

Nr. 74
April
2024

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 139,-
Euro 18,75

1965

Hirtshals Havnestation



■ HELJANS NYE POSTVOGN



■ TØRVEVOGNE FRA DEKAS



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



9 772245 403007 00074

BK 18-04-2024 - 19-06-2024
ISSN-2245-4099 BK Returuge 25

"Søsteren" til det danske DSB litra E *Det svenske F 1200 for første gang fra Märklin og Trix*



Forbillede:

Damplokomotiv med tender F 1200 fra Statens Jämvägar (SJ).
Aktuel driftstilstand for lokomotivet, der for tiden er hjem-
mehørende i Gävle.

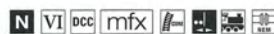
- Udførelse som F 1200
- Særdeles fin metalkonstruktion
- Seriemæssigt indbygget røggenerator
- Førerhusbelysning kan betjenes digitalt
- Ildglimt i fyrkassen kan betjenes digitalt
- Belysning i førerhuset kan betjenes digitalt
- Topplanterne kan betjenes digitalt

märklin
HO



39490 Damplokomotiv F 1200

TRIX
HO



25490 Damplokomotiv F 1200

DKK 5.300,-*



Nr. 74, 13. årgang 2024
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge
redaktion@sporogbaner.dk / www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 20 40 37 87 (træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk for deadline
mht. annoncer m.v.

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.400. Løssalgspris kr. 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 künfftig unsere Konto in Middel-
fart Sparekasse (MidSpar)
Middelfart Sparekasse (Midspär)
IBAN : DK 36 98 60 00 00 76 80 30
BIC/Swift : MISDPK21

Vigtigt ved betaling i netbank:

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

Spørgsmål om betaling:

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

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

Af Flemming Søeborg

Foto: Jonas Henriksen.



I slutningen af januar blev Legetøjsmessen i Nürnberg atter af-
holdt, men i år var der blot ti modelbane-relaterede udstillere, an-
ført af Märklin og Faller, mens andre, store medspillere på områ-
det som f.eks. Roco, Brawa og Piko ikke deltog; billedreportager
viste da også nærmest tomme gange de fleste dage. Spørgsmålet
er, om ikke denne form for præsentation af nyheder har overlevet
sig selv - især i lyset af, at nærmest alle firmaer i god tid inden
messen allerede havde offentliggjort deres nyheder på Internettet
og efterfølgende udsendte deres fysiske kataloger.

Det, der tæller for producenterne, er at komme i kontakt med
kunderne, som er deres eksistensgrundlag, og derfor er de store
udstillinger, hvor såvel producenter, forhandlere og kunder kan
mødes, fremtiden. Det skal dog ikke være nogen hemmelighed,
at jeg savner den klassiske Spielwarenmesse, hvor jeg 25 år i træk
nød den intense atmosfære blandt lutter fagfolk og kolleger, men
tiderne har ændret sig, godt hjulpet på vej af covid-19-periodens
karantæner og de senere års inflation. Heldigvis overlevede
modeljernbanen og har det godt, selvom der her og der er proble-
mer, det kommer vi ikke udenom.

Når dette læses, er årets store DMJU-udstilling i Kolding forhå-
bentlig vel overstået - et arrangement til glæde for alle deltagere.
Det er vigtigt at 'vise flaget' - at vise, hvad modeljernbanehobby-
en kan byde på af glæder, udfordringer, muligheder og løsnin-
ger - samt at det ikke kun er for små, hemmelige og indforståede
grupperinger, men at der er et landsdækkende net af klubber og
foreninger, enhver kan melde sig ind i.

Ikke alt forløber, som man ønsker. Desværre har jeg måttet ud-
skyde artikelserien med Hans True af tekniske årsager, men jeg
håber på at komme videre med den senere.

Noget andet, der heller ikke er blevet, som det var lovet, er takster-
ne for brevomdeling. Det hed sig, da den nye postlov blev vedta-
get sidste år, at brevomdelingen skulle "konkurrenceudsættes" og
dermed liberaliseres. Nu ser vi resultatet af denne "liberalisering":
For Spor og baners vedkommende en massiv portostigning på
over 60% - pr. nummer eller en merudgift på mere end 60.000 kr.
årligt! Det er nærmest ubærligt, og ikke om jeg fatter, hvad vore
politikere, herunder den ansvarlige transportminister, har gang i,
andet end at gøre det umuligt at sende breve fremover. 60% por-
tostigning, hvordan kan politikerne acceptere det? Jeg vil ikke her
oprulle de mulige scenarier, men enhver kan vel forestille sig,
hvad det kan betyde?

Uanset, hvad der sker i den kommende tid, så vil jeg holde jer
underrettet - og så er min gamle hjemmeside www.frisporet.dk
ved at blive vakt til live igen. Der er allerede kommet nye varer
på siden, og hen over sommeren vil jeg få lagt endnu flere ting i
webshoppén. Og med det vil jeg ønske alle et godt og forhåbentlig
bedre forår end de sidste par år, der ikke har været nogen dans på
rosen.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

Indhold



14 - Den svenske dronning



18 Polyplate-huse



46 'Nord'-pakvognen

Leder	3	Ferieekspresen til Venedig fra A.C.M.E.	31
Indhold.....	4	Spor i vandet	32
Hjørring-banerne igen.....	5	Den rød/hvide My.....	36
F 1200 - den svenske dronning	14	Dekas løsdele	37
Dual-mode - den sidste kilometer	17	Nye, franske bilmodeller.....	38
Polyplate-huse fra kibri.....	18	Flere nye CIWL-vogne.....	40
Fem i fem	20	Kalejdoskopet.....	41
PF med tørvehæk	22	SNCF "Nord"-pakvogn	46
Nyt fra Dekas	24	Anlægget af CFS	48
Ostevogn Litra IVO	25	Modelbil med modeljernbane	52
En herlig specialitet fra Dekas.....	25	Jeg går mig en tur langs med banen.....	53
Postvogn litra P.....	26	Japansk smalspor.....	58
P som Postvogn	28	En billedanalyse	60
Ny litteratur	30		

SPOR OG BANER



**NÆSTE UDGIVELSE
20. JUNI 2024**

Forsidefoto:

Stort billede: Hirtshals Havnestation. M/F "Skagen" i færgelejet 1965, HP 13 holder klar med forbindelsestog (Foto JCJ)

Lille billede t.v.: Heljans nye postvogn

Lille billede t.h.: Dekas-tørvevogne. Foto Vagn Holstein

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.

Hjørring-banerne igen

Af Jens-Christian Jensen

I forlængelse af rejseberetningen fra Løkkenbanen i nr. 71 og 72 har flere læsere efterlyst lidt baggrundsstof om Hjørringbanerne, Hjørring Privatbaner som de officielt hed i de senere år.

Her følger en kort historik:

Efter Statsbanen Aalborg-Frederikshavn (Vendsysselbanen)s åbning i 1875, Skagensbanen i 1890 og Fjerritslev-Frederikshavnbanen i 1899 opstod et stærkt ønske om nye baner i det store banetomme område i Vendsyssels "indland" (området mellem Statsbanen og FF-banen) samt det tilsvarende banetomme område vest og nord for Statsbanen (jfr. kort!) i det daværende Hjørring Amt. Efter de sædvanlige møder, tovtækkerier og deputationer til Rigsdagen udmøntede disse ønsker sig i forbindelse med den store jernbanelov af 1908 i vedtagelsen af følgende fire baneanlæg (som privatbaner med statsstøtte):

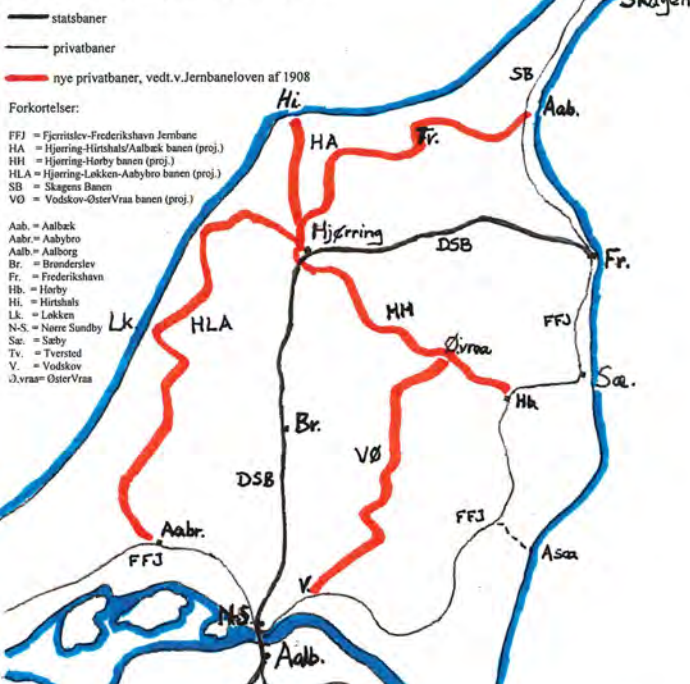
- Hjørring-Løkken-Aabybro (HLA)
- Hjørring-Hørby (-Sæby) (HH)
- Vodskov-Østervrå (VØ) og
- Hjørring-Aalbæk (m. evt. sidebane til Hirtshals) (HA)

Da staten (også den gang) fattedes penge, var det en betingelse, at der kun kunne igangsættes fire nye baneanlæg hvert år. De to baner HLA og HH var så heldige at komme først i køen til igangsættelsestilladelser til anlægsarbejdet, og de kunne indvies hhv. d. 4. juni (HLA, 54,6 km) og d. 8. nov. (HH, 35,0 km) 1913. I Hjørring var banerne *ikke* ført ind til Statsbanestationen, men havde fået deres egen station, "Hjørring Vestbanegård". Det skulle man senere komme til at fortryde, men i 1913 gav det god mening, da formålet med banernes anlæg primært var at sikre gode forbindelser mellem en større by (Hjørring) og dens opland. Især havde man store forventninger til Løkkenbanen i forbindelse med den fremvoksende turisme til badestederne Løkken og Lønstrup samt godstransporter fra fiskerlejerne og de store tørvemoser vestpå. De to sidste Hjørringbaner, VØ og HA, kom derimod uheldigt fra start. Inden de fik starttilladelse, udbrød Første Verdenskrig (1914-18), som gav anledning



Vellingshøj holdeplads – og tidligere projekteret forgreningsstation – set fra nordgående Hirtshalsstog. Lige efter overskæringen skulle Aalbækstrækningen være grenet fra mod højre. (Foto JCJ 1965)

Vendsyssel, jernbaner o. 1900



Hjørring Vestbanegård i slutningen af 1920'erne. Forrest tog mod Løkken, bagved mod Hirtshals. Postkort



Turistplakat fra 1920'erne. For banerne var der et stort passagerpotentiale i den populære og voksende strandturisme efter Første Verdenskrig (som den bl.a. er illustreret i TV-føljetonen "Badehotellet").

til store prisstigninger og andre forstyrrelser og i sit kølvand – og desuden barslede med et – for banerne – dødsensfarligt fænomen: *automobilet*! Da Vodskov-Østervråbanen (km 36,5) endelig var færdig i 1924 – 16 år efter dens vedtagelse(!) – måtte det konstateres, at en stor del af dens tiltænkte transportopgaver allerede var snuppet af bilerne. Med Hjørring-Aalbæk-banen gik det på en måde værre, idet man simpelt hen opgav at bygge dennes hovedstrækning Hjørring-Tversted-Aalbæk. Til gengæld byggede man dens (i loven nævnte) sidebane til Hirtshals! Staten var nemlig (siden 1917) gået i gang med at bygge en stor ny fiskerihavn ved Hirtshals, og så derfor gerne, at bygningen af en baneforbindelse hertil blev fremmet. Med det for øje hævedes Statens tilskud fra de oprindeligt lovede 50% til 60% af anlægsomkostningerne. Hirtshalsbanen (16,9 km) kunne indvies i 1925, og skulle snart vise sig at blive Hjørringbanernes ”guldflugt”.

Hjørringbanerne først med motorisering

Allerede inden de to sidste Hjørringbaners åbning havde HLA og HH taget skridt til at billiggøre driften og tage kampen op mod bilerne. De var således (sammen med Aalborg Privatbaner og de smalsporede Haderslev-baner) de første i landet til at indføre motordrift, idet de i 1922 anskaffede to benzinmotorvogne fra fabrikken Deutsche Werke Kiel. Disse såkaldte Kielervogne blev forsøgt indsat i svagt benyttede persontog, mens godstog og de større persontog fortsat skulle køres med damplokomotiver – som da også anskaffedes til de to nye baner.

Selv om erfaringerne med de to første Kielervogne var blandede, var banernes ledelse indstillet på at fortsætte motoriseringen af togdriften i den fortsatte overlevelseskamp mod stigende udgifter og faldende indtægter (pga. den voksende bilkonkurrence). I løbet af 1920'erne anskaffedes yderligere fire motorvogne, og efter Rigsdagen i 1931 (i kølvandet på den økonomiske verdenskrise) havde vedtaget en lov om moderniseringslån til vanskeligt stillede privatbaner fik Hjørringbanerne mulighed for at indkøbe tre dieselelektriske lokomotiver og en diesel-rangertraktor fra Frichs.

Omlægning og sammenlægning. Norgesrute

Trods moderniseringstiltagene blev vilkårene for banedriften stadig vanskeligere i løbet af 1930'erne. En opmuntring var det dog, at det ønske, der i mange år havde været om *en ny rute mellem det nordlige Jylland og det sydlige Norge* endelig så ud til at blive til virkelighed, idet Kristiansand Dampskibsselskab i forsommeren 1939 åbnede en skibsforbindelse mellem Kristiansand og Hirtshals. Skibet M/S Skagerak var ovenikøbet forsynet med et kort jernbanespor, som dog ikke var til nogen nytte, så længe der ikke var bygget jernbanefærgelejer i de to havne. I sommeren 1939 blev eksprestoget ”Nordpilen” delt i Hjørring, så den ene del blev kørt til Hirtshals Havn med omstigning til Norgesbåden. Det skete dog (indtil videre) kun denne ene sommer, for året efter, 1940, var Europa i krig. Den nye Norgesrute havde dog gjort det endnu mere indlysende, at der måtte ske en nyordning af banegårdsforholdene i Hjørring for at muliggøre en mere direkte forbindelse mellem DSB og privatbanerne, ikke mindst Hirtshalsbanen. Der blev udarbejdet et projekt, hvor Hirtshals- og Løkken-banerne blev omlagt til en helt ny strækning uden om Hjørring og direkte ind til DSB-stationen vestfra (Hørbybanens omlægning blev lettere, da den i forvejen passerede tæt forbi statsbanestationen).



De to første Hjørringbaner, HLA og HH, anskaffede fra begyndelsen syv damplokomotiver fra Henschel i to forskellige varianter. HLA 1 (senere HP 1) som ses her, var den største, tre-koblede type, som der var tre af, mens der var fire af den mindre, to-koblede type. De store var de bedste, og nr.1 overlevede længe nok til at trække afskedstoget på Løkkenbanen i september 1963. (Fotograf: O.W.Laursen)



Allerede i 1922 -inden de sidste baner åbnede - anskaffede Hjørringbanerne motorvogne af denne type fra Maschinenbau Kiel, kaldet ”Kielervogne”, her i Kaas. Deres ejendommelige, spidse fronter gav dem nogle steder øgenavnet ”spidsmus”. (Fotograf og tidspunkt ukendt)



De motorvogne, banerne anskaffede i midten af 1920'erne, M 20-23, var langt mere driftsikre end ”spidsmusene”. M 20 (Scandia 1925), som ses her, var i fuldt vigør (om end den fik skiftet motor et par gange) helt frem til den blev udrangeret i 1971. (Foto: HGC)



Kort over de fusionerede Hjørring Privatbaner 1939-50, hvor nettet havde sin største udstrækning.

nen). Ekspeditionen af togene blev flyttet fra Vestbanegården til den nye fællesstation. På Vestbanegården bibeholdtes indtil videre privatbanernes værksteder og en del af den store ringremise, mens selve stationsbygningen blev udlejet. Inden dette store anlægningsarbejde kunne fuldføres (i 1942) var der imidlertid – også i rationaliseringsøjemed – sket en vigtig organisatorisk ændring. Den indebar, at de hidtil fire selvstændige selskaber, som havde haft et vist samarbejde omkring fælles personale- og materielbenyttelse og fælles ledelse – men med hver sin økonomi og ejerskab – pr. 1. april 1939 blev fusioneret til ét selskab med fælles økonomi og ejerskab over alle fire baner. Hjørring amtsråd overtog simpelt hen alle de aktier, som kommunerne langs de fire baner havde haft. Man kunne for så vidt have kaldt det nye selskab for "Hjørring Amtsbaner", men foretrak betegnelsen "Hjørring Privatbaner" (HP) – selv om der netop ikke var meget "privat" tilbage! (Kun ét andet dansk amt foretog en lige så vidtgående fusion af amtets privatbaner som i Hjørring, nemlig Bornholms Amt i 1934!). Som en vigtig del af nyordningen overtog amtet også flere bilruter, som hidtil havde konkurreret med banerne, og lagde driften af disse ind under det nye selskab, HP, som dermed også blev amtets største rutebilselskab.

Privatbanerne under Anden Verdenskrig

Den 9. april 1940 rykkede den tyske hær ind og besatte Danmark; men allerede forinden – ved Verdenskrigens udbrud i sept. 1939 – havde de danske myndigheder iværksat en række tiltag som følge af den pludselig ændrede verdenssituation, bl.a. blev privat bilkørsel forbudt, og bus- og lastbilkørsel blev også begrænset pga. benzin- og gummimangel. Man kan næsten sige, at den nye privatbanesammenslutning fik en flyvende start, for med bilkonkurrencens delvise bortfald måtte kunderne vende tilbage til banerne, og selvom disse også blev ramt af indskrænkninger og stigende udgifter (tilbage til dampdrift til erstatning af den billigere motordrift), gav banernes drift pludselig overskud igen – selv de ellers "skrantende" østbaner HH og VØ. En opmuntrende begivenhed i de mørke krigsår var indvielsen i 1942 af de nye (omlagte) strækninger ind til Hjørring og det nye privatbaneområde på Hjørring (DSB)station.



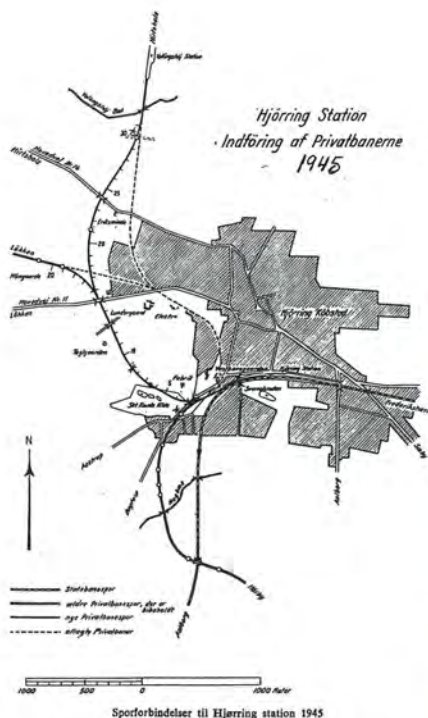
M 21 var, lige som "søstervognen" M 23, af en lidt kortere type. Disse vogne tjente banerne godt, til de blev afløst af Y-togene omkring 1970. (Foto: HGC)



HP 11 (tidl. HH 14, Frichs 1932), et af de tre store 300 HK's diesellokomotiver, banerne anskaffede i begyndelsen af 1930'erne. De havde rejsegodsrum og var derfor længere end de "firkantede", Frichs senere leverede til andre privatbaner. (Foto: KEJ)



Samtidig med HP's oprettelse i 1939 oprettede banerne den første bilrute. Med banenedlæggelserne fra 1950 og frem blev rutebildriften efterhånden den vigtigste del af virksomheden. Foto af chauffør Arne Pedersen ved "sin" bus; han var ansat i HP i 37 år! (HP 1989).



Plan over den store baneomlægning ved Hjørring, som var fuldført i 1942 (ikke i -45, som der står på kortet!)



Pressefoto af indvielsen d. 3. oktober 1942 med teksten: "Den omlagte Hirtshalsbane tages i Brug under festlige Former". (Politikens HHH 1943).

Efter krigen

I 1945 stod Hjørringbanerne – lige som landets øvrige baner – med et nedslidt produktionsapparat, og efterhånden som forholdene normaliseredes, vendte de gamle plager fra mellemkrigsårene: stigende udgifter og svigtende indtægter (bilkonkurrencen) tilbage. Heldigvis havde banerne under krigen bevist deres nytte og høstet goodwill deraf, hvilket udmøntede sig i en politisk vilje til i efterkrigsårene at tilbyde de betrængte baner moderniseringslån. Hjørringbanernes ønskeseddel lød bl.a. på tre skinnebustog (en ny togtype, som – efter svensk forbillede – lanceredes i Danmark i slutningen af 1940'erne), et større diesellokomotiv, moderne personvognsmateriel til Hirtshalsbanen samt udskiftning af nedslidte skinner. De hurtigt stigende driftsunderskud



Denne orangegule skinnebustog, Ms 30 med bivogn Ds 65 var det ene af to skinnebustog, HP modtog for statens moderniseringslån efter krigen. De kørte på det efterhånden skrumpende banenet frem til udrangeringen 1969. (Foto: HGC)



Også den lange personvogn CL 30, banernes første bogievogn, var en del af efterkrigstidens moderniseringshjælp. (Foto: HGC)

sidst i 1940'erne førte imidlertid til, at HP valgte at nedlægge den svagest trafikerede strækning, Vodskov-Østervrå, fra marts 1950. Denne bane, som ellers løb gennem nogle af Vendsyssels mest naturskønne egne omkr. Jyske Ås, fik altså kun en levetid på 25 år! Staten mente herefter, at ønsket om nyt skinne-materiel kunne tilgodeses ved genbrug af VØ's gode skinner på Løkkenbanen, og at ønsket om nye skinnebuser kunne reduceres fra tre til to! Allerede tre år efter ringede klokkerne for den næste strækning, Hjørring-Hørby, som nedlagdes i marts 1953 og erstattedes af banernes rutebiler. HP's samlede banelængde var herefter mere end halveret! Til gengæld var HP's rutebilnet vokset tilsvarende. Med det resterende motormateriel og nye skinnebuser kunne damplokomotiverne, som havde gjort stor nytte under krigen, nu udgå af den

daglige drift. Banerne beholdt dog fem af de bedste damplokomotiver i reserve op igennem 1950'erne.

1950'erne. Op- og nedture. Jernbane-færge til Norge.

I 1953 nedsatte staten den såkaldte Privatbanekommission, som skulle vurdere de resterende privatbaners berettigelse og levedygtighed. Disse blev af kommissionen inddelt i tre grupper. Gruppe 1 var de baner, som – ud fra deres trafik og potentiale vurderedes som levedygtige "indtil videre". Gruppe 2 var baner, som ikke var helt håbløse, men hvis overlevelse skulle tages op til vurdering inden for de nærmeste år, og endelig Gruppe 3, som var de baner, man ikke levned mange chancer. Af HP's strækninger placeredes Løkkenbanen i gruppe 3, mens Hirtshalsbanen kom i gruppe 1. Begge



Knudepunktet for de østlige Hjørringbaner var stationen i Østervrå. Dét sluttede med nedlæggelsen af Vodskovbanen i 1950, og kun tre år efter var det også ude med Hørbybanen. Den pænt store by Østervrå kunne ikke mere smykke sig med betegnelsen stationsby! (Luftfoto af Sylvest Jensen 1950/Kgl.Bibl. L05422_030)



Her ses et af de køreklare damplokomotiver, HP 1, med et (sær-)godstog i Hjørring med tankvogne til Hirtshals i begyndelsen af 1950'erne. Men 1955 var det sidste år med damp på HP. (Foto: O.W.Laursen)



Den nye Havnestation og jernbanefærgeleje i Hirtshals. (Foto: JCJ 1963)

de tilbageværende Hjørringbaner lå under gennemsnittet for samtlige privatbaner m.h.t. såvel person- som godstransport; men når Hirtshalsbanen ikke desto mindre vurderedes "levedygtig" på længere sigt, skyldes det, at godstrafikken til Hirtshals Havn var voksende, samt Norgesforbindelsen. Færgeruten mellem Hirtshals og Kristiansand var kommet i gang igen efter krigen, i de første år som sommerrute. I løbet af 1950'erne lykkedes det endelig at realisere planen om ruten som en jernbanefærgeforbindelse. Kristiansand Dampskibsselskab lod bygge en stor ny færge, M/S "Skagen", med et gennemgående jernbanespor. I begge havne var der nu bygget jernbanefærgelejer, og i Hirtshals var der anlagt spor fra havnebanen hen til færgelejet og en nyanlagt færgestation. Den festlige åbning af den nye rute fandt sted sidst på året 1958, og gav hurtigt anledning til en markant stigning i passagertallet og godstrafikken – som nu kom til også at omfatte godsvogne mellem Norge og det europæiske jernbanenet via Hirtshals-Hjørring. Netop samme år havde HP modtaget sit nye kraftige diesellok (HP 13 på 600 HK, bygget af tyske MaK), som der nu blev god brug for, både til de større godstog og til de "internationale" passagertog. I 1960'erne kørte om sommeren gennemgående vogne fra Nyborg Færge, som i Hjørring blev skilt fra Frederikshavn-to-



Den nye, enkeltsporede jernbanefærge M/F "Skagen" i Hirtshals færgeleje. (Postkort, JCJ's samling)



Samme år, 1958, hvor jernbanefærgen begyndte, modtog HP deres nye diesellokomotiv HP 13 (MaK 1958, 650 HK), som blev uundværligt i "den internationale" trafik. Det ses her rangere på havnebanen i Hirtshals. (Foto: Jørgen Knudsen)



Travlhed på Hirtshals Havnestation efter færgeankomst. Ved perronen gennemgående DSB- m.fl.vogne. (Foto JCJ 1965)



M/F "Skagerak"'s forlis d. 7. september 1966. Pressefoto m. teksten "Helikoptere og forbisejlende fartøjer stævner mod færgeren Skagerak for at undsætte passagerer og mandskab fra det nødstedte skib." (Gengivet efter Politikens HHH 1967).

gene og indkoblet i HP's forbindelsestog til Norgesfærgerne. Et enkelt år, 1965, kørte endda gennemgående vogne til og fra Köln i Tyskland! I Hirtshals blev der anlagt et nyt spor direkte til Færgestationen uden om Hirtshals station for at undgå den tidsrøvende rangering ad det hidtidige spor. Det norske rederi indsatte 1965 endnu en færge, den noget større "Skagerak" (med tre spor!) på ruten. Den blev dog et kort bekendtskab, idet den allerede året efter forliste undervejs fra Kristiansand til Hirtshals i en voldsom efterårsstorm. På mirakuløs vis reddedes alle passagerer og hele besætningen i land, men den nye færge sank med sin last af biler og jernbanevogne. I en periode var kapaciteten på ruten således stærkt indskrænket, indtil en ny færge, "Christian d. IV" (et søsterskib til den forliste Skagerak) kunne indsættes i 1968.

Løkkenbanens nedlæggelse. Hirtshalsbanen moderniseres.

Mens solen omkring 1960 skinnede på Hirtshalsbanen, samlede mørke skyer sig over Løkkenbanen, sådan som Privatbanekommissionen havde forudsagt. Trods bestræbelser for at holde



Hirtshals Havnestation. M/F "Skagen" i færgelejet, biler under ombordkørsel, i perronsporet afgående forbindelsestog med HP 13. (Foto JCJ 1965)



Hirtshals Havnebane. HP 13 er ved at trykke forbindelsestog op ad havnesporet til Hirtshals station. I toget (foruden et par godsvogne) gennemgående DSB-vogne (1.- og 2. kl.) Hirtshals Havn – Nyborg Fgh., lokal personvogn (CL 30) og pakvogn. (Foto: JCJ 1965)



Løkkenbanen nedlagt! På den forhenværende Kaas station forbereder banekolonnen demontering af sporet. (Foto H.J. Fredberg 18. september 1964)

på banens vigtige kundegruppe, badeturisterne, bl.a. ved at køre gennemgående badetog (lige som bl.a. Gribskovbanen og Odsherredsbanen gjorde det fra Kbh.) fra Aalborg til Løkken på sommersøndage (i 1955 og -56) lykkedes det ikke at vende udviklingen; og da banens største godskunde, tørvebrikkefabrikken ved Kaas omkring 1960 standsede produktionen, var HLA's dage talte. Da et forslag om i det mindste at bevare strækningen Hjørring-Løkken ikke kunne opnå flertal, ophørte driften af banen Hjørring-Løkken-Aabybro fra og med slutningen af september 1963 (se Spor & Baner nr. 71-72).

Nedlæggelsen af de to østbaner i 1950 og -53 havde ikke givet anledning til nogen større oprydning i mængden af rullende materiel, da der var god brug for det meste på de to overlevende strækninger; men denne store oprydning i materielparken kom nu, efter Løkkenbanens nedlæggelse. I løbet af få år udrangeredes alle banernes godsvogne og personvogne bortset fra den "nye" bogievogn, CL 30. Godstrafikken bestod nu væsentligst af "fremmede" godsvogne i transit via Norgesruten, og til at bestride persontrafikken havde HP i 1968 modtaget to stk. tovgangstog af y-togstypen – det nye "mirakeltog", som uden tvivl reddede de 13 privatbaner, som



I 1968 modtog HP to togsæt (Ym+Ys) af de nye motortog, der var udviklet til de danske privatbaner i samarbejde med den tyske fabrik Uerdingen. Togene repræsenterede et stort spring fremad i komfort og teknik. På billedet fra Hjørring er et af de nye tog netop ankommet fra Hirtshals (med styrevognen mod fotografen), t.v. "gamle" HP 13 med et traditionelt persontog – dog med nyindkøbte CP-vogn fra DSB, nr.31. (Foto: H.J. Fredberg, 1970).

overlevede den store privatbanemassakre i 1960'erne. Med leveringen af en mellemvogn og yderligere to-vognstog i 1974 og 1983 kunne hele Hirtshalsbanens persontrafik klares med disse tog, og det sidste traditionelle personvognsmateriel kunne skrottes. Det oprindelige motormateriel, de tre gamle Scandiavogne og skinnerbusserne var da for længst skrotet. Af lokomotiver var det sidste damplokomotiv HP 1 og de gamle Frichs "firkantede" 10, 11 og 12 ophugget i løbet af 1960'erne. Det tilbageværende, MaK-lok'et nr. 13 fik selskab af et par overtallige diesel'er fra de store nedlæggelser i 1968-69: HP 14 (ex. TFF) og 15/ex. AHB) samt, til hjælp for banernes egen dieseltraktor HP 40 (Frichs 1934) ved rangeringen i Hirtshals og Hjørring, et par rangertraktorer fra hhv. FFJ og DSB. Endelig modtog banen i 1976 et splinternyt diesellok, HP 16 (Henschel, 1.160 HK. Da banens spor var blevet totalt fornyet i slutningen af 1960'erne stod Hirtshalsbanen fra midten af 1970'erne godt rustet til fremtidens trafikale udfordringer.

Norgesruten: jernbanefærgernes storhed og fald.

I de første år efter indvielsen af jernbanefærgeruten fra Hirtshals til Kristiansand (markedsført som "Skagerak-expressen") medførte den en markant stigning af både passager- og godstransporterne ad banen. Godstransporten voksede stærkt fra 1.118 tons det første år (1958/59) til over 50.000 tons (svarende til 7.900 overførte godsvogne) i 1970/71, men faldt herefter til et mere beskedent niveau, svingende omkring 30.000 tons pr. år. På et tidspunkt i 1970'erne sejlede samtidigt fire jernbanefærger på ruten; men den generelle udvikling i 1980'erne og 90'erne gik desværre ikke jernbanernes vej. EU og "Det indre marked"s krav om fri konkurrence på transportområdet tilgodeså i praksis vejtransport, og i takt med at denne blev dominerende, var de skiftende rederier på ruten ikke motiverede for at fremme trafikken med jernbanefærger, så de nybyggede færger blev rene bilfærger. Dertil kom, at DSB ikke var interesseret i en spredning af godstrafikken mellem Danmark og Skandinavien, men ønskede at koncentrere denne til deres egen "Danlink"-rute via Øresund. HP's driftsberetning for 1995 meddeler lakonisk, at "DSB har pr. 02.06.96 opsagt aftalen vedrørende overførsel af konventionelle jernbanevogne via Hirtshals-Kristiansand." Hermed var det slut med Skagerak-rutens eksistens som jern-



Y-togene blev en stor succes, og der blev brug for større kapacitet. I 1970 modtog banen en mellemvogn (litra Ym), så der nu kunne formeres tre-vognstog i myldretiden. Et sådant ses her på vej sydpå fra Hirtshals. (Foto: JCJ 1989)



Den nyindsatte tre-spors jernbanefærge M/F "Christian IV" hviler ud i færgeløjet, mens HP 13 rangerer med en stamme godsvogne i Havnestationens perronspor. (Foto: Jørgen Knudsen 1968).



Rangertraktor HP 40 rangerer ved havnestationen i Hirtshals. (Foto: Jørgen Knudsen 1968)



Hirtshals Havn og station set fra luften, med bilfærgen M/F "Braemar" i færgeljet. Den store fiskerihavn domineres endnu af traditionelle (små) kuttere. (Postkort fra 1980'erne, JCJ's samling)



Den tre-sporede bil- og jernbanefærg M/F "Borgen" under udsejling fra Hirtshals. Indsat på H-K-ruten som nybygget i 1975. Sammenlignet med gamle "Skagen" (hvis navn den arvede ved rederiskiftet i 1990) er den ikke nogen skønhedsåbenbaring, og en ombygning i 1980'erne med bl.a. et ekstra bildæk gjorde den endnu mere klodset og uharmonisk. Den skulle desværre blive sidste jernbanefærg på ruten. (Postkort fra 1980'erne, JCJ's samling).

banerute efter 38 år. I endnu nogle år prøvede HP at fastholde en andel af passagertrafikken i forbindelse med færgerne, men siden 1995 kører togene ikke længere til Hirtshals Havnestation.

Hirtshalsbanen i dag. Fra HP til NJ

Man kan i dag, 2024, stadig komme med tog til Hirtshals. Som "katten med de ni liv" har den overlevet de seneste årtiers tilbagevendende kampagner for at afskaffe de tilbageværende privat- og lokalbaner som forældede fortidslevn. Opskriften på overlevelse var endnu en gang en fusion; denne gang mellem de to overlevende, nordjyske privatbaner, Hirtshalsbanen og Skagensbanen, som i 2001 fusionerede til det nye selskab "Nordjyske Jernbaner" (NJ) – med ledelse og værkstedsfaciliteter i Hjørring. I forbindelse med den store kommunal-strukturereform i 2007 blev NJ lagt ind under den nye Region Nord-



Diesellokomotiv HP 14 (Frichs 1953, tidl. TFJ, tidl. HV) rangerer på klappen til M/F "Christian IV" efter ombygningen i 1982 af leje og færgeklapp til de nye, brede bilfærger. "Christian IV" blev solgt i 1984. Herefter var der kun én jernbanefærg på ruten i resten af dens tid. (Foto: Jørgen Knudsen 1983)

jylland/Nordjyllands Trafikselskab (NT) som datterselskab. NJ driver i dag foruden persontrafik på egne strækninger (Hirtshals- og Skagensbanen) også – som entreprenør under NT – på DSB-strækningen Aalborg-Frederikshavn og på Aalborg Nærbane (Skørping-Lindholm).

Næste år, i 2025, fylder Hjørring-Hirtshalsbanen 100 år! Bortset fra selve jernbanestrækningen er der nu op til jubilæumsåret ikke meget at se af "den gamle Hirtshalsbane", idet alle stationerne, inkl. Hirtshals, er solgt fra/omdannet til simple "stoppesteder", de store sporsystemer i Hirtshals, på Hirtshals Havn og (delvis) i Hjørring er borte, og det rullende materiel består udelukkende af et større antal motorvognssæt af typerne "Desiro" og "Lint". Men dog - trods alt - en slags jernbanedrift!



HP 16 rangerer en godsstamme ombord på M/S "Skagen" (tidligere "Borgen", som havde skiftet navn – og farve – i forb. med rede-risikftet året før. (Foto: JCJ 1991)



H-K-ruten var mht. jernbanetrafik en godsrute, men en sjælden gang transporterede den også passagertog – som her i juni 1989, hvor et udflugstog (norsk motortog type 86 med styrevogn) holder ved siden af HP's Y-tog på Hirtshals st. efter overførsel med færgen fra Kristiansand. (Foto JCJ 1989)



Stort lokomotiv med lille tog! HP 16 syd for Hirtshals med et diminutivt godstog. I godsrutens senere år skulle det blive et hyppigt syn! (Foto: JCJ 1989)



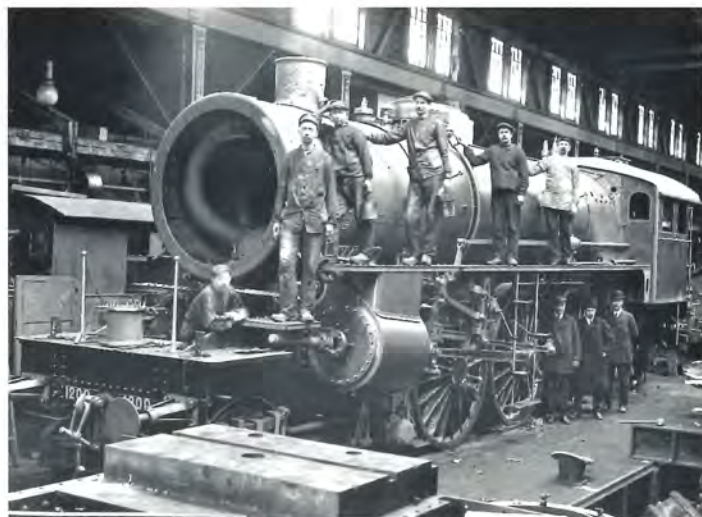
Efter udrangeringen af Y-togene i 2005 kom togene på Hirtshalsbanen til at se sådan ud! Dette "Desiro"-tog er dog fotograferet i Skagen – i det nye selskabs "kagedåse"-design, som der kan være forskellige meninger om. (Foto: JCJ 2014)

F 1200 - den svenske dronning

Fabrikspladen på F 1200,
fotograferet den 31. august 2008.
Foto Flemming Søeborg.



Håndkoloreret foto af F 1200 ca. 1914-18. Ukendt fotograf. Järnvägmuseum KDAJ08035.



F 1200 under konstruktion hos NoHAB, Trollhättan 1914. Samling Lars Olov Karlsson.

Af Lars Olov Karlsson og Flemming Søeborg

Det måtte jo komme, den svenske udgave af F-lokomotivet efter den store succes med E-maskinen fra DSB. Märklin og Trix tilkendegav allerede dengang, da den danske model udkom, at den svenske udgave ville komme på et tidspunkt, og det er så nu.

Da det første lokomotiv, F 1200, var færdigt, blev det bragt til Den store, baltiske Udstilling i Malmø, som åbnede i foråret 1914. Desværre brød Første Verdenskrig ud samme år, og udstillingen lukkede i efteråret. F 1200 blev indsat i trafikken og kørte hovedsageligt med eksprestog på strækningen Stockholm-Malmø. Lokomotivet skiftede flere gange mellem Stockholm-Göteborg og Göteborg-Malmø, og visse strækninger blev kørt med B-lokomotiver.



F 1200 med eksprestog i Nyboda, Sverige i 1927. Foto Järnvägmuseum, Gävle.

Den 1. august 1918 skete Sveriges hidtil værste togulykke ved Getå. Det var natekspressen fra Malmø til Stockholm, trukket af F 1200, som væltede ned mod vandet, fordi en dæmning var skredet. Mange vogne brød i brand, de var bygget af træ. Over 40 personer omkom, de fleste på grund af branden i vognene. F 1200 blev kun lettere beskadiget, og efter at der var anlagt en kortere strækning mellem lokomotivet og selve jernbanestrækningen, kunne lokomotivet trækkes op, køres til værksted, og det kom hurtigt i drift igen. Vognene blev for det meste skrottet på ulykkesstedet.

F-lokomotiverne blev kun benyttet på stambanerne fra Stockholm mod Malmø og Göteborg samt mellem Malmø og Göteborg. F-lokomotiverne var for tunge til de øvrige strækninger, og de blev erstattet af elektriske lokomotiver og blev henstillet. SJ forsøgte at sælge dem i udlandet, men til sidst var det kun DSB, der viste interesse for dem. Lokomotiver-



Der er ikke mange billeder af E 964 i omløb, men her ses P 926, E 964 og R 962 i Fredericia cirka 1946-48. Foto PSE, arkiv Hans Gerner Christiansen.



E 964 (alias F 1200) efter at være kommet i land i Hälsingborg den 18. juni 1963. Bemærk, at maskinen er afkoblet. Foto Frank Stenvall.



F 1200 ved Bränninge 1915. Foto Erik Wilhelm Snell, Järnvägs-museum KBIA04744.

ne kunne ikke overføres på sædvanlig vis, så kedlen måtte transporteres på en separat godsvogn for at holde akseltrykket nede.

Tiden i Danmark

DSB købte alle 11 maskiner (nr. 1200-1210 + 1271). De svenske maskiner blev ombygget en del af DSB - ikke blot fra venstrestil til højrestyring, men også med ny fyrkasse, ændret førerhus, ny lanterneføring og selvfølgelig på selve udseendet. E-lokomotiverne fik tilmed højere, tilladt hastighed end i Sverige. De var så velegnede til danske forhold, at DSB midt under den tyske besættelse af Danmark bestilte 25 nybyggede E-maskiner hos Frichs - disse maskiner (nr. 975-999) blev i det store og hele bygget efter de svenske tegninger, dog med visse ændringer (f.eks. svejset tender). Selvom DSB behøvede maskinerne ret akut, varede det indtil 1950, førend alle maskinerne var leveret. Årsagen var blandt andet, at Krupps fabrikker i Tyskland ikke var i stand til at levere de store drivhjul på grund af krigsforholdene.

Hos DSB var man tilfredse med de svenske maskiner, der navnlig blev benyttet til hurtigtog i Østjylland og på Fyn, men de måtte også benyttes til godstog (max. 600 t). Endvidere kørte de på strækningen København-Gedser med en højeste hastighed på 100 km/t. Da der op gennem 1950'erne blev anskaffet store serier af nybyggede diesellokomotiver, faldt behovet for de enerigitunge og mandskabskrævende damplokomotiver, og de svenske maskiner var de første, der blev udrangerede. Nr. 971 blev udrangeret i 1961 efter at have været hensat siden 1956. I løbet af 1960'erne blev resten af 'svenskerne' hensat.



Den nyrestaurerede F 1200 på Sandviken station i 1966. Ukendt fotograf, samling Lars Olov Karlsson.



Et billede mere med F 1200 på Sandviken station, 1966. Samling Lars Olov Karlsson.

Tur-retur

I lyset af udrangeringerne i Danmark tog Järnvägs-museet i Stockholm kontakt med DSB for at tilbagekøbe et lokomotiv til museumsbrug. På dette tidspunkt var det forbudt at eksportere skrot fra Danmark. Man fandt et smuthul: Man kunne bytte dansk skrot mod svensk skrot. Så SJ afsendte et udrangeret R-lokomotiv (godstogs-maskine med akselrækkefølgen 0-E-0), og E 964 (ex. SJ F 1200) blev sendt via Helsingborg til Östersund i det nordlige Sverige. På en eller anden måde havde personalet på SJ's militærkontor fået lokomotivet klassificeret som beredskabslokomotiv (med placering på Järnvägs-museet), så nu kunne det renoveres med militære bevillinger. Vi skal



Publikum var mødt talstærkt op i Tierp 1978, men bemærk - stort set ingen har kamera med, dette skulle opleves 'live'. Foto Lars Olov Karlsson.



SJ F 1200 med kong Carl XVI Gustaf i Tierp 1978 i førerhuset (med kasket). Foto Lars Olov Karlsson.



SJ F 1200 med Carl XVI Gustaf på perronen i Tierp 1978. Foto Lars Olov Karlsson

i denne sammenhæng ikke glemme, at chefen for SJ's militærkontor samtidig var formand i den svenske jernbaneklub. Man kan vel anse denne handle måde som forældet i dag.

I Järnvägmuseets regi blev der kørt flere ture med F 1200 i nyere tid. En kørsel Gävle-Tierp i 1978 skete med kongevognen og med kong Carl XVI Gustaf i førerhuset. Det er tvivlsomt, om kongen egentlig kørte lokomotivet, men han skulle have spurgt "hvor sidder hornet?" Mange år senere kørte lokomotivet til Odense. På lokomotivets 100-års fødselsdag kørte man fra Gävle og til Malmø. På hjemturen standsede man i Getå og afholdt en mindeceremoni.

E 966 (ex. F 1202) blev i 1999 købt af foreningen Järnvägmusei Vänner, som påbegyndte en renovering. Fra begyndelsen havde man regnet med F 1202 som kørende maskine og 1200 som udstillingsgenstand i museet. Det er endnu ikke afgjort, hvordan det skal være. 1200 er i betydeligt bedre stand end søstermaskinen. Man ved i dag heller ikke, om det overhovedet vil være muligt at køre med damplokomotiver på Trafikverkets spor i fremtiden.

F-maskinerne er, trods deres lange fravær, meget populære i deres hjemland, hvor man tydeligvis er stolte over de flotte maskiner - i Danmark er der ikke engang én eneste af disse så imponerende maskiner i køreklar stand, men det er vel et spørgsmål om prioritering og vilje? Synd er det i hvert fald, at de ikke kan opleves 'live'. Vi må indtil videre være tilfredse med vore Märklin/Trix-modeller, når de dukker op i butikkerne.



Et flot restaureret F 1200 med udflugtstog i Skåne den 9. august 2014. Foto Lars Olov Karlsson.



De tre 'søstre' SJ 1200, DSB E 991 og E 994 på et familieportræt den 31. august 2008. Foto Flemming Søeborg.

Dual-mode - den sidste kilometer



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Dual-mode er et relativt nyt fænomen ved jernbanerne - med udtrykket menes lokomotiver, der kan køre på to forskellige systemer, altså dels elektrisk, dels på dieselolie. Det giver en større fleksibilitet til rangering, da langt fra alle banegårde eller spor er overspændt med køretråd - og på fabriksområder kan køretråd ligefrem være umulige at have hængende. Endvidere er der en stor besparelse på CO2-emissioner. Omvendt har disse lokomotiver kun en begrænset anvendelse til strækningsafkørsel på olie, men alligevel nok til at rangere og køre kortere strækninger strømløst. Blandt disse dual-mode-lokomotiver finder man Vectrons-serien - man kunne næsten kalde dem "halve Vectrons" men lokomotivet er lidt længere (pga. den automatiske kobling).

BR 249, også kaldet dual mode - faktisk en halv Vectron med 'hjælpemotor'.



Der er masser af detaljer på fronten, herunder rangerplatforme.

Märklin har udsendt modeller af typen - ikke kun i DBAG's standard-røde udgave, men også fra andre operatører. Det er som altid vægtige og flotte maskiner med alskens finesser. På siderne er der - som i virkeligheden - udsparinger, sådan at man kan ane motorrummet inde bag de halvmatte glaspartier. Lokomotivet har nyudviklet, spinkel pantograf, diverse lyd- og lyseffekter, rangerkobling (attrap) og ekstra påsatte rangergelændere og platforme - alt sammen med til at give denne udgave af Vectron-modellen et helt eget særpræg.

Märklin nr. DB AG BR 249 Dual-mode. H0-model, epoke VI. Pris ca. kr. 3.300,- Findes også til TRIX med nr. 25290.



Og Märklin har husket det meget omtalte skrå håndgreb til dørene.



Motorrummet kan netop anes gennem 'vinduet' i siden - en original detalje.

Polyplate-huse fra kibri

Af Flemming Søeborg

Kibri har påbegyndt en ny serie af modelhuse, fremstillet i materialet polyplate, som er et præcist tilskåret, meget stærkt materiale, der viser nye metoder i modelhusbygning. Polyplate udmærker sig ved at være ultratyndt, slidstærkt og smudsafvisende. I modsætning til de ellers velkendte laserskårne plader med tydelige brændspor er der slet ingen rester af brændt materiale, ligesom man som modelbygger heller ikke får snavsede fingre af materialet.

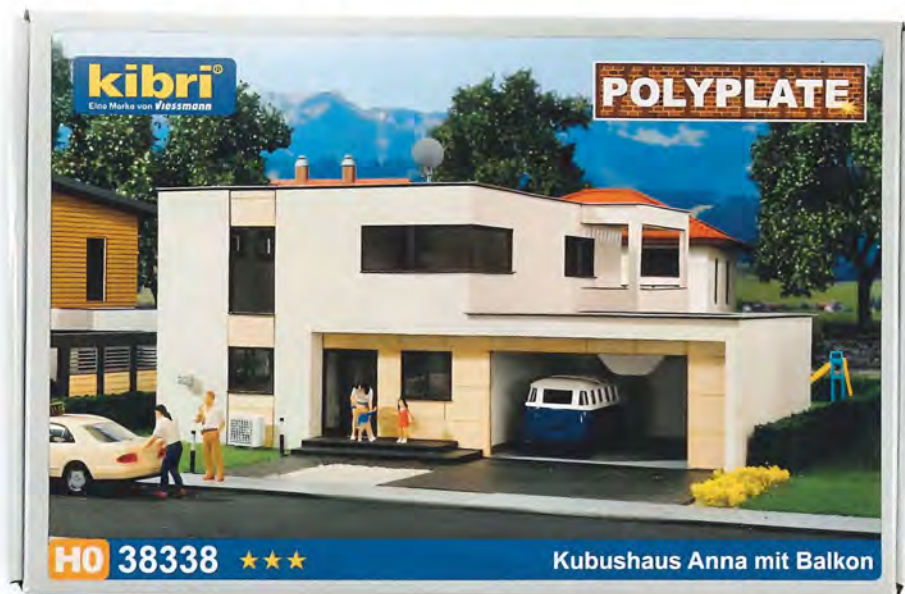
Huset "Anna" er et såkaldt 'kubus-hus', altså stringent firkantet, nøgternt, stilistisk rent og meget funktionalistisk med store, hvide flader, store vinduer og er konstrueret med en blanding af nye materialer - ud over polyplate også gulve og vinduesrammer af træ. Dertil kan man købe belysningssæt med dioder i varierende hvide og gule farver.

Åbning og orientering

Umiddelbart ligner indholdet andre laserskårne byggesæt. Der er vedlagt en noget uoverskuelig, tosproget byggevejledning, man først må gennemse og forstå; dertil kommer separat vejledning for belysningen.

kibri anbefaler deres egen lim til samling, men de nævner også, at man kan bruge almindelig, hvid lim til samlingen - så jeg brugte R/C Modellens Craft Glue, der er min 'vidunderlim' til snart sagt alting. Denne type byggesæt kræver øjagtighed i samlingerne, det er ikke som plastichuse, hvor delene kan lirkes og lempes på plads, fordi limen smelter delene sammen.

Overraskende nok begynder man med øverste etagedæk, hvor eventuelle lysindsatser skal loddes sammen og moteres (Viessmann nr. 6002/6003). Heldigvis er delene præget med numre, men man skal holde tungen lige i munden, for tegningerne er ikke nemme at tyde - her havde det ubetinget hjulpet mere med en stribe fotografier. Rækkefølgen i følge vejledningen er ikke helt OK, for vinduerne skal sættes i murene, inden disse er limet fast - her er den bedste vejledning at finde i *Modelleisenbahner nr. 1/2024*. Og så skal man konstant sammenligne indholdsfortegnelsen med de enkelte dele - man kan ikke, som ved mange



Det fagre, nye kubus-hus fra kibri.



Delene i sættet - 'lige til at gå til'.



Elastikker er gode at have ved hånden.



Her ses, hvordan selv moderne huse byder på byggesjusk... der mangler et stykke af gelænderet.



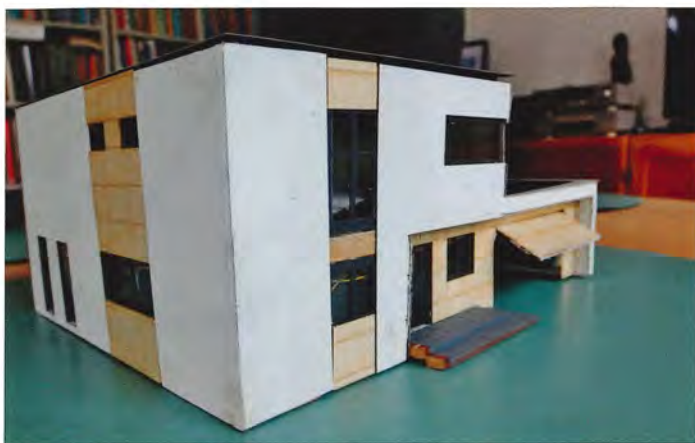
Såvel inder- som ydersider er beklædt med polyplate-materialet, et let nobret materiale.



Interessant, arkitektonisk detalje, direkte inspireret af 1930'erne funkisbyggerier.



En anden, arkitektonisk detalje - indlagte felter med ægte træ.



Her fornemmes det tydeligt, hvorfor hustypen kaldes 'kubus-hus'.



Selvfølgelig kører man standsmæssigt i en Citroën ID 19, når man bor så funktionelt.

konventionelle byggesæt, bare tage den ene del efter den anden og bygge løs, her må man langsomt pløje sig igennem tegninger, dele og ind imellem noget uklare tekster.

Ikke uden problemer

Bedst er det, hvis man kan afse et helt bord, hvor man kan lægge alle delene ud på og prøvesamle uden lim; så kan man bevare overblikket og nemmere komme igennem de mange dele, som huset består af (inder- og ydervægge, etageadskillelser osv.). Kig grundigt på hver eneste tegning og sæt først delene sammen, når du er 100 % sikker på, at det er det rigtige, du gør - og husk, at råvæggene skal passes fuldstændigt tæt sammen.

Efter samlingen af råhuset bliver det noget nemmere, men ind imellem kommer man 'på vildspor' og må skille tingene ad igen, men pasformen er uhyre fin, når blot man overholder, at ALT kræver rette vinkler. Mange dele er desværre meget 'levende' og svære at styre - og risikoen for, at man får smurt lim på de forkerte steder, er stor. Især hjørnerne er svære at få til at passe eksakt sammen - det kender man også fra laserskårne kartonhuse. Og så var der et par mangler undervejs: For det første manglede holdere til garageporten, som jeg endte med at lime fast i halvåben stilling - de papholdere, der fulgte med i sættet, var reelt ubrugelige. Der manglede også den sidste del af gelænderet på 1. sal, hvilket var værre, for de manglende dele skæmmet det ellers flotte, moderne glas-rækværk med støbejernsholdere. Her må jeg finde en løsning med tilpassede plaststumper. Vinduerne kan udarte sig til et sandt mareridt at få på plads - igen, fordi alting skal passe med mikrometers nøj-



Især hjørnet med balkonen tiltrækker sig opmærksomhed. I stueetagen sidder beskyttelsespapiret på ruderne endnu, men det ligner gardiner.

agtighed, så derfor - monter vinduerne, inden murene er limet fast!

Men omsider blev huset færdigt. Jeg undlod at fastmontere taget, for denne bygning skal naturligvis møbleres - ikke med gamle, dybe lænestole, Amagerhylder og massive egetræsborde i ridderstil, men med enkle, avancerede moderne møbler, abstrakt kunst på væggene og antydninger af køkken, soveværelse med mere. Men alt det må komme senere - tilbehørsindustrien er helt med på noderne. Og et godt råd: Smid intet ud undervejs, for man kommer givetvis til at kassere det forkerte - og der mangler nok nogle smålister og andet, når man er ved slutningen. Et flot hus og smukt hus, hvis det bliver samlet korrekt, men så absolut ikke for begyndere, og jeg tror ikke, at jeg vil bygge flere 'polyplate'-huse - så foretrækker jeg 'gammeldags plastichuse'.



Bygningen indeholder også forskellige former for gulvbelægning - trægulv, fliser

kibri nr. 38338 "Anna", kubus-hus. H0-model, epoke VI. Pris ca. kr. 550,-

Viessmann-belysning nr. 6002 og/eller 6003. Pris ca. kr. 85,- pr. stk.

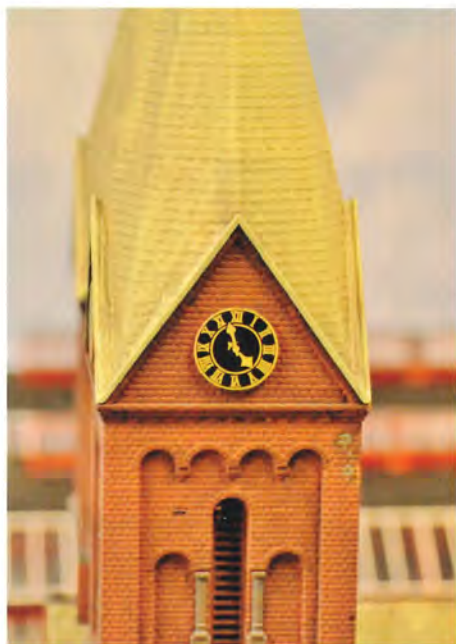
Fem i fem



Ældre Faller landstation. Klokken er næsten 5 minutter i 5.



Fem-i-fem på landsbykirken



Selv i model kan et ur gå en smule for hurtigt....

Tekst og fotos Niels Nørby

Har du nogensinde tænkt over, hvad klokken egentlig er på dit modelbaneanlæg?

Nogle modelbanefolk ynder at ændre tidsfaktoren når de kører med tog, så den passer til den skala man befinder sig i og lader eksempelvis en time være 6-10 gange kortere end i virkeligheden. Ingen tvivl om, at man på den måde sætter noget mere fut i afviklingen af togene, da tiden til rangering, stationsophold mm. mindskes kraftigt. Men hvad klokken reelt er i ens miniatureverden, er det nok kun de færreste, der bekymrer sig om.



Faller-forslag til selvbyggeri fra 1963. Her gik uret dets egne veje. Foto Ernst Plattner.

Rigtigt mange modelbane-ure viser dog faktisk, at klokken er fem minutter i fem, og dette er ikke helt tilfældigt.

På et tidspunkt tilbage i 1960'erne var der - ganske forbløffende - en større og ret ophedet debat i den tyske modelbanepresse om netop dette vigtige emne. Det hele var foranlediget af modelbanefolkets stigende irritation over producenterens vidt forskellige bud på, hvad urene på deres kirker, perroner mm. var sat til at vise. Det lå tilsyneladende generelt ikke lige til højrebænet for alle modelbyggere selv at ændre visernes placering, så urene kunne blive synkroniseret på de ofte beskedne Märklin-, Trix- eller



Og stueuret går også helt rigtigt - det er tid til modeljernbaner.

Fleischman-anlæg. De i dag helt almindelige farveprintere var endnu langt fra at blive opfundet og hver mands eje, så dermed var der ingen umiddelbar redningsplanke, bortset fra den mere besværlige metode med pensel og acrylfarve.

Chefredaktøren Werner Walter Weinstötter for det toneangivende modelbanemagasin MIBA skar efter sigende igennem debatten med et forslag om, at man burde kunne blive enige om at urene skulle vise "Fünf vor Fünf", altså fem minutter i fem, hvilket åbenbart generelt faldt i god jord. Dette er således blevet en "de facto standard modelbanetid". Fem



Godt at se, at DSB har styr på tiden.



Selv tårnuret på denne kæmpestore banegård viser rigtigt klokkeslæt.

minutter i fem forekommer på en eller anden måde også som et "passende tidspunkt", uden at jeg dog kan forklare helt hvorfor. Måske er det fordi dette klokkeslæt hverken opfattes som værende for tidligt eller for sent, samtidig med at det indikerer en form for "myldretid"?

Mange af de store fabrikanter har således i dag stadig mindst een model af en kirke, et rådhus, en banegårdsperron eller lignende i sortimentet, hvor et ur viser, at klokken er fem i fem. Andre producenter, eks. Heljan og Busch, har aldrig fulgt dette princip.

For artiklens forfatter er det hen over tid blevet en hel sport at finde flest mulige ure, der opfylder betingelserne. Både i model og virkelighed. Her er en del ure fra vidt forskellige producenter og tidsaldr vist sammen med nogle, der har deres helt egen tid. Prøv selv. God fornøjelse!



Ure i flere forme med den rigtige tid - det ligner et kibri-ark.



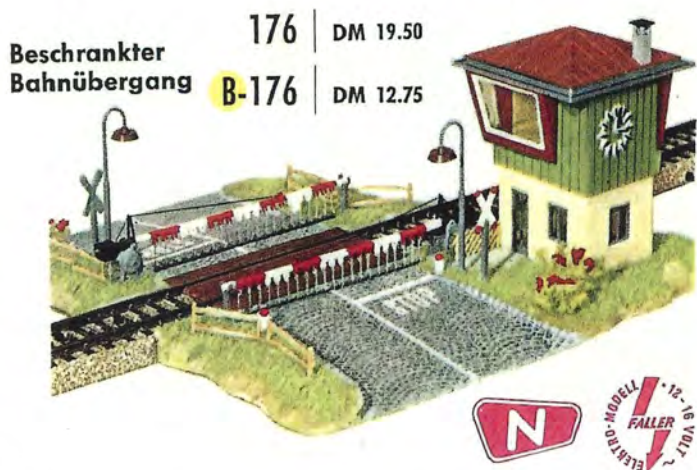
kibri og Viessmann holder tiden.



Eheim-ur fra 1956 viser en helt anden tid. Foto Ernst Plattner.



Faller-ur fra 1960'erne på østtysk sporravnsgang på Skjoldenæsholm 2018. Foto John Schøler Nielsen.



Fallers store, dyre baneoverskæring fra 1962 - her er tiden atter gået 'skævt' for firmaet. Illustration fra kataloget.

PF med tørvehæk



En stribe fuldtlæssede PF-vogne med tørve - forrest PF 15 563, 1945. Foto Frihedsmuseet.



Læsning af tørve på Stenlille station 1938-50. Foto Poul Vejrbæk. Lokhistorisk Arkiv Stenlille B870.



Roer på PF-vogne tørvehæk på Odense Sukkergøeri 1941. Forrest en vogn fra OKMJ. Fotograf ukendt.

Af Vagn Holstein

Både under Første og især Anden Verdenskrig steg behovet for transportkapacitet ved jernbanerne kolossalt, især til brændselstransporter. Derfor måtte det eksisterende materials kapacitet udnyttes maksimalt.

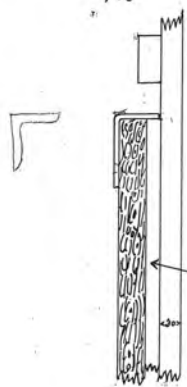
Sidehøjden på en PF-vogn var konstrueret til at et fuldt læs kul holdt sig inden for vognens lastgrænse, som oprindeligt var 12,5 t, i 1918 hævet til 15 t. Et opslag i ældre ingeniørers "Teknisk Ståbi" (en praktisk samling materiale konstanter) bekræfter dette.

Tørve var under de to verdenskrige et meget vigtigt indenlandsk brændsel. Tørve havde i århundreder været brugt lokalt til opvarmning, men under ver-

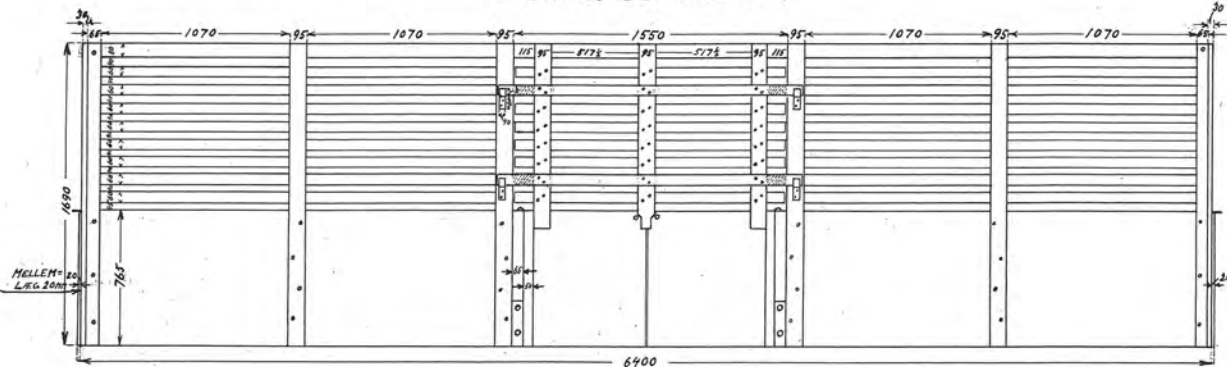
denskrigene skulle det pludselig også forsyne byerne. Det krævede omfattende transport, men da vægtfylden for tørve kun er 0,6 t/m³ mod kuls 0,8 t/m³, så var der plads til mange flere tørve inden for lastgrænsen end der kunne læsses på en åben godsvogn. Da vognmanglen under verdenskrigene var udbredt, så kunne man ikke bare køre flere vogne, men måtte øge den enkelte vogns kapacitet. Det klarede man ved at forsyne PF- og PH-vogne med en tremmekonstruktion, så transportvolumen blev væsentligt forøget. Under Første Verdenskrig lidt tilfældigt, men under Anden Verdenskrig med en mere standardiseret konstruktion, som kom til at gå under betegnelsen "tørvehæk". Man opdagede snart, at denne udvidelse af lastvolumen også kunne bruges til transport af bl.a. sukkerroer."



Så skal der fyres op i kakkelovnen, muligvis med tørve. Tegning DSB.

SNIT I ENDEVÆG
1:5

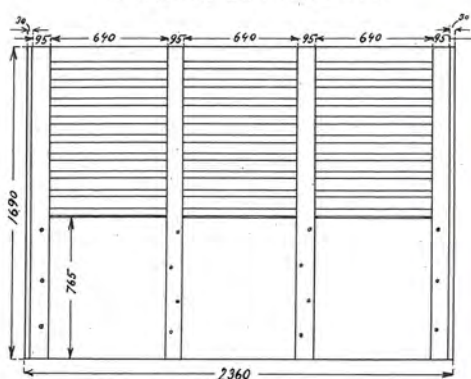
SIDEVÆG SET INDE FRA.



SIDEVÆG SET FRA OVEN.



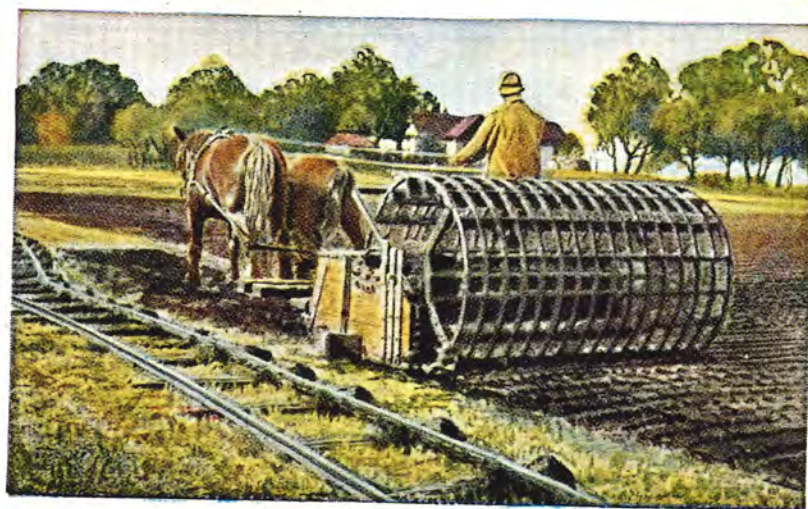
ENDEVÆG SET INDE FRA.



C. T. Kh. 1866.

1/6 1917 *Grundt. Sand*FORANDRING AF VOGN Pc 7202
TIL TØRVETRANSPORT.

S. G. 119.

den 7/7 1917
JUN.**Nr. 126. Æltetørven formes i Blokke.**

Tørvemoserne indeholder et stort Forraad af Brændsel, der maa behandles paa forskellig Maade, for det kan anvendes. Simplest er Fremstillingen af Skæretørv, hvorved Tørvenerne med Spader af forskellige Former udskæres direkte af Tørvlaget i den ønskede Størrelse. Efter Lufttørring er de færdige til Brug. Æltetørv fremstilles ved, at Tørvmassen, der hentes paa Tipvogne i Mosen, æltes med Vand i Æltemaskine, hvorefter det derved dannede Dynd spredes ud paa Læggepladsen i et Lag, der er 15 cm tykt. Billedet viser en Tromle, der paa Læggepladsen former Æltetørv i firkantede Blokke, der derefter kantes og stakkes for at blive tørret. Hvor længe Tørringen skal vare afhænger af Vejret. En tredje Maade at udnytte Tørv paa er at smuldre den, tørre den og presse den sammen til Tørvbriketter.

Tørvehæk Pc 1917. Tegning DSB.

Tørveskæring i 1930'erne. Illustration fra Richs-album ca. 1930. Slg. SoB.

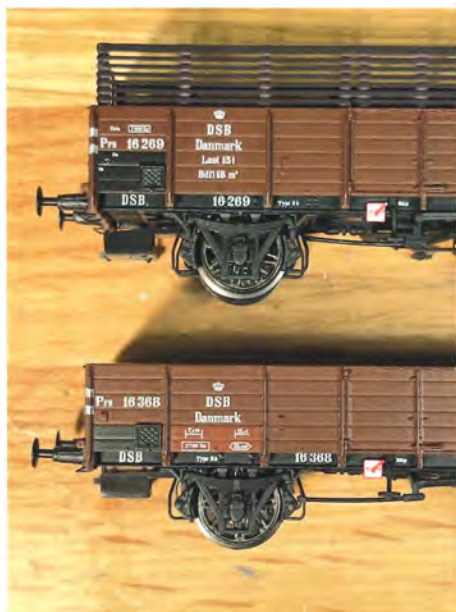


Traktor 79 og vogne med tørvehæk i Åmosen 1941. Arkiv Torben Andersen



PFB 16 269 med tørvehæk - et såkaldt Brændeskursbillede anno 1944. Arkiv bane bøger.

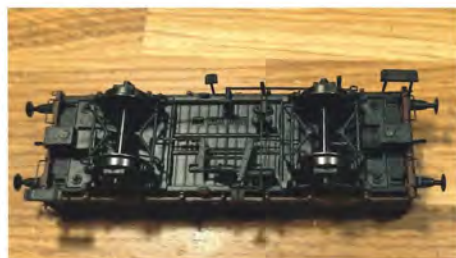
Nyt fra Dekas



PF8 med forskellig litrering.



En meget flot model, der dog bør patineres en god del.



Flot detaljeret undervogn - en selvfølge hos Dekas.



PF8 med nyere litrering med raster.



Et flot tørvetog undervejs, trukket af en D-maskine.

Af Vagn Holstein

Dekas har længe spøgt med denne variant af deres særdeles vellykkede PF-vogn. Nu er den endelig iblandt os, og den er som altid fra Dekas særdeles vellykket: PF-grundmodellen er den samme, som vi flere gange har beskæftiget os med. Tørvehækken er en spinkel, men solid konstruktion, da den er lavet i ætset metal og fast monteret i vognene. Dekas laver tre forskellige PF med tørvehæk: En håndbremset, en trykluftbremset og en udgave med bremsehus.

Grundmodellen til den tryklufsbremsete udgave er ny, derfor udgives denne også uden tørvehæk med tre forskellige

numre. PF8 opstod i 1940 da DSB startede overgangen til trykluftbremses. I alt 399 håndbremsede PF blev ombygget for at at hæve bremseprocenten i godstog. Omkring 1960 afmonteredes trykluftudstyret, som blev genanvendt på nyere vogne.

Vi har før beskæftiget os indgående med de forskellige udgaver af PE. Dette må betragtes som "sidste skud i boksen" for PE, men forhåbentlig vil Dekas sørge for "re-runs" (genoptryk), for at også kunder i fremtiden vil kunne købe disse meget karakteristiske vogne. En variant, som vi nok kommer til at kigge langt efter, er en udgave med såkaldt "højrestillet" litrering. Direkte adspurgt henviser Dekas til, at det vil kræve en ny

form til plastvognkassen, da seddelfeltet ellers kommer til at sidde forkert. Synd, for mange af de billeder, som man kan finde af vognene med tørvehæk, viser netop denne type litrering. Ændringen til venstrestillet litrering startede i 1941, men det tog lang tid før alle vogne fik det ændret.

Igen fine produkter fra Dekas, som i den grad har været tro mod epoke III. Vi ser frem til, at det fortsætter, der kommer bl.a. CL-personvogne i overskuelig fremtid.

Nu må vi igang med at finde det bedste materiale til at simulere et læs tørv svarende til det viste billede af fuldt læssede vogne.

Ostevogn Litra Ivo

En herlig specialitet fra Dekas



Ostevognen litra Ivo fra Dekas - smuk og flødefarvet.



Ivo 20060 i Masnedsund 1960. Foto Jens Bruun-Petersen.



Ivo 20060 i Esbjerg 1961. Foto Hans Gerner Christiansen.

Af Vagn Holstein

En meget lille vogngruppe! Bare fire vogne. Det var vogne fra Iv-gruppen med kun to udluftningsgitre pr. side. De blev lettere ombygget, bl.a. med opklappelige hylder, så osten ikke skulle stables. Hyldeerne var fastgjort med beslag, som er synlige på modellens vognside. Vognene var kun ventilerede, ikke egentlige kølevogne. De sidste to vogne blev anvendt helt frem til begyndelsen af 1960'erne i forbindelse med Bukos produktion af smelteost i Masnedsund.

Modellen er bortset fra påskriften "Ostevogn" på skydedøren og de nævnte hængsel-beslag helt magen til Iv-vogne-

ne, som Dekas tidligere har udgivet, farven er en herlig flødefarve. Læg mærke til bremsemærkerne på hjørnerne. De betyder at vognen er udstyret med persontogsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse, men ikke internationalt godkendt. Vognene havde oprindeligt vacuumbremse, som blev fjernet i 1943. Der har tilsyneladende været et behov for at vognene kunne indrangeres i persontog. Ostevognen er en herlig vogn, som giver grundlag for at planlægge særlige oprangeringer og rangerbehov på modelbanen.

**Dekas nr. 872119 DSB litra
Ivo Ostevogn. H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 370,-.**



Nærbillede af påskrifter på ostevognen.

Postvogne litra P

Postvognen P 814 i oprindeligt udseende, Ringkøbing den 25. juli 1973. Foto K.E. Jørgensen.



Af Flemming Søeborg

Postvognene litra P var, da de blev bygget fra 1968 og frem, de hidtil længste post-(bureau)vogne hos DSB. Postvognene var dengang ejet af DSB, mens Postvæsenet lejede dem. De lange vogne blev bygget i to serier, den første som nævnt i 1968, den anden i 1981-82. De første 15 i den gamle, vinrøde farve, men med 'overgangslitring', hvor kronen, DSB og selve litraet 'P' var i den gamle Antikva-skrifttype, mens vognnummeret var i typografien DIN 1451 - en kedelig 'ingeniørskrift' uden særpræg. Der var endvidere et gyldent posthorn samt påskriften 'Postkontor' på siden, ligesom der var brevsprække (rød). Anden serie på fem vogne blev designmalet, rød, og på venstre side blev et stort, gult posthorn anbragt. Denne serie havde ikke de mange vinduer i taget, ligesom andre detaljer var anderledes.

P-vognen var en udvikling af UIC-typen, som DSB havde indført med B-vognene fra 1964, senere efterfulgt af A-, AB- og BD-typerne. De havde samme hovedmål, 24,5 m, Minden-Deutz-bogier, og der var oprindeligt oliefyrt og dampvarme. Ældre postvogne havde ry for at være utætte, kolde og klamme undtaget lige rundt om kakkelloven, og særligt ringe vogne blev ligefrem kaldt "Løgstør Fattighus", så der var tale om en virkelig forbedring.

P-vognene blev anvendt i indenrigske løb mellem landsdelene. At vognene var 'bureauvogne' betød, at posten blev sorteret undervejs af postarbejdere. Derfor er omkring halvdelen af vognen



P 914 set fra den anden side i Ringkøbing den 25. juli 1973. Bemærk størrelsen på litring og posthorn. Foto K.E. Jørgensen.

udstyret med sorteringsreoler til breve. Der var to skydedøre til ind- og udlæsning af post; endvidere var der toilet og mulighed for overgang til andre vogne. Landsdelstogene med post bestod i reglen af fire-fem vogne.

Der verserer mange historier om arbejdet i de rullende postkontorer. Det var mindre, 'fasttømrede' grupper af postarbejdere, der arbejdede i disse tog, der i reglen kørte om natten, sådan at posten var klar til omdeling næste morgen. Derfor var der overnatningsrum flere steder i landet.

Uorden

Hvis togpersonalet ikke var påpasselige ved rangeringen, mens postfolkene arbejdede i vogne, hændte det, at personalet blev slynget omkuld og i værste fald kom til skade i vognene. Derfor kunne

der godt falde knubbede ord mellem personalet fra de to etater. For at undgå skader ved fald i længderetningen blev sorteringsreolerne på tværs - ofte i gavlenderne - fjernet, så postarbejderne videst muligt kunne undgå disse ulykker. I øvrigt var der i ældre tid gule flag om dagen, gule lys i mørke, i nyere tid advarselsslamper på siden af postvognene, der signalerede, at der blev arbejdet i vognen(e). Et gult blinklys betød "Ranger forsigtigt med vognen" (der opholder sig personale i vognen). Senere tilkom blå blinklys, der betød "Udveksling af post afsluttet" (Toget kan afgang).

Vognene blev generelt udrangeret 1989-1998, dvs. de sidste nåede lige at opleve den endelige nedlæggelse af postbefordring på jernbane, der begyndte samtidig med åbningen af jernbanen København-Roskilde i 1847. Først i 1860'erne kom bureauvognene i brug. Poststogene



P 818 den 12. maj 1986 på Centralværkstedet København. Foto K.E.Jørgensen.



Litra P med gult flag i Nyborg Fgh. den 31. maj 1997. i anledning af lukningen af Storebæltsoverfarten. Foto Flemming Søeborg.



Målevogn 2 med pantograf, ombygget fra litra P. KH GB sommer 1998. Foto Flemming Søeborg.



Nr. 80 86 9800 276-9, lettere ombygget specialvogn, Svendborg 2003. Foto Flemming Søeborg.



Nr. 50 86 90-83 813-3 som Udstillingsvogn 'EXPOTRAIN' i Glostrup, sommer 2003. Foto Flemming Søeborg.



Bevaret postvogn af samme type som Heljans model. Struer 17. oktober 2008. Foto Flemming Søeborg.

nåede således at køre i præcis 150 år og fire dage, da de blev indstillet totalt den 31. maj 1997, hvor den faste forbindelse over Storebælt blev indviet. Postvæsenet mente da, at det ville være hurtigere at benytte lastbiler til at bringe posten ud... Det lykkedes vist ikke helt!

En del vogne blev efter udrangeringen omdannet til tjenestevogne og fik mange forskellige bemalinger, blændet døre eller vinduer eller blev på anden måde ombygget. Andre vogne blev overtaget af klubber eller foreninger, og p.t. eksisterer en vogn i Gedser Remise. I øvrigt kunne "Det kgl. danske Post- & Telegrafvæsen" have holdt 400-års jubilæum i december i år, hvis ikke vore politikere havde nedlagt det meste og solgt resten til svenskerne.



Postvogn på CVK, 'Skoven', sommer 1998. Foto Flemming Søeborg.



Rødmalet postvogn litra P ved Postterminalen juli 1992, fotograferet fra et forbigående tog. Foto Flemming Søeborg.

Bogen "Post på skinner", udgivet af Post & Tele Museum 1999, fortæller på 130 sider den brogede historie om posttogene og anekdoter om arbejdet og personalet. Der er ikke så forfærdeligt mange billeder af jernbanepostvogne i bogen, men til gengæld får man et godt indtryk af forholdene på "verdens bedste arbejdsplads", som en ansat kaldte det. ISSN 1397-5552.

P som Postvogn

Heljans nye, store postvogn, litra P.



Af Flemming Søeborg

Modellen

Førsteindtrykket er, at der er tale om en flot og gennemarbejdet model. Nogle vil måske finde, at de lange, glatte sider er kedelige, men dette opvejes til fulde af de flotte gengivelser af skydedøre, vinduer, påtryk (som godt kunne trænge til lidt mere farve efter min mening!). Der har dog været kritik af, at litreringen virker for stor, mens posthornet og påskriften her er lidt for lille - hvis man sammenligner de sort/hvide billeder med modellen, kan man se forskellen. Det er ærgerligt, især fordi det tydeligt ses på de glatte flader.

De spinkle håndgreb er af metal og separat monteret. De øvrige detaljer er glimrende (undervognsdetaljer og ikke mindst det meget veldetaljerede tag med de mange vinduer). Det må virke godt, hvis man sætter lys i vognen - og det er den forberedt til, for der er monteret kobberblik i bogierne. Fin service fra Heljan. At bogierne støder på nogle trin ved kørsel på minimale radier, er ikke Heljans skyld - hvis man partout vil køre med lange vogne på små radier, må man affinde sig med, at det ikke altid går, og i øvrigt også ser forkert ud; vælg i stedet kortere (og ældre) materiel, der egner sig bedre til mindre anlæg.

Innovativt

Når man tager taget af - det er monteret med små, kraftige magneter og kan kun sidde på én måde - kan man se indretningen, der mest består af de store sorteringsreoler, der er støbt i sort farve. Nogle vil nok bemale interiøret, især hvis der skal lys i - men på grund af de ret små og få ruder med gitre for er det svært at se detaljer i vognen. Desværre har det ikke været muligt at finde egnede interiørbil-

leder fra en P-vogn, men her er i stedet ét fra den bevarede litra DM i Struer (med forbehold for farveændringer i filmen).

Ydersiden af hjulene er bruneret; det er atter en fin detalje fra Heljan, og man kunne ønske sig, at denne praksis snart blev kutyme i hele branchen, så vi slap for de højglanspolerede, skinnende hjulskiver hos andre producenter. Der er vedlagt flere poser med smådele, herunder fire aksler til Märklin-systemet (hjulaafstanden passer til Märklins spor-skifter, men de isolerede aksler kan sagtens bruges på f.eks. Roco-Line spor). Et andet sted, hvor Heljan har brilleret, er på gavlene, hvor luft- og elkabler er markeret med små, røde punkter. Endvidere er ITC-kabeldåsen markeret med en sølvfarvet prik inde under gummivulsten - godt set af Heljan! Gavlene er i øvrigt ikke ens, for i den ene ende sidder håndbremsenhjulet.

Vognene er i følge Ole Vedel fra Heljan 'crash-testet' ved fald fra bord ned på gulv, og taget blev siddende, mens andre løsdele faldt af! Så måske bliver det normen fremover - magnetfæstnede tage? Det er mit håb, at Heljan fortsætter med at lave danske modeller, for med den ekspertise, som virksomheden har oparbejdet og som giver sig udtryk i denne model, er det synd og skam, at Heljan ikke bruger evnerne til flere, danske modeller. Var det ikke snart på tide med en serie af de eftertragtede Frichs-firkanter? Der er givetvis forskelle på de mange typer, men det burde være muligt at finde én eller to grundmodeller at bruge til flere privatbanemodeller.

Heljan nr. 13006124 DSB Postvogn litra P. H0-model, epoke IIIc-IV, flere varianter. Pris ca. kr. 600,-.



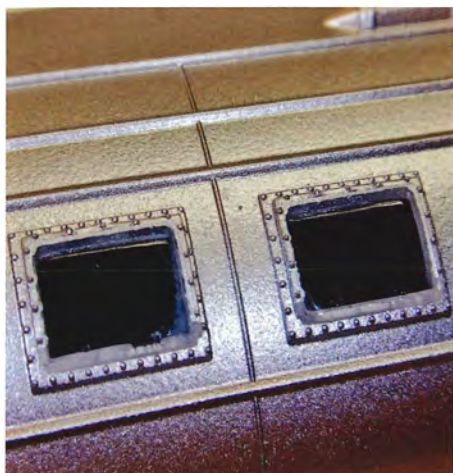
Litreringen er en anelse for stor og kunne godt have lidt mere farve efter min smag.



Den forkætrede brevsprække med rød farve, som er korrekt. Til gengæld er 'Postkontor' og posthorn en smule for småt.



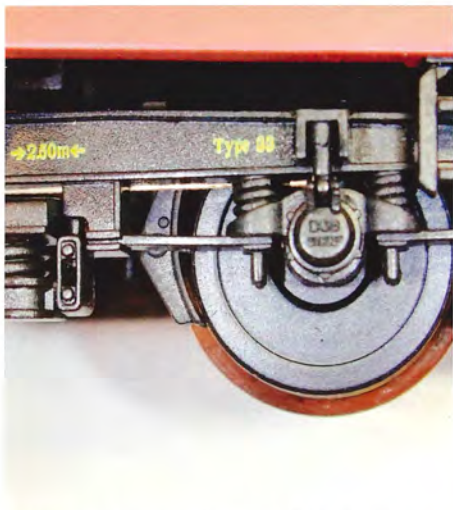
På denne kraftige udsnitsforstørrelse af posttoget i Ålborg ses den røde farve på brevsprækken nogenlunde tydeligt.



Mange ovenlysvinduer og detaljer på taget.



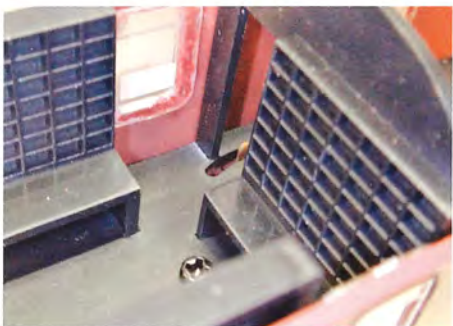
Fine skydedøre med gitter for vinduerne.



Påtryk på bogier og - noget helt nyt - bema-
ling af hjulskiven - tak til Heljan for dette.



Posttog med P-, Dm- og P-vogne ankommer til Ålborg i 1970'erne. Alle tre postvogne
er vinrøde. Foto Leif Ørndorf.



Indretning med sorte reoler - i øvrigt
undgik man helst reoler på tværs i vogne-
ne for at undgå personalekvæstelser ved
hård rangering.



Flotte detaljer på vogngavlne. Hvis slan-
gerne generer koblingernes udsving, kan
de nemt afskortes



Et kig ind i en anden type postvogn, DM 701, Struer den 17. oktober 2008. Foto Flem-
ming Søeborg

Ny litteratur

Stor bog om naturlige landskaber

Af Flemming Søeborg

Vore svenske kolleger på bladet "Allt om Hobby" udgiver også bøger og har netop udsendt en fantastisk bog om at skabe superrealistiske modelbaneanlæg. Jeg har ikke set noget så overbevisende, men jeg har kun lige nået at bladre bogen igennem og vil i næste nummer bringe en udførlig omtale af den. Men står du over for at skulle

bygge nyt anlæg eller diorama eller forbedre det gamle, er bogen en guldgrube af viden, informationer og praktiske tips. Billederne er ganske enkelt fremragende.

Gissberg, Jan: Naturligt skapande. Hobbypress Förlag 2024. 298 sider, stift bind, 550 illustrationer. ISBN 978-91-982852-3-9. Pris ca. SEK 395,-.



"Spor efter industrierne"

Private sidespor ved Glostrup station

Af Vagn Holstein

Bogen, som er på 104 sider, er skrevet af Carsten N. Gorm, som har været ansat ved Banedanmark gennem mange år og nu er frivillig i Byhistorisk Hus. Bogen er udgivet i anledning af Den Sjællandske Jernbanes 175-års jubilæum (2022) og jubilæet for 70 år med S-tog i Glostrup (2023). Bogens omslag er en collage af karakteristiske industribygninger i Glostrup lavet af Rikke Jensen. En morsom detalje: De viste godsvogne på omslaget stammer fra Hads-Ning Herreds Jernbane HHJ, som dog næppe har været typiske gæster på sidesporene, men omslaget er meget nydeligt.

Udgivelsen er en meget systematisk og gennearbejdet dokumentation af 103 års historie om private sidespor fra Glostrup station til det voksende antal industrier og erhvervsvirksomheder, der i perioden voksede op omkring Glostrup station og siden gradvis forsvandt.

Bogen er delt op i otte kronologiske kapitler: Industrien flytter til Glostrup, Industrierne opstår, Frøvirksomhederne, Udflytning i 50'erne, Udflytningen fortsætter, Den sidste udbygning, Afvikling og til slut Fra industriby til soveby. Derefter følger Appendix, Kildeliste, Noter og Billedliste.

I afsnittet "Appendix: De private sidespor" behandles bl.a. generelle træk og alment gældende spørgsmål vedrørende ejerforhold, brugsret, vedligeholdelsespligtigheder, betingelser for minimumsbenyttelse, fastsættelse af rangerafgifter etc.,

der har været en del af hverdagen i forholdet mellem DSB og sidesporsejerne.

Bogen bærer præg af at være særdeles gennearbejdet, skrevet af en person med stort lokalt og jernbaneteknisk kendskab og med evnen til at fremstille sin viden i overskuelige og letlæste kapitler, et om hver enkelt virksomheds oprindelse og udvikling. Teksten er ledsaget af fine kortskitser og mange interessante fotos. Alt i alt interessant industrihistorie!

Formodelbanefolkethermasser af inspiration til anlæg og benyttelse af sidespor.



En udgivelse fra Byhistorisk hus i Glostrup. Forfatter: Carsten N. Gorm. ISBN: 978-87-999184-2-3.

Bogen kan erhverves for beskedne 75,- ved henvendelse til camilla.Boysen@glostrup.dk eller på Byhistorisk Hus/Glostrup Arkiv, Hovedvejen 134, 2600 Glostrup.

Hvis bogen skal sendes, skal man have lidt tålmodighed.

Udrangerede, københavnske sporvogne

Af Flemming Søeborg

Det er ganske utroligt, som der kan skrives bøger om de københavnske sporvogne, men minderne om dem lever videre hos mange mennesker. En af dem, der kender historien til bunds, er Bent Jørgensen (BJ), der har skrevet mange, læseværdige bøger om materiellet og historien bag sporvejene. Den seneste bog går et spadestik dybere, idet den som overskriften antyder handler om de sporvogne, som fik et helt andet 'liv' efter den aktive periode på gaderne.

Omkring 170 af disse vogne - og det var såvel hestesporvogne som motor- og bivojne - havnede som sommerhuse, havepavilloner, redskabsskure, opholdsrum og andet - ikke kun i København og omegn, men de havnede overalt i landet - selv til Bornholm kom en enkelt. Hele tre vogne kom til Skanderborg, hvor to af dem blev anbragt på pæle i Lillesø hhv. Skanderborg Sø. BJ fortæller historien så godt, som det kan gøres - i sagens natur er der ikke mange fysiske spor at gå efter, og det må have været et sandt detektivarbejde at opspore historien om alle de gamle sporvogne, der dog ud i landet.

Nogle vognes historie er ganske tydeligt belyst, mens det for andre nærmest fortaber sig i glemslen, så derfor er der huller i historien. Dog er hver vogn så vidt muligt illustreret med et eller flere billeder og forsynet med de oplysninger, der har kunnet skaffes til veje. Et smalt emne, jovist, men et bidrag til den omfattende historiske viden.

Enkelte af vognene fik et tredje liv, nemlig som dele af bestanden af bevarede sporvogne hos SHS - langt fra alle er restaurerede, men nogle af vognene er ved at blive rigtige sporvogne

Bent Jørgensen

Udrangerede københavnske sporvogne

Fra sommerhus
til hønsehus

Sporvejshistorisk Selskab 2023

igen - læserne har gennem flere numre af bladet kunnet følge med i restaureringsarbejderne på Bornholm, hvor de gamle skure og sommerhuse trylles om til historisk korrekte udgaver af sporvogne. En bog til samlingen af sporvejslitteratur.

Jørgensen, Bent: Udrangerede, københavnske sporvogne. 162 sider, ryglimet, mange illustrationer. SHS 2023. ISBN 87-91109-41-8. Pris kr. 250,-.

Ferieekspressen til Venedig

Af Flemming Søeborg

I allersidste øjeblik kom dette firevognssæt fra A.C.M.E. - Ferieekspressen København-Venedig - med fire flotte DSB-vogne (tre Bc-T og én WRD-vogn). Vognene er nyudviklinger med uhørt detaljering - f.eks. ætsede stiger til liggepladserne i kupéerne, mens WRD-vognen har 'café-indretning' (ståborde m.v.). Der er vedlagt vognløbsskilte og poser med yderligere detaljer. I næste nummer bliver dette sæt indgående testet.

A.C.M.E. nr. 55295 DSB Ferieekspressen; firevognssæt, H0-modeller, epoke V-VI. Pris endnu ukendt.



Den store, flotte æskemed sættet i.



WRD-vognens litrering.



Ferieekspressen fra A.C.M.E. - tre Bc-t og én WRD-vogn i superudførelse.



- og en af Bc-t-vognene.

Spor i vandet

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg har gennem årene samlet et pænt antal billeder af ophalerbeddinger rundt om i landet; jeg har altid syntes, at der var noget fascinerende ved skinner og spor, der forsvandt ned i vandet - nogle steder så langt ud, at man ikke kunne se, hvor sporene endte. Muligvis var det, fordi vandet var grumset eller så forurenet, at man ikke kunne se bunden og skinnerne, men det vidste jeg ikke dengang.

De første beddingspor, jeg lagde mærke til, lå i Hellerup Lystbådehavn i 1960'erne, men siden kan jeg ikke besøge en havn, uden at jeg må se, om der skulle ligge spor ned i vandet. Det gør der heldigvis mange steder endnu, selvom mange mindre havne blot har cementerede ophalerbeddinger til vogne med gummihjul. Dem er der jo intet ved!

I det følgende tager jeg jer med på en mindre rundtur udi de danske havne - eller en lille del af dem - for at vise, hvor broget og mangfoldigt, der stadigvæk ser ud, trods betonbyggeri og sanering af havneområder generelt.

Et af mine favoritsteder, hvor der er nok at se på, er Hundested Havn, der har en af landets største ophalerbeddinger og nærmest er en hel banegård af spor. Nogle af skinnerne er af en for mig helt ukendt konstruktion med meget bred fod, mens andre er mere normale. Den brede fod skyldes måske ønsket om et mere stabilt spor, men pudsigt ser det ud. Og ikke så langt fra Hundested ligger Lynæs Havn, hvor der også er et enkelt spor fra en hal ud til havnebassinet.

I Nyborg ligger Lystbådehavnen i læ af den større havn lidt klemmt inde bag villaer og det tidligere erhvervsområde i havnen. Men der findes en længere ophalerbedding, der ser normalsporet ud. For nogle år siden var der endda mulighed for at få den sidste Storebæltsfærge med på billedet, idet bilfærgeren "BROEN" en kort periode lå i Inderhavnen, hvorfra bilfærgerne først sejlede. "BROEN" er siden sejlet til Halsskov, hvor den nu ligger permanent 'muret inde' - og vender snuden den forkerte vej.

I Lundeberg nogle kilometer syd for Nyborg finder man atter en bedding med øjensynligt to 'vogne', men systemet ser lidt indviklet ud - og den ene vogn holder på en usandsynligt bredsporet 'jernbane' med tre skinner - treskinnesystem i virkeligheden? Spillet til at hale vognene ind igen befinder sig oven i købet i en art 'remise', et lille muret hus - meget fornemt.

Også i Middelfart findes en flot ophalerbedding i forbindelse med det fine, røde skibsbyggeri af træ. Her har der sågar på bagsiden af bygningen øjensynligt været en mindre bane til håndskubbede vogne eller troljer, for en del af sporet ses endnu i hjørnet, hvor der også er en elektrisk galgekran. I Fåborg Havn kan man gennem plankeværket ind til opbevaringspladsen for sejlbåde lige skimte nogle spor, og sådan kan man gå på opdagelse i snart sagt enhver havn og være heldig at finde sporrester.

Bogense Havn har imidlertid nok det flotteste anlæg af søgående baner på hele Fyn, for her ligger der flere spor, og da jeg



Hundested Havn cirka 1977. Forrest på havnen ses den store 'banegård' på værftet. Mange af bygningerne findes endnu. Slg. Flemming Søeborg.



Bedding og skinner med meget bred fod på Hundested Havn den 20. oktober 2018.



En ret bredsporet vogn til ophalerbeddingen i Hundested.



Som det ses, er der sågar en ret stor skydebro her på værftet i Hundested.



Hvor forsvinder mon sporet hen - hvor langt ud kan man køre?



Lynæs Havn og rester af ophalerspor den 5. december 2021.



Smukt muret hus til ophalerværket i Lundeberg den 26. september 2008.



Normalsporet bedding i Nyborg Lystbådehavn med udsigt til MF 'BROEN' den 12. september 2017.



En lidt kompliceret konstruktion på havnen i Lundeberg den 26. september 2010.

besøgte havnen for en del år siden, lå der flere stabler af nye skinner, parate til at blive brugt til nye spor eller udskiftning af de gamle. Også her var der tale om bredsporet bane, men da alle vognene var 'i remisen', lykkedes det ikke at se nogle af dem. Til gengæld rendte et par dunede fugleunger rundt og så ud til at nye livet langs 'vand-banen'.

En overraskelse så jeg ved et besøg i Nexø Havn for en del år siden; naturligvis vidste jeg, at det stedlige jernbanemuseum lå på havnen, og at der havde været havnebane, dengang øen havde jernbaner, men at der stadig også lå en hel del spor, vidste jeg ikke. Nogle af sporene så ud til at have næsten samme sporvidde som DBJ (1.000 mm), mens andre virkede bredere - og måske var nogle af sporene i virkeligheden også de sidste rester af selve jernbanen på øen - ud over stationerne, tracéerne og andre vidnesbyrd om banerne? I hvert fald var der spor nok at kigge på.

Havnebanerester

Rundt om i landet er der masser af andre havne med og uden spor - dette var blot et lille potpourri over de steder, jeg har besøgt i de senere år. På Islands Brygge har der i årevis stået en udrangeret Gs-vogn til minde om de mange godstransporter, der fandt sted her i jernbanes 'højsæson'.

I Holbæk så jeg også en større bedding, men kunne ikke komme tæt nok på til at få et ordentligt billede; på havnen har man også bevaret et kort sporstykke til minde om Hav-



Lundeberg bedding 26. september 2010.



I Middelfart på vej ud mod Lillebæltsbroen (den gamle) findes denne bedding.



Den 7. december 2018 kunne man stadig se rester af en lille, smalsporet transportørbane på land ved det lille værft i Middelfart.



Interessante detaljer på værftet i Middelfart.

nebanen. Det samme har man gjort i Svendborg, hvor man kan følge havnesporet et par hundrede meter langs Inderhavnen, hvis man ellers kan komme til for turister, caféer og mobile salgsboder. Og i Rudkøbing har man bevidst valgt at lade de sidste tyve meter af Langelandsbanen blive liggende langs Strynø-færgens pakhus, så her og der gøres en behjertet indsats for at holde minderne om de engang så vigtige jernbaner ved lige.

Masser af steder kan man stadig se skinnerester på havneområderne. Et af de mest sigende steder var langs havnen i Assens, hvor man kunne følge sporet nogle hundrede meter langs siloer og lagerbygninger, indtil sporet pludselig endte uden videre. Her hørte civilisationen altså op! Så nyd skinnerne og de tog, der kører på dem, mens de stadigvæk er der - en skønne dag kan det hele være forbi.



Her i Bogense så der således ud den 20. juni 2015 - værftet virkede øde og forladt, men bemærk de brede spor, der førte ud i vandet.



Et blandt flere spor i Bogense, der førte lukket ud i havnen.



Et par dunede fugleunger legede ubekymret på 'jernbanen'.



Der lå endda flere bunker med skinner for fornyelse eller udvidelse af ophalersporene.



Nexø Havn havde skam også rester af ophalerbedding in situ den 9. juli 2012.



Der var mange sporrester rundt om på Nexø Havn - her er der tale om smalspor, men jeg fik ikke målt sporvidden



Det er dog tydeligt at se, at sporene på Nexø Havn ikke bruges ret meget til formålet længere.



Ophalerbedding, småskibsværft, bolværk af sten og andre detaljer, der kan bruges på havneanlægget. I baggrunden noget, der ligner Fort Knox.



Rudkøbing Havn med den berømmelige sporrest hen til Strynøfærgens pakhús den 9. juni 2022



Rester af havnebanen er bevaret på Holbæk Havn 21. juni 2013, men lidt af en tom gestus, for der kommer aldrig mere tog her.



Engang kørte DSB Hs 388 på Svendborg Havn, her ved 'Kulkranen'. Bag træet ligger Frederiksgade, hvor værtshusene dengang lå på række. Foto Siegfried Bengtson.



Også det store havnebaneareal foran FAF's silobygninger på Svendborg Havn er nærmest helt væk eller gemt under et lag asfalt.



Mens der endnu var rangering på Assens Havnebane. Køf 287 og en Hbis-vogn, nok i 1970'erne. Foto Hans Gerner Christiansen.



Langs det meste af Jessens Mole ligger sporene stadig, som det kan anes bag den opstillede sømine den 10. juli 2022. Huset i baggrunden er det samme som på billedet af Hs 388.



Svendborgs havnebane førte bl.a. over til Frederikso med værftet og andre virksomheder med sportilslutning, men det ender midt i billedet i en granitsten



The end of the line, maj 1998. Assens Havnebane endte her - og her endte civilisationen nærmest også, sådan føltes det, når man så, hvordan sporet endte....

Den rød/hvide My



Af Flemming Søeborg

My-lokomotiverne har haft mange farver gennem årene, lige fra de gammelkendte, vinrøde udgaver over designperiodens rød/sorte til vore dages meget spragledede farvesætninger. Et mellemstadium for My 1105 var, da den i 1995 blev malet rød/hvid i forbindelse med, at lokomotivet blev overtaget af ABB Scandia. Herefter fik det litreringen 90 86 00-21 105-0 Tjenestelokomotiv (f.eks. rangering og transport af IC3-togsæt). Det blev udrangeret i 1998. Herefter havde det forskellige ejere og blev i 2003 solgt til IGAB i Sverige. Her har det atter skiftet ejere og bemaling flere gange, senest i helt hvid udgave.

Modellen er, som Märklin/Trix's øvrige udgaver, fremstillet helt i metal, hvilket "ethvert ordentligt lokomotiv bør være"... Det er i hvert fald en vægtig og smuk sag med glimrende køreegenskaber, identisk med de tidligere udsendte My-modeller fra de to firmaer.



My 90 86 00-21 105-0 den 25. december 2015. Foto Tommy Jørgensen.

My 1105 har flere specielle funktioner, herunder det særlige afgangssignal bag dørene, der skulle signalere til togføreren, at lokomotivføreren var klar til afgang. Det kan virke en smule overflødigt her, hvor der er tale om et tjenestelokomotiv, men det betyder nok ikke det store i modeljernbanekørslen. Blandt de øvrige funktioner er lys i førerrum, rangerlys, talrige lyde, så My 1105 er en

model, der er helt på højde med andre, aktuelle modeller.

Trix nr. T22788 DSB My 1105, Tjenestelokomotiv. DCC H0-model, epoke V, m. lyd. Pris ca. kr. 3.000,-. Märklin-udgave nr. 39630, cirka samme pris.



My 1105 på en DJK-udflugt til ADTranz i Randers 15. marts 1997. Foto Hans Jørn Fredberg.



Et lidt uvant syn med rød dør og hvid overdel. Foto FS



Førerpladsen er godt detaljeret. Foto FS



Klarmeldeblink i funktion – Foto FS



effekten er tydelig og klar. Foto FS.

Dekas løsdele

Af Vagn Holstein

Ved et tilfælde opdagede jeg at Dekas har sendt tre små pakker med løsdele på markedet! Det drejer sig om dele fra QG, Iv/Pf-serierne af vogne:

- En komplet bremseplatform nr. DK-991063
- Komplet sæt trin nr. DK-991064
- Et sæt håndbremses med enten træ eller jernklods nr. DK-991065

Det er dejligt, at der nu er reservedele til rådighed til Dekas' godsvogne. Selvom delene sidder godt fast på modellerne og er rimelig robuste, så sker det, at noget enten falder af eller bliver beskadiget - bare ved håndtering. Derudover er der stadig nogle få, som selv bygger modeller, de vil være rigtig glade for disse fine detaljer.



Tre poser med diverse løsdele. Foto Vagn Holstein.

Nye, franske bilmodeller



Kvindelig fører med knold i nakken - måske den lokale skolelærerinde. Bemærk det let støvede, åbne soltag – nydeligt udført.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så kom den endelig! En model, jeg har ventet i årevis på, er omsider fremstillet i H0-størrelse. Det er den lidt ukendte Citroën Acadiane, som kun var på markedet i årene 1978-87. Den kunne nærmest betegnes som en 'luksus-2 CV Azu', altså en efterfølger til "Vaskebrættet", 2 CV'en med varekasse af bølgeblik.

Acadianen var både større, solidere, hurtigere og mere 'reel', men den rustede lige så meget som 2 CV'en. Jeg ved det, jeg havde selv én, der ikke holdt mange år (hvad min 2 CV Azu ellers gjorde).

Det er - selvfølgelig - franske SAI i samarbejde med Brekina, der har lavet modellen af Acadianen, og den er fremstillet af plastic med fine detaljer. Varevognen kommer i flere bemalinger, herunder også som fransk postbil med postbud ved rattet. Voilá, Monsieur!

Norev er kommet på den geniale idé at tilbyde biler, befolket af chauffører og passagerer samt i nogle tilfælde med bagage på taget. Det har længe irriteret mig, at selv meget gennemførte og veldetaljerede anlæg ofte viser biler uden nummerplader og slet ikke med chauffører i. Det kan gå, når de foregiver at holde stille ved fortovet eller på en P-plads, men 'ude i trafikken' skal der da være en chauffør ved rattet - eller tager de fleste modelbanefolk udviklingen på forhånd og har allerede indført førerløse biler?

Norevs serie omhandler et bredt spektrum af franske biler: Der er en 2 CV med åbent tag, kørt af en adstadig, ældre kvinde med knold i nakken, en Renault Dauphine og Panhard Dyna J 21 med bagage på taget, Peugeot 404 som taxi med chauffør og passager.

Slutteligt, en rigtig god, dansk nyhed - Tekno-rugbrødet fra Brekina. Mange ældre læsere genkender utvivlsomt Tekno-rugbrødet med det samme - en af de klassiske Tekno-modelbiler i skala 1:43 fra 1950'erne, stadigvæk i høj kurs.

Brekinas model er en nøjagtig 1:87-udgave af forbilledet, som - mig bekendt - vist aldrig har eksisteret i virkeligheden; i hvert fald har jeg aldrig set billeder af den, selvom VW T1, som basis-



Afløseren af 2 CV AZU - den mere moderne Acadiane, der både var længere, højere, bredere og hurtigere - men ikke så charmerende.



Citroën Acadiane som fransk postbil - med postbud ved rattet.



Kat på en varm blikbil, januar 1989. Min sorte kat hed Deuche, som er kælenavnet for 2 CV på fransk. Svendborg 1989. Foto Flemming Søeborg.

modellen hedder, fandtes i utallige bemalinger og dekorationer. Her er den - køb den, mens tid er, pludselig er den væk, og så er det for sent.

Brekina nr. 14277 Citroën Acadiane. H0-model, metalstøbt, epoke IV-V. Pris ca. kr. 140,-; SAI nr. 1612 PTT Fransk postbil m fører. Pris ca. kr. 185,-; SAI nr. 1630 Peugeot 404 taxi m. fører og kunde. Pris kr. 196,-; SAI nr. 1605 Citroën 2 CV med fører. Pris kr. 220,-; SAI nr. 1751 Panhard Dyna Z m. bagage. Pris kr. 185,-; SAI nr. 1760 Renault Dauphine m. bagage. Pris kr. 185,-, Brekina nr. 32780 VW T 1 TEKNO. Pris ca. kr. 120,-. Alle viste biler er H0-modeller, epoke III-IV.



Citroën Dyane 6 - en luksus-udgave af 2 CV'en, hvor det ikke regnede ind, og den kunne køre op ad bakker.



Også Dyane'n har flotte detaljer at diske op med



Panhard Dyna J 12 og Renault Dauphine - begge parate til ferieturen med kufferterne på taget.



Et fransk 'dollargrin' - Peugeot 404, her som taxi med chauffør, passager og flot kølergrill.



VW Tekno fra Brekina - en klassiker nu i H0.

Flere nye CIWL-vogne



De to nye vogne fra Models World - et godt supplement til CIWL-bestanden.



Vognløb til Bucuresti (Bukarest) – nok lidt af en tilslignelse at kalde det for 'Nord-Express'...

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så er der atter nye modeller af CIWL-sovevogne. Nu er det Models World (en underafdeling af L.S. Models), der har udsendt flere sæt, blandt andet dette tovgognssæt med vogne fra Nord Express 1936. De to vogne er dog fra den del af Nord-Express, der kørte fra Paris og østover (Berlin/Warszawa/Bukarest), mens der i reglen kørte en enkelt vogn til København (i syvvognssættet MW1001 findes denne vogn).

Sættet består af to sovevogne S1 (ST) og S2 (STU) med numrene 2965 og 2799, begge bygget i 1926, og de er i den forventede, høje kvalitet, som kendetegner MW's modeller - det er ensbetydende med særdeles fint påtryk og bemaling, gennemført finish og detaljering tillige med fin indretning i kupéerne og god vægt. Som følge af en nyorientering hos firmaet er vognene udstyret med indvendig belysning, hvilket har medført en pænere prisstigning, men omvendt - denne type vogne skal have interiørbelysning, så man kan nyde detaljerne.

Det kan nok ikke undgås, at der flyver smådele væk, især når man skal de-



Når taget løftes af, finder man et stort printkort.



Der er mange ekstra løsdele i æsken

montere taget for at placere passagerer i kupéerne og gardiner i vinduerne. De to tilbehørsposer indeholder ud over gardiner, noget ret grove A-koblinger samt tre indslåede harmonikaer utallige bremseslanger, atrapkoblinger, harmonikahængere, trin m.v. Desværre kræver det indgående kendskab til lodning af dekodere og ændring af printkort, hvis man vil have slutbelysning i vognene. Vil man have den 'danske' vogn med, må man købe syvvognssættet - det koster en bagatel af godt 6.700 kroner.

Models World nr. 1001-1 CIWL to-vognssæt S1 og S2. H0-modeller, epoke II. Med belysning.
Pris ca. kr. 1.950,-.



Som altid, flotte detaljer hele vejen rundt.



Her ses harmonika-ophænget midt i billedet.

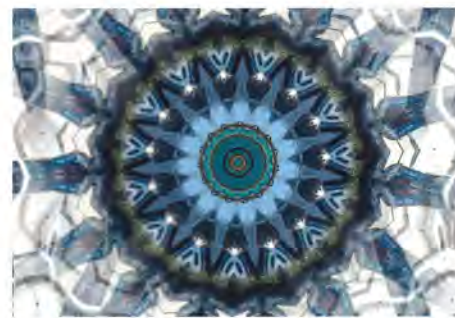


- og nr. 2965 med RIC-raster - denne vogn er godkendt til kørsel i DK.

Kalejdoskopet

Kalejdoskopet er nogle sider, der omtaler store og små nyheder i kortform for at give et indtryk af den mangfoldighed, der udfolder sig i disse år på modeljernbanens skinner. Det er et subjektivt valg, og teksterne er tilsvarende kortfattede. Ud over fabriksfotos ledsages hver enkelt artikel blot af ét eller max. to billeder. Al tekst er skrevet af undertegnede, og alle billeder - bortset fra pressefotos - stammer ligeledes fra mig.

Flemming Søeborg



Pikos nye, belgiske godsvogn. Foto Piko.

● Belgisk godsvogn

Piko har (gen)udsendt en prisbillig udgave af en højsidet, åben godsvogn fra SNCB - De belgiske Statsbaner. Vognen er nydelig, men ret spartansk i udførelsen - f.eks. har den ikke noget litra (kun vognummer), ligesom der heller ikke er påskrifter på vangerne. Til gengæld er belgiske godsvogne ret sjældne i model, så den er velkommen - og belgiske godsvogne var hyppige gæster i Danmark.

Piko nr. 54305 SNCB åben godsvogn. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 150,-.

● Et Lego-tog

Lige før jul sidste år fik jeg årets sidste Anders And-hæfte i hænde. Det er ret mange år siden, at jeg lagde læsningen af dette blad fra mig - det var i 1970 - og siden da har jeg blot cirka en gang hvert tiende år købt et blad for at se, hvordan det havde udviklet sig.

Dette blad havde en påklisset pose med et byggesæt i - efter illustrationen at dømme et helt tog. Umiddelbart kunne jeg ikke se byggeklodserne, kun mærke, at der var noget i posen, men ved åbningen af posen - bladet blev foræret væk, det var ikke bedre værd - dukkede en masse klassiske Lego-klodser i alskens farver og former op. Det kunne nok blive til et tog!

Og se, det gjorde det! Det blev til et fint, lille damplokomotiv, akselfølge 0-B-0, en fladvogn med gods samt en toakslet passagervogn, sporvidde cirka 19 mm (skala 1:76!) - fint og meget passende til jule- eller festbordet. Det er egentlig utroligt, at man i dag kan få et fint, gedigent byggesæt med hele 76 klodser samt et blad for under 70 kroner - da jeg sluttede med at købe bladet i 1970, var prisen hele 1,25 kroner, men der fulgte aldrig smågaver med dengang. Anders And-hæftet kunne her i foråret fejre 75-års jubilæum som blad på det danske marked - i 1949 var det et månedsblad, men voksede siden til at blive Danmarks største ugeblad. Lego-sættet har - hvis det kan købes særskilt - nr. 30584.



Litra EB fra Märklin.

● DSB EB 3200 - "Vectron" fra Märklin

Märklin udsender i år deres udgave af DSB's succeslokomotiv, litra EB "Vectron". Märklin-modellen har de typiske kendetegn for firmaets modeller: oveddel af zink-støbegods, mange påsatte løsele, stort antal lyd- og lysfunktioner og naturligvis drev med høj ydelse. Der er træk på alle fire aksler. Der er lys i førerrummene, og fjernlyset kan tændes og slukkes digitalt.

Märklin nr. 39338 DSB litra EB ellokomotiv. H0-model, AC, epoke VI. Pris ca. kr. 3.300,-



Posen med indhold - 76 kulørte klodser.



Så er toget samlet.



Moderne AAE-containervogn. Foto Roco.

● Containervogn fra AAE

Roco har udsendt en ny containerbærevogn i den uendelige serie af denne type vogne. Det er en model af en Sgns-vogn fra AAE, belæsset med to mørkerøde containere fra et ret anonymt selskab CPIU.

Selve vognen er metalstøbt med en god vægt. Vognen er lysegrå, hvilket giver godt op i vognparken af brune vogne. Der er mange detaljer på vognen - mange af dem er små, gule fastholdemekanismer, og der er vedlagt håndbøjler og andre løsdele. Påtrykkene på vangerne er

omfattende, præcise og i flere farver, og det er en vogntype, man kan se hver dag i godstogene gennem Danmark.

Roco nr. 77345 AAE Sgns containerbærevogn. H0-model, epoke VI.
Pris ca. kr. 525,-.



Rocos model af diesellokomotivet SNCF CC 68050.

● Den franske 'Mx'

Det store dieselelektriske lokomotiv CC 68000 har akselrækkefølgen A1A-A1A, altså ligesom DSB's Mx-maskiner. Baggrunden var, at den første, fireakslede serie BB 67000 var for tung for sidebanerne, derfor måtte SNCF få udviklet en lettere maskine. Det skete ved, at der blev indsat nye, treakslede bogier, hvor den midterste aksel var uden banemotor, og så blev akseltrykket straks mindre. CC 68000 blev bygget fra 1963-68 i et antal på 80 maskiner. Udseendet er ellers identisk med BB-maskinernes flotte, skarptegnede profil, der viser fart, kraft og dynamik i moderne udgave, udført af Paul Arzens. Lokomotiverne egnede sig lige godt til hurtige passagertog som til tunge godstog, og de kunne også ses i grænseoverskridende trafik til Tyskland og Schweiz.

Roco har nu udsendt dette lokomotiv i opdateret udgave med led-lys, Plux22-grænseflade og fine, ætsede git-



Hjulene på den midterste aksel er betydeligt mindre end drivhjulene og er i virkeligheden blot løbeaksler.

re. De forskellige farver står skarpt aftegnet på overdelen, tal og bogstaver er fremhævede, de hvide markeringer tydelige, og overdelen er simpelthen bare flot - med det runde SNCF-logo midt på fronten. Lokomotivet har træk på alle seks aksler og automatisk lysskift for/bag. I den digitale udgave er der lys i førerrum, kondensator til at overvinde strømløse passager og naturligvis alskens lyde.

Roco nr. 70460 SNCF CC 68050 dieselelektrisk lokomotiv. H0-model, DC analog, epoke III-IV. Pris ca. kr. 1.850,-.



Fronten er et godt eksempel på, hvor detaljerede moderne modeltog er, også selvom alle løsdele slet ikke er monteret endnu.



Det lille VW-Rugbrød har kæmpet sig op ad stigningen på bjergbanen og kan nu nyde nedkørslen.

Et Rugbrød på skinner

I sidste nummer viste jeg Märklins nye model af et VW T1-Rugbrød til spor Z, men jeg havde ikke mulighed for at afprøve det i praksis. Det er sket nu, og det er en morsom, væver lille gut. Den klarer lige netop stigningerne på mit NOCH-anlæg (kuffert-anlæg, nok lidt for stort til at rejse med!) - men den lille skinnobil gør en god figur på anlægget - selvom det egentlig er lidt svært at se begrundelsen for at have den kørende, da den hverken kan trække andre vogne eller på anden måde indgå i driften, andet end som et pudsigt indslag. Men opsigt, det vækker den i hvert fald!

Märklin nr. 88026 VW T1 DB Dræsine
Klv 20. Spor Z,, epoke III-V. Pris ca. kr. 1.300,-



De to kupévogne, henstillet på Zeil banegård.

Kupévogne i spor Z

Märklin har udsendt et sæt med to ældre kupévogne fra DB, den ene med, den anden uden bremsehus. Vognene, der er to-akslede, er relativt lange og har således seks kupéer, to med 1. klasse, fire med 2. klasse (C Pr21).

Vognene er mørkegrønne, har fine påtryk, f.eks. røde skilte med teksten "Raucher" - og det kan faktisk læses -

med stor lup! De to vogne er letløbende, så selv de små lokomotiver kan godt trække et par vogne. Der er også indretning i vognene, selvom man ikke kan se det udefra.

Märklin mini-club nr. 87042 DB kupévognssæt. Spor Z, epoke II.
Pris ca. kr. 750,-



Nærbillede af vognside med påtryk.

● E 94 "Jernsvinet"

Hvorfor E 94 kaldes for "Jernsvinet" (Eisenschwein), er det ikke lykkedes mig helt at få opklaret, men det henviser blandt andet til de 120 tons stål og jern, som lokomotivet består af. "Eisenschwein" er også minitæruddryk for tanks, men det kan også handle om motorcykler. De fleste andre bruger kælenavnet "den tyske krokodille" om disse mørkegrønne, reptillignende skabninger, der er leddelte og kan krumme sig af sted over bjerge og dybe dale.

Piko har udsendt flere modeller af "Jernsvinet", her er det den traditionelle epoke III-udgave fra DB, det drejer sig om. I forhold til de hidtidige udgaver har denne model en ekstra finesse, nemlig den såkaldte "Anfahramppe", som lokomotivføreren tænder, når toget er klart til afgang fra godsbanegården. Det var nemlig et problem for rangerpersonalet helt præcist at vide, hvornår toget var afgangsklart, men ved hjælp af denne lille lygte, anbragt nede forrest på vangen, kunne det signaleres tydeligt - risikoen for at komme til skade specielt i mørket på rangerbanegårdene var meget stor før i tiden. Desværre er denne lygte kun virksom i den digitale version, som jeg ikke har haft til afprøvning.

Der er for så vidt ikke så meget nyt at fortælle om dette flotte lokomotiv, der



'Jernsvinet' E 94 i egen, høje figur.

gengiver forbilledet meget fint. Der er talrige påtryk i flere farver, og så er det fyldt med detaljer, så man overalt har noget at nyde at se på. Der er masser af lameller eller jalousiåbninger, fine håndbøjler og andre detaljer, meget flotte lanterner, fine, forudmonterede vinduesviskere, på taget troner de to pantografer. Der er de påkrævede, lange skærme for solen, men de sikrer også mod berøring af pantograferne. Chassiset og bogierne fortjener også at blive nærstuderet, da der også er masser at se på her. Den flotte maskine har træk på fire af de seks aksler og klarer qua ledningen også skarpe kurver ($R = 360$ mm).

Piko nr. 51484 DB E 94 ellokomotiv, H0-model, analog, epoke III. Pris ca. kr. 2.300,-.



Detalje af førerhuset med ætsede vinduesviskere og det store 'halvtag'.

En tysk lokofører har fortalt om forskellen på moderne lokomotiver og ældre som E 94: Ved moderne lokomotiver kører de, som elektronikken/computeren vil, mens ved de ældre, analoge maskiner kører de, som mennesket vil, og dét er en forskel - f.eks. på stigninger, hvor elektronikken i moderne lokomotiver ofte giver op. Derfor anvendte DB AG helt op til 2006 BR 194-lokomotiver (E 94) som skydelokomotiver på den stejle strækning Probstzella-Nürnberg - de moderne Dispo-lokomotiver kunne ellers ikke forcere stigningen med deres lange godstog. En E 94 bagpå - så gik det!



● Gul 'My' i spor Z

Märklin udsender en ny variant af det legendariske My-lokomotiv, denne gang i norsk udgave som tjenestelokomotiv Di3 628. Modellen er helt gulmalet og forsynet med to store, fastmonterede sneplove og dertil orange advarselslys på taget. Der er endvidere også hvide LED-lanterner, der skifter lys med kørselsretningen.

Modellen er udrustet med klokkeanker-motor, har brunerede hjul og har drev på begge bogier. Sneplove er af metal.

Märklin nr. 88362 Norsk diesellokomotiv m. sneplove. Spor Z, epoke V. Pris ca. kr. 2.500,-.



Hverdagens helte - BR 211 vant til det daglige slæb med gods- og passagertog.

BR 211 236-5 i N

BR 211 er et af DB's standardlokomotiver. Typen blev udviklet i 1950'erne, og der blev bygget 364 eksemplarer af dette universallokomotiv. Næsten lige så mange blev der bygget af serie V 100.20, den senere BR 112. Mange af dem eksisterer fortsat, enten ved privatbaner eller som trækraft ved skinneombygningstog. VLTJ nr. 25 var netop et tidligere BR 211-lokomotiv (BR 211 130).

Fleischmann har nu udsendt en variant af dette lokomotiv, stadigvæk i den kendte, bordeauxrøde farve, men med EDB-nummer. Modellen er som N-modeller er flest, nydelig, i orden og med de relativt få detaljer, som denne skala berettiger til. Der er træk på alle aksler, motor med svinghjul, Next18-stik, lysskift for og bag; overdelen er af metal, hvilket giver en vægt på 43 gram. Der er hæftering på to hjul (diagonalt anbragte).

Fleischmann art. nr. 721210 BR 211. Analog N-model, med Next18-stik til dekoder; epoke IV-V. Pris ca kr. 1.200,-.



BR 211 med TD-vognen.

TD-vogn fra Fleischmann i spor N

TD-skydetagsvognen fra Fleischmann er en nærmest uundværlig model på nyere anlæg (epoke IV-VI). Det er en UIC-standardtype, som blev bygget i talrige varianter - bedst kendt er nok Tdgs-typen, som også DSB havde. Modellen her er dog fra DB, men den kan sagtens have været her i landet.

Modellen, som er ganske flot lavet, har en fin detalje, nemlig et fungerende svingtag. Nede i beholderen ser man lasten af kul, men det kan jo males om til skærver, hvis man hellere vil have det.

Modellen har fine trin, lejdere, håndbøjler og gelænder på bremseplatformen,



Påskrifter på TD-vognen - komplette og tydelige.

mange separat anbragte detaljer, udførelse med sorte vanger, hvilket klæder vogntypen godt.

Fleischmann nr. 830357DB TD-skydetagsvogn. Spor N, epoke IV. Pris ca. kr. 275,-.

SNCF "Nord"-pakvogn



Rødby Færge, rangering til eller fra 'KONG FREDERIK IX' et stykke tid efter åbningen i 1963. Foto Fabian of Copenhagen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En længe ventet model er nu lanceret af L.S. Models i Belgien. Det er den meget specielle, franske pakvogn DD⁴myi, der stammer fra 1930'erne og dengang hørte til selskabet PLM (Paris-Lyon-Méditerranée). Vogntypen var en del af et større program, der også omfattede forskellige passagervogne - og alle havde de specielle vinduer med meget afrundede kanter, der om ikke andet vakte opsigt ved deres noget aparte udseende.

Vogntypen var meget almindelig også her i landet, hvor den indgik i tog som Skandianvien-Paris Ekspres og Nord-Express, til dels sammen med vogne fra Sverige (SJ), Vesttyskland (DB, Mitropa), Nederlandene (NS), Wagon-Lits (CIWL), Frankrig (SNCF) og DSB, altså et meget broget, internationalt tog. Ruterne gik fra København via Rødby/Puttgarten, Hamburg, Oostende/Aachen til Paris, eller fra (Nyborg-) Fredericia-Paris.

Billedet, et meget velkendt postkort, viser netop en af disse pakvogne, der er ved at blive rangeret om bord eller fra borde i Rødbyhavn. Helt til venstre ses rangermaskinen, MH 363, dernæst pakvognen, hvis nummer desværre ikke kan tydes; dernæst følger SNCF-vogne af SNCF-typerne B10x, A9x, hvorefter

resten fortaber sig i 'bugen' på "KONG FREDERIK IX."

En super-model - næsten da

Den valgte udgave er med forudmonteret belysning og alutlanterner. Vognen har nummer 29175; der findes fotobevis for, at nr. 29176 har været i Danmark, så det virker sandsynligt, at denne vogn også har været brugt i togene til og fra Paris (se også "Internationale tog via Jylland", bane bøger 2002).

Overdelen er mat mørkegrøn (vert cel-tique), præcis som det ældre SNCF-materiel var i 1950-60'erne. De to vognsider har forskelle, hvad vinduerne angår - i gangsidens er de gennemsigtige, i pakrumssiden har de net for ruderne. Det skulle jo være muligt for passagerer at passere gennem vognen, hvis den var indrangeret midt i en vognstamme, så derfor var pakrummet afskærmet med en væg mod gennemgangen.

Siderne er ret bare bortset fra dørene og indgangspartierne, der til gengæld er rigt detaljerede med håndbøjler, trin og fine påtryk. Taget er helt glat med blot en enkelt ventil - til gengæld er gavlene et prægtigt eksempel på, hvordan en moderne model af en ældre vogn bør udføres: Der er mange detaljer, heldigvis ret



Spejlvendte advarsler på dørene, beregnet for passagererne i vognene.



Her er påskrifterne 'vendt om', så de bedre kan læses. Det er en advarsel om at åbne døren, da der så er fri udgang til sporet.



Den franske bagagevogn er ikke ret lang og er derfor velegnet til mindre anlæg.

robust udført lige fra harmonikaer (med bøjler), slutsignalholdere, bevægelige overgangsklapper, ikke-fjedrende puffer til tre fine, røde slutlanterner - i hver ende. Naturligvis er der også bittesmå påtryk på gavlene. Der er vedlagt indslåede harmonikaer. Pufferne er desværre ret udsatte og knækker let, hvilket skete under udpakningen.

Undervognen har høj standard med enkelte påtryk (også på bogierne, der er klassiske svanehalssbogier). Under vangen er pladen med de tekniske oplysninger monteret.

Hvis man kan tage vogntaget af (pres ved døråbningerne), åbenbarer der sig et uvant syn: stor printplade med et par kontakter. Disse skal indstilles, når/hvis man vil ændre belysningen indvendigt/slutlanternerne (kun i DCC-versionen). Desværre viste det sig i praksis umuligt at fjerne taget på vognen - det sidder nærmest støbt fast. Det lykkedes mig at lirke det frit i den ene ende - det sidder med otte tapper på hver side, men derfra gik det ikke længere. Ærgerligt, og ikke i orden på en så dyr model! Så hermed en advarsel til andre - vær forsigtig ved demonteringen! Vognen er i DCC-udgave forberedt til kørsel på 12 V DC, 16 V AC og digitaldrift (men har ikke slæbesko eller uisolerede hjul).



Det er nærmest umuligt at fjerne taget, uden at det tager skade - ikke så smart konstrueret.



Utroligt fine detaljer ved skydedørene, og behageligt, varmt gult lys i vognen.



Og så kører vi af sted gennem natten til fjerne steder som Paris Gare du Nord.

L.S. Models 31200 SNCF DD⁴myi pakvogn. H0-model med lys, epoke IIIb. Pris ca. kr. 1.000,-.

Anlægget af CFS



Her begynder Rue de la Gare med beboelseshuse og bageriet.



Således fortsætter den med vinbondens hus og urtekræmmeren.



Det første morgentog - skinniebussen fra Trésquosteuwlér - ruller forsigtigt ind gennem Rue de la Gare på vej til banegården.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Anlægget af min franske smalsporsbane CFS har ligget brak det meste af vinteren - dels har jeg haft meget andet at lave, dels viste det sig, at det var mere end besværligt at have med 9 mm-spor at gøre - materiellet er meget 'sart', sporet skal ligge særdeles nøjagtigt, og selvom det gør det, har de små maskiner svært ved at køre, i hvert fald når det drejer sig om ældre modeller (Egger-Bahn og Jouef især). De bedste køreegenskaber har nye Roco-, MinitrainS- og REE-modeller, men helt tilfredsstillende kører de ikke. Flere gange var jeg ved at opgive projekter, og 100 % tilfreds med anlægget bliver jeg aldrig - H0e-smalspor er og bliver for smalt og småt og sensibelt for mine fingre.

Det visuelle forløb

I stedet har jeg brugt ledige timer på at bygge de helt rigtige huse og opstille dem sådan, at indtrykket af en lille, fransk provinsby med en helt lokal smalsporsbane kunne opstå. Husene er en skønsm blanding af gamle Jouef-modeller og MKD-huse, blandet med Auhagen-, Artitec- og Heljan-huse, men ingen af dem i det udseende, som de forlod samlebåndene med - alle er ombygget eller patineret i væsentlig grad. Den lille avisiosk er hjemmelavet - hvilket den også ville have været i virkeligheden. Til sidst er bygningerne placeret på en måde, der giver et naturligt gadebillede med let bugtet forløb og snævre passager - des-



De første tog på CFS blev kørt med såkaldte 'kasse-lokomotiver', der havde beskeden trækraft. Gangtøjet var indkapslet for at beskytte fodgængere under kørsel i landsbyernes gader.



Trafikken i den snævre Rue de la Gare har altid været problematisk, og her spærrer en renault NN vejen for spurvognen.

værre var der ikke rigtigt plads til at lave lidt bakket forløb, og pladsen til rådighed var jo også noget nær det mindst mulige (17 x 160 cm).

Alene det at anlægge en gade med spor i midten og få det til at fungere og se rigtigt ud tager uforholdsmæssig lang tid, for hjulflangerne skal jo kunne glide uhindret trods ballast og/eller fast brolægning mellem skinnerne. Derfor måtte jeg nøjes med at lime ret smalle strimler af plasticard mellem skinnestregene og male dem grå, således at de dannede basis for belægning. Jeg har drysset ballast over strimlerne, men også gader, veje og



I midten af gaden ligger mekanikeren og et almindeligt hus.



Flere butikker - avisiosk, café-hotel, parfumeri og lidt af posthuset.



Et flot tog skal til at afgang fra banegården i Ploudabouguez - men hvor er passagererne.



Damptogene blev senere afløst af en akkumulatorsporvogn, der blev overtaget fra en tysk sporvej. Her ruller vogn 4 afsted.



Den store Renault Vivaquatre beundres - måske er det ejeren selv, der står og betragter vognen.

gangarealer fik et lag sand, da denne lille by dengang - vi er vel i begyndelsen af 1960'erne - hverken havde fortove eller asfalteret vejbelægning - vej og gangarealer gik ud i ét! Jeg brugte sand og stenballast, men det er for groft, må jeg nok erkende. Nogle skumle og snævre passager mellem husene har fået ekstra mørk belægning netop for at gøre det hele mere skummelt.

På franske banegårde - i det mindste i mere landlige områder - er perronerne ofte dækket af rødt grus eller sand, nærmest som på tennisbaner. Farven er dog mere rosa, så jeg anskaffede en bøtte rosa sand fra Decapod for at få den rette farve til den lille bane-



Hvordan denne 2 CV er havnet her i smøgen, er uvist - men mon ikke føreren har måttet kravle ud gennem bagdørene.

gård, der blev malet lysegrå og hvid med sort skifertag. Bagved er plantet et par mellemhøje træer for at camouflere baggrunden mest muligt. I det hele taget er der sat træer og buske alle steder, hvor der var 'noget at skjule' - et godt middel til at dække ikke helt vellykkede områder.

På en lille plads skal der opstilles en statue af St. Christophorus - han skal især beskytte de vejfarende og er tidligere omtalt her i bladet. På en anden lille plads er boule-spillerne i gang med deres vigtige spil - spillet kaldes ofte også petanque, da det lyder fornemmere og kræver mindre plads. Men her, i den ydmyge,



Apotek, posthus, café og banegården - her ender byen så.



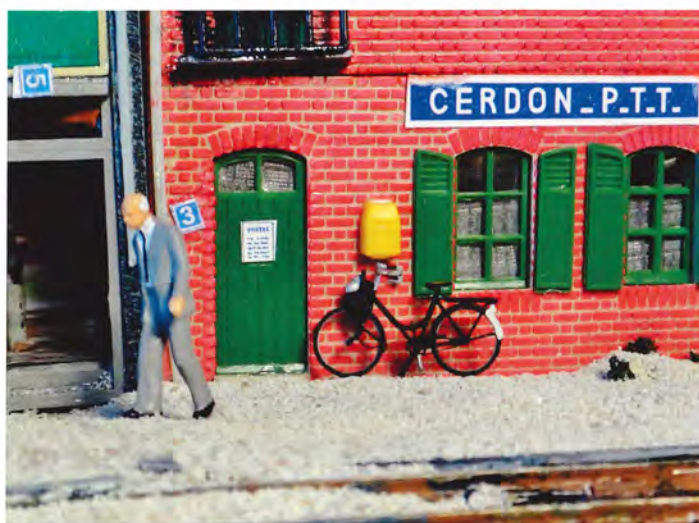
I 1950'erne fik CFS omsider nyere materiel, her en af de velkendte Billard-skinnebusser. Le Chef bortviser byens clochard.

jævne landsby, er 'boules' udmærket - især med et glas Ricard (eller Pernod) bagefter. Heldigvis er der godt med knejper og barer i den lille landsby - der er i hvert fald tre bistroer eller lignende samt en vinhandler, en urtekræmmer/kolonialhandler, et parfumeri, en avisioskiosk, en mekaniker med tanksøjler samt et posthus - og naturligvis banegården, som dog kun har billetsalg og ventesal.

Viel Geschrei und wenig Wolle...

Så resultatet blev en art tredimensionel dekoration, jeg kan hæn-ge op på væggen og i det mindste glæde mig over, at nok har jeg en lille, fransk by, men der er nærmere tale om en slags 3D-dio-rama end et køreklart anlæg. Så dette er nok afskedsscenen fra CFS - en kortlivet smalsporsbane i det centrale Frankrig, hvor ambitionerne var store, men udviklingen førte til en alt for tidlig lukning. "C'est dommage, mais - vive les mémoires" (Det er en skam, men længe leve minderne!).

Og så vil jeg koncentrere kræfterne om mit kommende anlæg, som jeg snart kan påbegynde. Det bliver i normal H0-skala, hvor jeg føler mig helt hjemme, og jeg glæder mig til at gå i gang med det - det skal forestille en fiktiv, dansk stationsby en sen-sommerdag i 1963, hvor alt kan ske og lade sig gøre.



Dagens gang i den lille by - posthuset er åbent, og en kunde har stillet sin Velo-Solex op ad muren.



Nærbillede af Velo'en, et hyggeligt køretøj, men ikke uden pro-blemer



Er det Alain Delon med en revolver, der har begået et røveri - eller er det blot en vinhandler med en stor flaske ved sin specielle Citroën TA-varevogn (bygget i Danmark).



Udkanten af byen er ikke just den mest velholdte - forfaldet ses tydeligt.



Årh, det var godt, at jeg fik den sidste baguette og et pain riche - så er frokosten reddet.



I farver ser det hele ikke meget bedre ud.



Mon min avis er kommet - jeg vil have den med på turen.



Hvad bilder du dig ind, din fyldebøtte - at komme hjem klokken syv om morgenen i dén tilstand! Madame Schrapp er vred.

Modelbil med modeljernbane



Ja, børnlil', nu skal I se - Dengang farfar her var knægt, ...

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En modelbil med et modelbaneanlæg - det lyder tosset og mærkeligt, men det er ikke desto mindre, hvad Schuco har lavet. Der er tale om en metalmodel af VW T1 som pickup, hvor der på ladet er et komplet modelbaneanlæg - i H0, altså i forhold 1:87 til den virkelige størrelse af et almindeligt bordanlæg. Anlægget er indkapslet under en kuppel af glasklart plast, men der er 'tog', bygninger, skinner, landskab, tunnelportaler på anlægget, og på bagsiden er der antydning af udsparinger for indgreb i de skjulte strækninger.

Det er et originalt påhit og en god idé, især da vognen er påtrykt 'Märklin' og forsynet med det klassiske, kørende 'm' som symbol for Märklin på fronten. Modellen er som nævnt lavet af metal, men den følger 'i farvandet' på de udgaver, som Brekina påbegyndte for et par år siden, og som fortsætter i år (bl.a. med Hoover-støvsugere).



VW-Rugbrødet er naturligvis forsynet med Märklins klassiske symbol, det kørende og rygende 'mgcie' (Märklin, Göppingen, Compagnie).

**Schuco Werbewagen MHI,
nr. 817.452671500 VW T1 med
modelbaneanlæg. H0-model,
epoke III-VI. Pris ca. kr. 250,-.**



Fuldt færdigt modeljernbaneanlæg i skala 1-87...



Næ, men var det ikke sådan et elektrisk optrækstog, som lille Olfert havde....

Jeg går mig en tur langs med banen...

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det gjorde jeg for efterhånden mange år siden, gik mig en tur langs med banen, nærmere bestemt strækningen Stenstrup Syd-Stenstrup. Det er ikke langt, cirka 500 meter, og toggangen er hverken særlig yppig, overdådig eller interessant, blot to-tre turkis Arriva-tog i timen, men formålet var snarere at beskrive, hvad der er tilbage af fysisk 'infrastruktur' på et udvalgt og overskueligt stykke jernbane, og den umiddelbare fordel er, at her kan jeg gå blot to meter fra sporet og dermed registre alt, hvad jeg ser.

Jeg lavede for mange år siden en lignende reportage til "banen". men nu var tiden kommet til en version 2, ikke mindst fordi det nye signalsystem er ved at blive etableret overalt i landet, og om få år er hele jernbanen visuelt forandret - væk er de markante, iøjnefaldende og fascinerende daglyssignaler. Nu er der nok nogle, der skrumler, for daglyssignaler har vel aldrig haft den samme fascination over sig som de gamle, mekaniske armsignaler, men de sidste faldt for knapt 25 år siden, og de er således totalt ude af billedet, bortset fra på visse veteranbaner. Her kan det for øvrigt undre mig lidt, at der mig bekendt intetsteds på det åbne jernbanelenet er opstillet gamle armsignaler som pynt ved kommandoposter, fjernstyringscentraler og lignende steder - uden funktion. Det er ellers noget, man ellers ser mange steder i Tyskland. Har vi virkelig så effektivt vendt jernbanen ryggen her i landet, at historien er ligegyldig?

Af sted

Ved Stenstrup Syd er trinbrættet moderniseret meget - der er et virvar af gelændere, rækværk, stier og ramper, billetautomater, relæskabe og meget andet. Kigger man bagud mod Svendborg, kan man længst ude skimte uordenssignalet for overskæringerne ved Egebjerg og Kirkeby Sand - to overskæringer tæt på hinanden med meget dårlige oversigtsforhold.

Lige før indkørslen til trinbrættet står det fremskudte signal til Stenstrup. Også her er der en mindre overskæring med lys og bomme. Straks efter perro-



Den ene af de to overkørsler ved Kirkeby Sand 30. juli 2023 med et Lint fra Arriva på vej mod Svendborg.



Ved Kirkeby Sand-overkørslen står der flere relæskabe, og der er stadig resterne af et ældre hegn af skinneprofiler. Foto fra 29. juli 2023



En Desiro fra Arriva suser ud fra Kirkeby-skoven den 27. august 2023 lige før overkørslen på Løvehavevej på vej mod Stenstrup Syd.



Forsignalet til Stenstrup set fra Stenstrup Syd ved overskæringen med Hedevej den 3. november 2023.



Et flot perspektiv fra Stenstrup Syd mod Svendborg. Bagest ved kurven står uordens-signalet for de to overskæringer ved Kirkeby Sand. I forgrunden fremskudt signal og diverse tavler.



Diverse automater, skilte, skærme, rækværk og adgangsveje til den lille peron i Stenstrup Syd.

nen ligger endnu en overskæring, og den er sikret med bomme på kryds og på tværs, idet der siden mit daværende besøg er opsat bomme for en sti over sporet. Når man ser alle disse bomme og advarselstavler tæt på, kan de virke forvirrende, men - de virker.

På turen langs sporet ses først uordens-signalet for denne overskæring (nr. 89), derefter følger nogle kontakter ved skinnestruktur, og så står skiltet med "ubevogtet jernbaneoverkørsel" (det lille damplokomotiv) der stadig. Det er da vist forkert, her skulle "led-skiltet" (bevogtet jernbaneoverkørsel) stå - men da der formodentlig ikke er nogen som helst i vore dages vejafdelinger, der aner, hvad "led-skiltet" står for eller kender dets aner, får damplokomotivet vel lov at blive her. "Led-skiltet" viser en art havelåge, hvilket skal indikere, at der følger en fysisk hindring (her: en bom) tværs over vejen. I Frankrig anvendte man faktisk mobile "havehegn" af jern på ruller, der blev skubbet tværs over kørebanen, så oprindelsen til skiltetypen skal måske søges her, for danske led var helt anderledes.

Nå, videre frem er der ikke meget at berette, ud over de obligatoriske kilometertavler, en sort cylinder (føler, sensor eller relæ?), nogle hvide bokse midt i sporet (antenner?) - men hele strækningen er nu hegnet totalt ind. Førhen var her blot det klassiske hegn af tre jerntråde på egepæle, nu er der kraftigt vildthege, der holder alle ude. Og dog, vist ikke helt, for længere fremme står en plakat med advarsel om at krydse sporet. Her har der åbenbart været nogle 'nær ved'-situationer, som har krævet



Og så begynder vi turen hen langs jernbanen - forrest ses overkørslen for Asensvej, sikret med flere bomme.



Som det ses, er her godt med skilte og advarsler - og her er det gamle skilt 'bevogtet jernbaneoverkørsel' stadig i brug.



Der er tillige separat overgang for fodgængere, naturligvis også med bomme og blinklys.



Overkørsel 89 må vist siges at være godt dækket ind med alle mulige sikkerhedsforanstaltninger.

øget agtpågivenhed hos lokomotivførerne.

Længere fremme står det sydlige indkørselssignal til Stenstrup med tilhørende tavler (se også tekstboksen), så følger flere kilometertavler, dernæst trinbrætskiltet ("timeglasset"), der indikerer Stenstrup Syd og foran dette en grøn trekantstavle - betydningen er "sæt farten op".

Så er vi fremme ved indkørselsspor-skiftet sydfra til Stenstrup, og her er udstyret moderniseret en del med nye apparatkasser - men til gengæld er den klassiske fejekost til at holde tunger, hjertestykke og tvangsskinner frie for sne fjernet. Måske en rettidig erkendelse af, at klimaændringerne og den globale opvarmning også rammer Svendborg-banen, og at snevintrene er slut?

Videre fremme passerer jeg en spor-spærrer for det lille sidespor, og på selve sporet er der en afløbssko om skinnen, der effektivt skal forhindre løbske vogne i at trille ud på hovedsporet. Det sker i virkeligheden nok aldrig, sidst, jeg så en vogn holde her, var for omkring 25 år siden. Indimellem har der nok holdt en dræsrine og overnattet, men ellers intet. Det sidste godstog på Svendborg-banen var oprydningstog, trukket af en MK fra Odense, der trak de sidste, henstillede Gbs-vogne til skrotning fra Svendborg den 1. april 1998. Jeg fulgte dengang toget i bil hele vejen ind til Odense og tog billeder undervejs.

Skinnerne til sidesporet er af svær kaliber, så mon ikke de holder i flere generationer - også selvom samlingen af dem ikke er den bedste? Henne ved de



Det gamle skilt med damplokomotivet er her stadig - men er både forkert og malplaceret, da overkørslen er sikret med bomme.



- og lidt længere fremme to 'antenner', eller hvad det nu er (her er kun den ene vist).



Km-tavlerne er også vigtige langs jernbanen - her er et nærbillede af km 36,6.



Ved 36,4-skiltet står turens højdepunkt, det høje indkørselssignal og lyser med de kulørte lamper, som altså snart forsvinder. Det gule skilt betyder 'Hastighedsnedsættelse'.



Lige før 36,8 km-tavlen ses afstandstavlernes til indkørselssignalet til Stenstrup.



Her sidder der også en art skinnekontakt på skinnen.



Lidt før 36,4 km-skiltet står denne bali-se eller måler.



Lige bagved signalet står uordenssignal for overskæring 89 og 90 tillige med mærket 'Holdested uden hovedsignal'.



Også nogle detaljer, man sjældent ser på modelbanen - et påskruet kabel og skinnelasker



Cirka i km 36,1 står Stenstrups rangergrænsemærke. Bagest anes indkørselssignalet.



Lidt foran rangergrænsemærket står dete skilt 'Hastighedsnedsættelse ophører'.



Her er vi så henne ved indkørselssporskiftet sydfra til Stenstrup - her er i dag en række apparatskabe, men ikke længere en fejekost.

to perroner står de to udkørselssignaler, der er diverse tavler og skilte, naturligvis kamera og skærm, der er signalhytter og en stor telemast, udkørselssignaler mod nord og - naturligvis - endnu en overkørsel lige efter stationen - som i dag vel må betegnes som et trinbræt.

Summa summarum: Der er ikke ændret ret meget på forholdene, men det viser, at selv på en meget kort strækning er der signaler, skilte og anden infrastruktur - og det kan vel inspirere til den hjemlige modeljernbane, hvor der i reglen heller ikke er oceaner af plads. Tilmed kan man næsten lave en banestrækning med realistisk afstand mellem holdstederne... men amlægget skal alligevel være omkring seks meter langt for at svare til afstanden mellem Stenstrup og Stenstrup Syd! På denne korte strækning er der tre overkørsler med bomme og signaler, fem hovedsignaler, ét fremskudt signal, diverse tavler og skilte, relæhytter, master osv., så der er stadig noget at se på ved moderne jernbaner.

P.S. Hvis nogle skulle synes, at titlen på artiklen minder dem om noget, de kender, stemmer det - titlen er nemlig inspireret af den vise, som Osvald Helmuth sang med titlen "Udlængsel" - nok bedre kendt som "Jeg går mig en tur langs med havnen" med tekst og musik af Aage Stentoft og Arvid Müller. Ligesom jernbanerne har havnene i dag mistet meget af deres charme og tiltrækning, i dag er de fleste, større havne bebygget med glas- og betonklodser uden meget liv i sig selv.



Inde på stationsområdet er der et enkelt sidespor, der er sikret med denne afløbssko.



Ved km 36,0 står der en relæhytte i egen indhegning.



En af de ældste 'installationer' på strækningen, en gammel sporrer, det meste af tiden arbejdsløs.



Det gør ikke noget, hvis du ikke får samlet skinnerne ordentligt - det gør Banedanmark heller ikke altid - heldigvis er det kun her på sidesporet, at samlingen ser sådan ud.



Her er vi næsten henne ved Stenstrup, hvor der står et par udkørselssignaler og diverse tavler samt endnu et par relæskabe.



Det tidligere private pakhuis set fra enden af sidesporet - i dag huser det et loppe-marked.



To udkørselssignaler mod Svendborg med mærket F-signal følger (der er F-signal foran det efterfølgende hovedsignal) samt flere tavler.



En ret bar perron med skærm, kamera, skilte og højttaler. I baggrunden anes de to udkørselssignaler mod Kværndrup.



Der kom kun et enkelt tog, mens jeg gik der - det var så stille, at jeg kun nåede at tage et billede, efter at det havde passeret mig.

Japansk smalspor



Det japanske 'Klumpe-Dumpe'-tog netop udpakket.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Tomy eller Tomytec er et japansk modeltogsfirma, der nok ikke er videre kendt her i landet. Firmaet laver et prisbilligt smalspors-togsæt, som jeg fik lyst til at kigge nærmere på. Det så pudsigt ud - faktisk et 'nuttet' lille tog, der ville passe godt til min nye, smalsporede bane (se også artiklen om CFS i dette blad).

Togsættet bestod af et elektrisk lokomotiv med pantograf (EB 101) samt en toakslet passagervogn T 8, nærmest af udseende som et kolonihavehus eller et hønsehus med for mange vinduer. Det måtte anskaffes! Toget er inspireret af den fiktive, elektrificerede smalsporsbane Tomi Electric Railway Nekoya Line med en sporvidde på 762 mm.

Da jeg ville bestille det, opdagede jeg, at det blot var en dummy-model (uden motor), men jeg kunne for et par hundrede kroner tillige bestille et drev til lokomotivet, så det gjorde jeg - og afgav ordren.

Det varede et par uger, inden toget dukkede op - i mellemtiden havde jeg fået kigget ordentligt efter og opdaget, at togsættet - trods de 9 mm sporvidde - var holdt i skala 1:80 og målte hele 15 cm - ups! Dér havde jeg vist forregnet mig. Nå, men jeg ville altid kunne bruge drevet, tænkte jeg.

Overraskelsen

Pakken indeholdt det bestilte togsæt samt det nye drev - og flere æsker. To-



Kort over den fiktive smalsporsbane, trykt på æsken.

get var det vigtigste: et rødt, lidt 'overvægtigt' smalsporslokomotiv, hønsehus-vognen, et par stykker plasticspor (til opstillingsbrug) samt en æske med løsele.

I to separate æsker lå drevet (med flere løsele, bl.a. vægklodser) samt en æske med flere koblinger og hele otte nye aksler med metalhjul til passagervognen (som jo blot var toakslet). Imponerende.

De to stykker materiel viste sig at være klipset sammen, så hurtigt fik jeg skilt dem ad for at kunne montere det motoriserede drev og de nye metalhjul, og så begyndte prøvekørslen på mit lille anlæg. Japanske drev virker upåklagelige - det er som om, at først har de japanske teknikere og ingeniører besluttet sig for at udvikle enkle, sikre og robuste drev, først derefter kommer selve overdelen til - det mærkede jeg ved 'lommepege-toget' fra Kato (i Spor og baner nr. 69),

og motorkonstruktionen ligner den fra dette tog - enkel, driftssikker og velkørende. At toget afsporede flere steder på mit anlæg, skyldes ikke så meget toget selv (som dog ikke vejer ret meget og som har bittesmå flanger), det skyldes mere mit ikke så perfekt nivellerede spor.

Lokomotivet er nok en kende for højt og ligner mest en engelsk todækkerbus (med én etage!), men det accepterer jeg. Passagervognen er også lidt høj, men den kan gå an. Nu mangler blot, at jeg får monteret nogle langbænke i vognen til passagerer - forrest skal der stå en fører, og der skal monteres en lanterne og en lokomotivfløjte (af drejet messing). I den anden ende skal der i lokomotivet ligeledes anbringes en lokomotivfører, mens jeg undlader at montere pantografen - dette må være et akkumulatorlokomotiv, eller også laver jeg en lille skorsten, så det bliver et diesellokomotiv.



Litrering på lokomotivet. Øverst ses selskabsnavnet (forkortet) - TOMY.



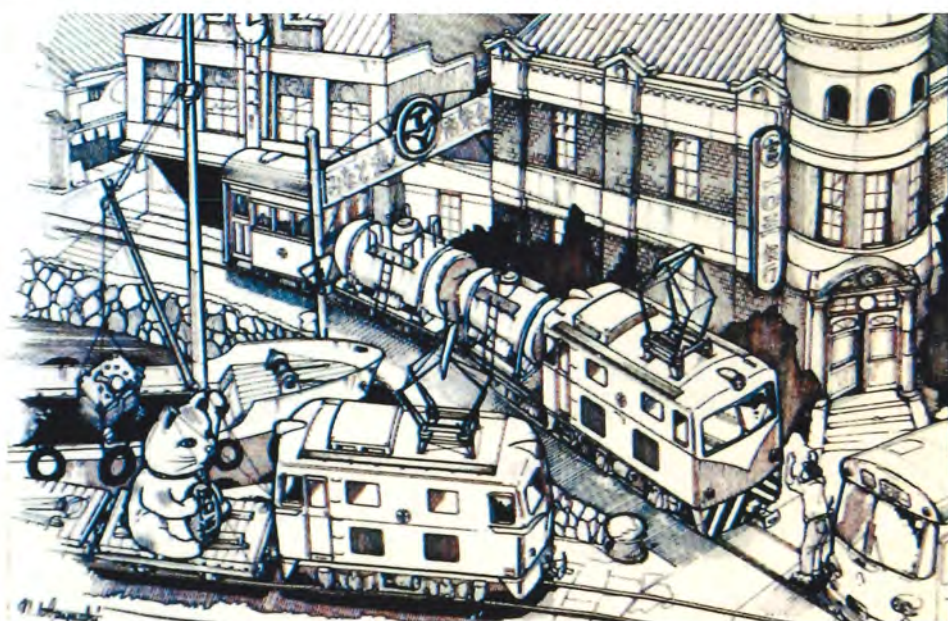
Litrering på passagervognen - her hedder selskabet åbenbart kun 'TO' (eller 'OT').



Fungerende pantograf i fin og spinkel udførelse.



Brugsanvisningen, trykt på japansk på æsken, er meget omfattende.



Tegning på æsken af den lille fantasibane - der er åbenbart tale om et helt univers, ser det ud til

Toget bliver så et styrevognstog med faste koblinger, for N-koblingerne virker trods alt ikke så driftssikre - og der er ingen NEM-skakte og ingen mulighed for at montere en dekode. Men et herligt tog er det nu - skala 1:80 eller ej! Jeg har døbt lokomotivet 'Klumpe-Dumpe' - den dansk-japanske oversættelsesmaskine kalder den *Banbura*, men tilbageoversætter maskinen dette ord, bliver det til "dansk" *bumper*, hvilket jeg ikke rigtigt er klar over, hvad er... Så maskinoversættelser er lumske - men det er jo en anden snak!

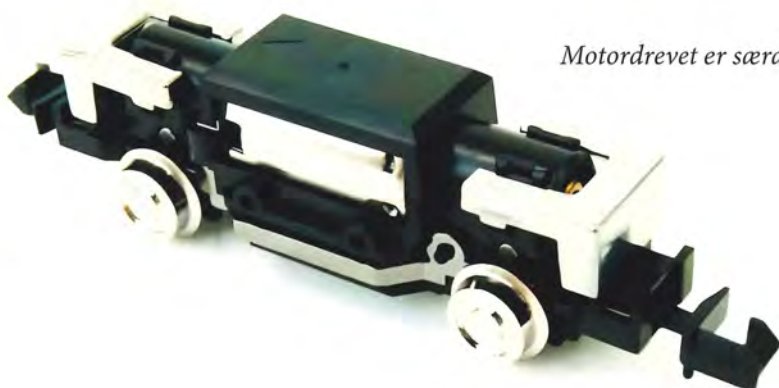
Tomy/Tomytec art. nr. TM-TR07 + TT-03R Ellokomotiv + vogn. Skala 1:80, 9 mm sporvidde, DC. Pris excl. motor ca. DKK 550,-; inkl. motor ca. DKK 750,-. Stregkode 4 54376 315476. www.tomytec.co.jp



Flere småting i poser, herunder også dele, der ikke hører til disse modeller...

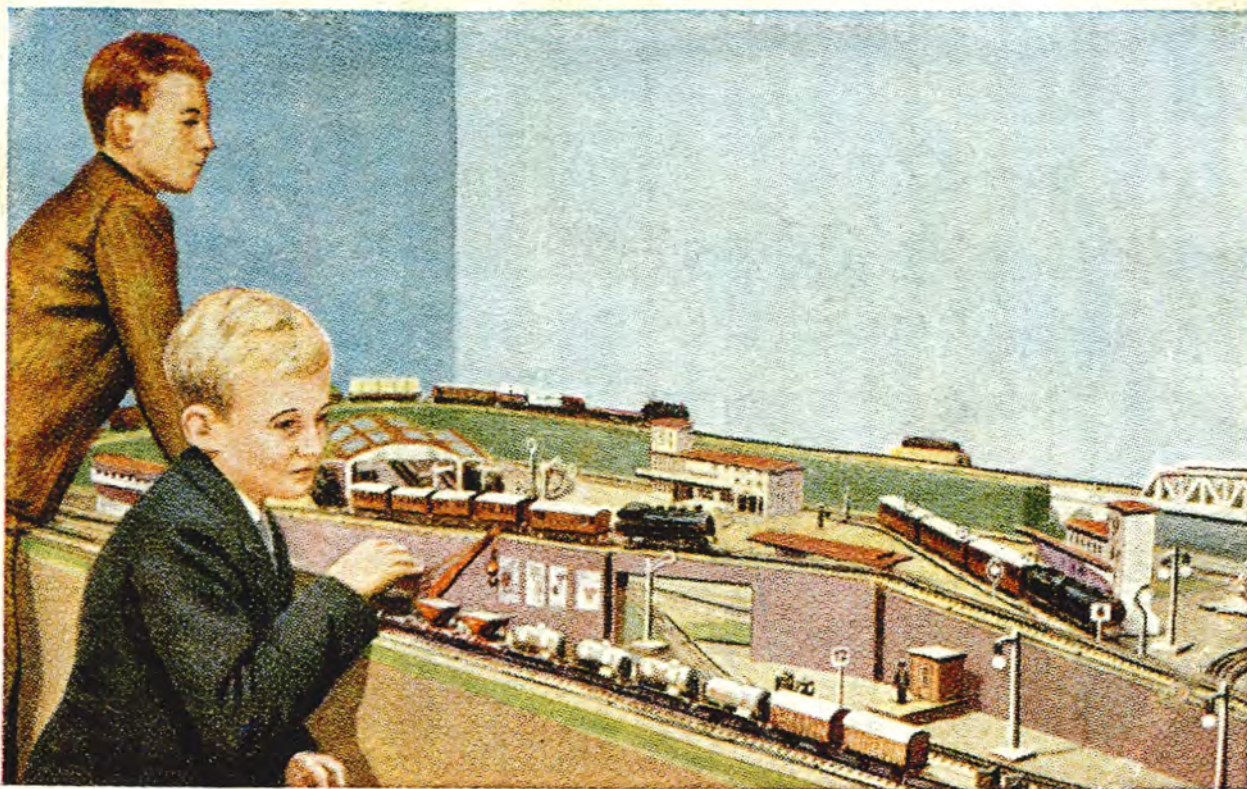


Lokomotiv og passagervogn er skilt ad 'i atomer', men de er nemme at samle igen.



Motordrevet er særdeles kompakt.

En billedanalyse



Nr. 19. Legetøjstog.

Et elektrisk Miniaturetog er et meget interessant Stykke Legetøj, der kan optage ikke alene Børn, men ogsaa voksne. Det er dog et kostbart Legetøj, som kan videreudbygges i det uendelige. Der er Lys i Vogne og Bygninger, der er Broer og Skiftespor kort sagt alt, hvad der kan tænkes paa et Banelegeme. Togene er yderligere forsynet med Hastighedsregulator og Perfektomskifter, ved Hjælp af hvilke man kan foretage Opbremsning og Gangskiftning, saa Toget kører den Vej, man selv ønsker det. De to Drengene her synes at have alt, hvad man kan ønske sig til sit Tog.

Her i foråret var en ny abonnent, Ole Pedersen, så venlig at sende tre gamle Richs-albummer fra 1930'erne. I et af dem fandt jeg dette herlige billede af to drenge, travlt optaget af legen med en H0-modeljernbane. Da H0-systemet først kom på markedet i 1935, måtte det farvelagte billede tidligst være fra dette år, men fra hvornår - og hvad var det for materiel, der var at se på det herlige billede? Jeg sendte det til en af bladets virkelige eksperter, Olaf Hermansen, der - som ventet - samme dag sendte denne redegørelse for billedet.

Det meste af materiellet er Märklin 00. Undtagelserne er broen til højre, hvor Märklin havde en flot rød bro fra 1936 og frem. Stationen til højre er magen til den anden, men splittet fra bundpladen, så tårnet er flyttet. Godsvognene i forgrunden og lokomotiverne er Märklins. Så til mysterierne. De fem brune vogne på rampen.

Hvis det er godsvogne, er det nok Trix, men det ligner personvogne, og den forreste er længere. Märklin er det ikke. For mig

virker det engelsk, måske Trix TTR. På det bageste spor er der en lang vogn med tømmer. Det kan være en Märklin-vogn, hvor man selv har skåret tømmer til, og så ser det ud til at de tre personvogne bag lokomotivet til højre har pantografer? Der er meget Märklin-tilbehør såsom deres store perronhal, lamper, kran, signal og skur med *Fahrdienstleiter*, der med et tryk på en knap hævede højre arm til togafgang eller 'hilsen', som det jo var populært at gøre dernede i slut-trediverne.

Det kan tidligst være fra 1939, da der holder to Talbot-grusvogne ved kranen, og det var nyhed det år, så det er nok fra 1939 og ti år frem, inden de støbte, større godsvogne kom.

Jeg ville skrive, at det er et anlæg mest med Märklin-materiel fra 1940'erne.

Tegningen er tidligst fra 1939.

Olaf Hermansen