalede figurer. H0, epoke IV-VI. Pris ca. kr. 325,-.



Mercedes O L 3500-rutebil



Deutsche Reichspost-rutebilen fra Brekina er en meget markant model.



Så er rutebilen skilt ad og kan dekoreres efter behov. Den tyske påskrift er allerede fjernet.

Tekst og fotos Flemming søeborg

Brekina har netop her til efteråret udsendt i stribevis af nye modeller, herunder en hel del i nye former. Det gælder for eksempel modellen af den flotte førkrigs-rutebil Mercedes O L 3500, der blandt andet kommer i udgaven som rød Deutsche Reichspost fra 1936. Den strømliniede model er knaldrød med hvidt 'mavebælte' og lysegråt tag. På siderne står Deutsche Reichspost med fraktskrift, og over det svæver rigs-ørnen. Taget er 'trukket' ned over bagenden, således at rutebilen er meget strømliniet, men til gengæld slet ingen bagruder har!

Desværre er Brekina-modellen forsynet med ruder, der ligner "trukket glas", altså gamle glastruder med en let bølgeagtig struktur, der ser glimrende ud på 1800-tallets borgerhuse, men slet ikke passer til automobiler. Kan Brekina ikke selv se, hvor forkert det ser ud? Endvidere virker farvelaget meget tykt - underligt, at Brekina vil være sådan en kvalitet bekendt.

Modellen er også svær at skille ad, men det kan lade sig gøre ved, at man skærer igennem den lille bageste 'kofanger' (skær med en skalpel mellem vognkasse og vognbund). Der efter kan man placere chauffør og passagerer i vognen.



Disse to 'klumper' skal gøre det ud for sidespejle - det har Brekina lavet finere førhen.



Vinduerne er ikke 100% i orden.



Et ejendommeligt bagparti.

Brekina art. nr. 52434 Mercedes LO 3500. Tysk post-rutebil. H0-model, epoke II. Pris ca. kr. 250,-.

BR 143 i N fra Fleischmann

BR 143 er et nydelig model.



Nydelig front, men dog med noget ret højtstående pantografer.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af de sidste lokomotivkonstruktioner i det daværende DDR var BR 243, et ret firkantet ellokomotiv, der kom på skinnerne fra 1984 og frem. Knap 650 stykker blev produceret, så det var en talrig maskine - som stadig kører over det meste af Tyskland.

Prototypen, BR 243 001, blev kendt som *Weisse Lady*, idet lokomotivet var malet hvidt med røde striber.



BR 143-150-1 på Nürnberg Hovedbanegård den 10. februar 2009. Øjensynligt sidder pantograferne ret højt på maskinen. Foto Flemming Søeborg.

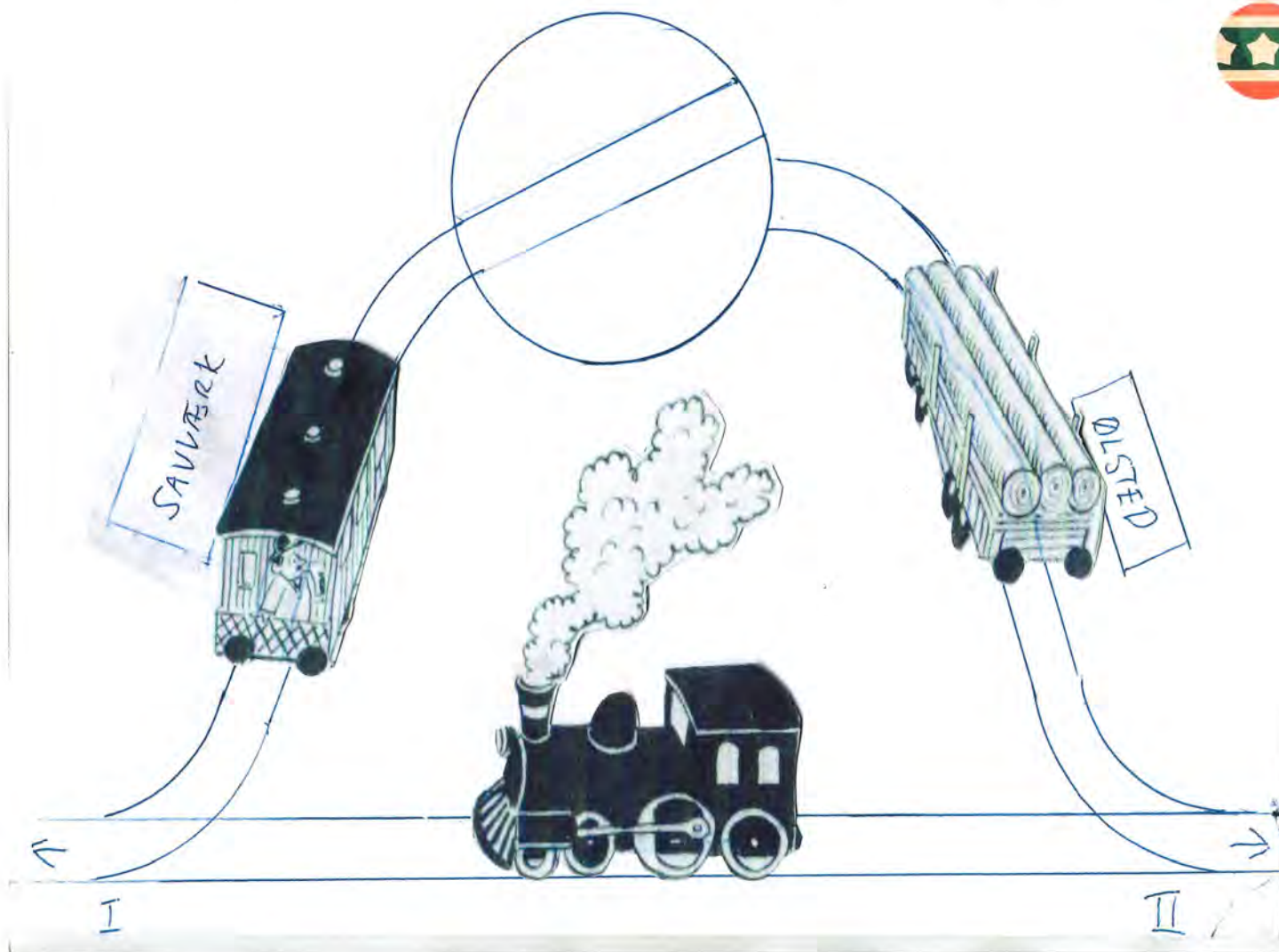
BR 243 var bygget til såvel passager- som godstog og havde en moderat top-hastighed på 120 km/t. Ved den tyske Genforening i 1990 blev alle DR-lokomotiver 'omregistreret', således at BR 243 blev til BR 143.

Fleischmanns model er nydelig og har de rette proportioner. I skala 1:160 er det selvfølgelig begrænset, hvor detaljeret sådanne modeller kan være, men i mine øjne ser modellen korrekt nok ud, og især bogierne er flotte.

Vognkassen er sikkert som forbilledet, men bortset fra tagdetaljerne er der ikke andre, eftermonterede detaljer på modellen. Vinduesviskerne er for eksempel blot graveret i vinduerne og fint tampontrykt. Kørslen er som forventeligt i orden; der er to hæfteringe, og modellen har automatisk lysskift for/bag. Der er NEM 651-snitsted for dekoder.

Fleischmann art. nr. 7560007 DB AG BR 143 Ellokomotiv. Spor N, epoke V-VI. Pris ca. kr. 1.500,-.

Ølsted station - en rangeropgave



LØS OPGAVER OG DELTAG I KONKURRENCEN

Af Flemming Søeborg

Tegneren Jørgen Clevin var tilbage i 1960'erne den store stjerne med hensyn til formidling af kreativt materiale m.v. til børn i bøger, blade og i det nye medie, fjernsynet. I en af hans bøger fandt jeg denne herlige, lille rangergåde, som man nok kan bruge nogle minutter på at løse.

Opgaven er simpel. Den lyder: *Ølsted station kom til at sende to jernbanevogne ind på gale spor. Kan du hjælpe personalet med at bytte om på vognene, så passagervognen til venstre kommer over til stationsbygningen, og at godsvognen med træstammer kommer over på det venstre spor ved savværket? Vognene og lokomotivet skal køre på skinnerne. Lokomotivet skal trække eller skubbe vognene, men husk: Lokomotivet må ikke komme på drejeskiven, og der kan kun være én vogn ad gangen på drejeskiven.*

Det lige spor nederst fortsætter så langt, det skal være, mod højre og venstre (forbi sporskifterne I og II), så både lokomotiv og de to vogne kan være på dette lige spor samtidigt. Hvor mange, eller hvor få, rangerbevægelser skal du bruge, førend

de to vogne har byttet plads, og lokomotivet atter holder, hvor det begyndte?

Man skal selvfølgelig overholde betingelserne, herunder at lokomotivet ikke må komme på drejeskiven, og at der kun kan være én vogn ad gangen på drejeskiven. Der er nok flere måder at løse opgaven på. Med rangerbevægelser menes hvert retningsskift af lokomotivet, hver kørsel med vogn(e), hver drejning af drejeskiven ned eller uden vogn på, osv. Kører du en vogn ud på drejeskiven, er det én bevægelse, kobler du den fra og kører væk, er det en anden, drejer du drejeskiven, er det en tredje, kører hen til skiven og kobler en vogn til, er det endnu en bevægelse. Man kan ikke køre lige over drejeskiven.

Send dit forslag til redaktion@sporogbaner.dk inden den 31. december 2023, så deltager du i en lodtrækning om en lille "rangerpakke", bestående af en godsvogn, et meldeklokkesæt samt en bil (efter redaktionens valg). Husk korrekt navn og postadresse på din løsning.

Lundum station i farver

Af Flemming Søeborg

For nogle numre siden - i nr. 68 - bragte jeg en byggeartikel om hobby trades landstation Lundum i H0. Nu er der dukket nye billeder op af den lille station, denne gang i farver og med et tog foran stationen.

Det er Horsens-Bryrup-Silkeborg-banens DL 202 med et lille blandettog, der gør ophold i Lundum. Sjovt nok er det optaget fra næsten den samme vinkel som det sort/hvide i nr. 68.

Dette farvebillede stammer fra den 4. juni 1967 og er taget af nu afdøde Jørgen Knudsen. Hans Jørn Fredberg har optaget et næsten identisk billede, blot få sekunder senere, hvor den gående, unge mand til højre nu står på peronen. Motivet er, som Erik V. Pedersen kunne have formuleret det, "lige til modelbanen" - en idyl, der naturligvis ikke kunne vare ved.

