

Nr. 75
Juni

2024

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 139,-
Euro 18,75

Den søde drøm - og god godnatlæsning

**SIDSTE
NUMMER!
SPOR & BANER**



LILLE F 1200 ER ANKOMMET



EB 3/5, BR 62 OG BR 94



FERIEEKSPRESSEN FRA A.C.M.E



MED OKMJ 14 PÅ TUR.

NR. 75
SIDSTE STOP FOR SPOR & BANER!!



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 75, 13. årgang 2024
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Oplag ca. 1.450. Løssalgspris kr. 139,-

Meddelelse om tilbagebetaling

Da dette nummer af Spor og baner er det sidste som trykt magasin, skal du som abonnent måske have et beløb tilbage.

Derfor vil vi bede dig om at sende dine data til os ved brug af QR-koden eller linket.

Vi skal bruge abonnementsnummer, bankoplysninger (registrerings- og kontonummer), navn og adresse, telefonnummer og e-mail-adresse, således at vi kan sende det korrekte beløb retur.

Husk at stoppe en eventuel, automatisk bankoverførsel til os.

Vær opmærksom på, at det kan tage noget tid, inden alle har fået deres tilgodehavender, da arbejdet skal foregå manuelt.

Ved spørgsmål, kontakt:

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

Brug QR-koden herunder eller linket til formularen.
<https://forms.office.com/r/TcfVP5NSSJ>



Forsidefoto:

Side 2, Forsidefoto, stort foto:
Drømmen. Tegning Jan Gissberg
Lille foto: Børsen og sporvogne. Postkort, SoB
Lille foto: F 1200. Foto SoB
Lille foto: Med OKMJ fra Seden til Martofte.
Foto Olaf Hermansen
Lille foto: Ferieekspressen. Foto SoB
Lille foto: Eb 3/5, BR 62og BR 94. Foto SoB

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

HOBBYKAEDEN.dk

-Hele Danmarks modeltogsförretning



HK-Modeller 862267: Vi har i samarbejde med BREKINA fået fremstillet denne Roland Munch DFDS Volvo F89 lastbil med "DFDS" køletrailer. Modellen er fremstillet i en meget lille serie pris 349,-/stk.



Hobbykæden - Vesterbro 20B - 9000 Aalborg - info@hobbykaeden.dk

IRMA Kaffe-biler

Friskbryggede

Sidste mulighed for at få en af disse modeller. Kun få af hver.



KUN HOS FRISPORET
Pr. stk. 225,-/275,-

Ekskl. forsendelse

**SIDSTE
CHANCE**

Restparti af FRISPORETs andre modeller
(Bedford S-fiskebil, Carlsberg-fadølsbiler, Tekno,
Mikro Radio...) samt mange andre modeller.
Kig på hjemmesiden www.frisporet.dk.
Der kommer flere varer i løbet af sommeren.

FRISPORET

www.frisporet.dk

frisporet@frisporet.dk - Tlf. 26 15 25 50

Leder

Af Flemming Søeborg
Foto: Jonas Henriksen.

Kære læsere, kære forhandlere, kære producenter og distributører: Dette er nok den sværeste og mest triste leder i Spor og baners 12½-årige historie, for det er samtidig den sidste: Spor og baner ophører med dette nummer!

Det er rigtigt, og der er flere årsager til denne beslutning. For det første falder antallet af abonnenter støt, men konstant. Det samme er tilfældet for løssalget i kiosker. Læg dertil de stærkt stigende omkostninger (+ 62 %) til distribution, så vælter hele læsset. Skulle jeg fortsætte med at udgive bladet, ville det betyde, at jeg måtte optage lån i banken for at finansiere udgivelserne. Derfor lukker jeg det nu, mens 'legen er god' - der er ingen anden udvej.

Det betyder, at hvis du er abonnent og har forudbetalt for bladet, skal du have din andel af abonnementet tilbage. Det vil ske i den kommende tid, og derfor er jeg nødt til at bede hver enkelt abonnent om at sende sine bankoplysninger (reg.nr. og konto-nr.), korrekt navn og adresse, e-mail-adresse, telefonnummer og abonnentsnummer til bladets revisor, der holder rede på disse oplysninger. Se også nærmere oplysninger i kolofonen, hvor der er et link til formularen samt en QR-kode. Har du ikke adgang til disse løsninger, kan du sende en mail til Spor-og-baner@outlook.dk med dine oplysninger i stedet.

Jeg er godt klar over, at det kommer som en spand koldt vand ned over jer alle, og jeg har også grublet over, om der var en redningsmulighed. Det er der ikke, trykte medier går alle en hård tid i møde, da yngre mennesker i mange tilfælde aldrig har haft en fysisk avis i hænde eller læst blade og magasiner. Alt skal foregå på en skærm i dag, men borte er glæden og fornemmelsen ved at åbne et nyt blad, sætte sig i lænestolen og kigge det igennem og læse udvalgte artikler. Den charme byder ingen skærm på. At Spor og baner også er et yndet samlingsobjekt, har jeg gennem årene fået mange tiulkendegivelser om. Tak for ros såvel som for kritik!

Måske vil jeg senere sende mindre nyhedsmails og artikler ud via min hjem-

meside (www.frisporet.dk), som skal renoveres i sommerens løb. Giv venligst til kende i dit svarskema til os, om du er interesseret i nyhedsmails fremover fra Spor og baner/Frisporet.

Da jeg i 1992 begyndte at skrive mere 'professionelt' om jernbaner i bladet banen, regnede jeg med, at der ville være stof nok til fem-seks udgaver. Det holdt heldigvis ikke stik, det blev til 126 trykte udgaver gennem knapt tyve år, men da banen uden varsel lukkede i 2011, måtte jeg hovedkulds finde en løsning. Det blev til Spor og baner, der brød igennem med jeres enorme støtte allerede få måneder efter banens ophør! I al beskedenhed regnede jeg blot med, at det nye blad ville kunne holde et års tid, men det overlevede - og det blev altså til 75 numre i løbet af 12½ år. Omsat i sider betyder det cirka 4.500 sider, og regner vi med gennemsnitligt 25 artikler pr. blad, har der været bragt knapt 1.900 artikler - så der er da noget at falde tilbage på!

Så nyd dette sidste blad - der kommer helt bestemt ikke andre af denne slags. Men hvad skal du så læse, når Spor og baner nu forsvinder. Der er mig bekendt ikke lignende blade på dansk, men der findes en del diverse klub- og foreningsblade. Hvis du vil have et modeljernbaneblad med alsidig, bred dækning, kan jeg anbefale Modelleisenbahner, MIBA og/eller Eisenbahn Magazin, alle på tysk. I Sverige kan du f.eks. vælge Allt om Hobby, der dog også dækker alle andre hobbygrene (især fjernstyrede modeller). Helt suverænt er det franske loco-revue, der har eksisteret siden 1938, og som udgiver en masse relaterede blade og bøger - men det er kun på fransk. Deres anlægsreportager er blandt de bedste i verden. Og så er der naturligvis de 'rigtige' jernbaneblade "jernbanen" og "Togfløjten" samt diverse hjemmesider, herunder www.jernbanen.dk.

Siden 1949, altså i 75 år, har der altid været mindst ét dansk, landsdækkende modeljernbaneblad, men det er slut nu - symbolsk nok slutter æraen med dette nr. 75. I øvrigt er der flere andre velfungerende 75-årige på markedet: Piko fylder 75 i år, det samme gør herpa og Preiser, så '75' i sig selv er ikke noget dårligt tal!



Jeg vil derfor takke jer alle - abonnenter, løssalgskøbere, skribenter, fotografer, forhandlere, producenter samt ikke mindst personalet på Deslers Grafisk Hus i Assens og min revisor - for den store og uvurderlige støtte. I har vist bladet og mig gennem alle disse år. Det har lunet og glædet mig meget, især i perioder, hvor udfordringerne flere gange har taget overhånd, men hvor der altid viste sig en løsning til sidst. Det er tid nu til at kigge fremad, se nye muligheder, men som sagt skal jeg først og fremmest for at få lukket bladet i god orden. Jeg fortsætter dog med Frisporet, som netop i år kan fejre 25 års jubilæum, og i sommerens løb vil netbutikken som nævnt blive udvidet med mange nye varer, tilsat nyhedsberetninger m.v.

Hermed tak for de 12½ pragtfulde år som udgiver af Spor og baner!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Kan man have et spor 0-anlæg derhjemme?



Der er fyldt godt op ved remisen i Marslev - 'Klædeskab', skinnebus og et par damplokomotiver.



OKMJ Nr. 14, et af de smukkeste damplokomotiver i Danmark, ruller her ud på drejeskiven. Bemærk svelleafstanden på sporene.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Lidt om en dansk privatbane i spor 0. En punkt-til-punkt bane, med mulighed for at køre som en rundbane (radius én meter) på knap 9 m², i et almindeligt parcelhusværelse, hvor der også er kontor med computer, printer m.m. under anlæggets smalle del, Seden station. Det kan lade sig gøre, da der er to nedklappelige broer foran dør og vindue, og rundbanen løber ind i en tunnel under stationen Martofte.

Banen er inspireret af Eriks ungdomsminder fra OKMJ, Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane. Derfor kører den fra Seden ved Odense, som Erik dengang boede nær, forbi trinbrættet Kirkebro til endestationen Martofte.



Nr. 14 er vendt og kan køre til perron inden afgang fra Martofte. Drejeskiven er en ombygget H0-model fra Heljan.

Håndbygget materiel

Banens rullende materiel har Erik selv bygget fra 1964 til i dag. Damplokomotivet OKMJ 14 er bygget af gode venner, og Erik har efterfølgende indbygget lyd, lys, dekoder og servo der gør, at koblingen kan sænkes og afkoble uden berøring eller afkoblingsrampe. DSB traktor nr. 2 er bygget af Erik med brug af hjul og motor fra et Rivarossi-lokomotiv. Skinnebusen, NFJ, Nordfynske Jernbane Sm 2, byggede Erik i 1966, og den er nu ved at blive renoveret, inden den skal males. Rumpegeden, NFJ Sb 2, er færdig. Jeg talte 18 vogne, hvoraf et par stykker var færdigbygget i 1960'erne, hvor Erik kørte med sit materiel på Odense Model Jernbane Klubs oprindelige anlæg på Kildemosevej. Det skal nævnes, at der benyttes Dansk Model-Jernbane Klubs koblinger med krog og bøjle.



Nr. 14 ruller stille hen til Martofte stationsbygning, hvor rejsende står parat. I front ses styrepulten med kontakter til spor, porte m.v.



Så er maskinen koblet til vognene og er klar til afgang. Bemærk også de spinkle skinner.



Så kører det lille tog af sted mellem de henstillede godsvogne på læssevejen - bemærk, hvor lidt der skal til for at skabe en stemning.



Toget løber ind i en kurve væk fra stationsområdet.

Anlægget blev påbegyndt for 25 år siden, og sporplanen har ligget fast gennem årene. Oprindeligt var det analogt, men det er siden blevet digitalt. Alle spor og sporskifter er 'naturligvis' hjemmebyggede. Skifterne er et par sekunder om at skifte, ligesom i virkeligheden. Afkoblingsramperne mellem sporene hæves, men sænkes automatisk efter 10 sekunder.

Forbilledet

På Martofte station kan lyset tændes i de forskellige rum, jo det er gennemført. Da Erik byggede Martofte, var han forbi stationen efter banens nedlæggelse i 1966 for at tælle og fotografere murstenene, så han kunne bygge den korrekt. Remisens forbillede er også Martoftes oprindelige to-spors dampremise. Portene til remisens åbnes og lukkes med et tryk på håndbe-



Her kører det ud på en bro på vej til anlæggets anden del. I baggrunden det lille pakhus.

tjeningen, der kan styre det hele, såfremt man ikke benytter computeren. På den anden side af værelset, på den smalle del, ligger Seden station, og her er ikke plads til stationsbygning, så den udgøres af et foto af stationen taget af Erik V. Pedersen. Begge stationer har drejeskive, der naturligvis styres via fjernbetjeningen. Skiverne er Heljans H0, pålagt et spor 0 spor. De virker upåklageligt. Højden på anlægget er mellem 122 og 132 cm, så det er i ståhøjde.

Ved mit første besøg var vi fire, og der blev kørt med tre tog samtidigt med hver sin håndkontrol, så der var travlhed på den lille bane.

Værelse og anlæg virker vældigt tiltalende, bl.a. er der et lyst gulvtæppe, lyse farver og god belysning. Togene kører stille og



Forbindelsesleddet mellem de to dele af anlægget.



Her smutter toget ud på det nederste niveau under Martofte.



Toget er ankommet til Seden, hvor maskinen kobles fra, vendes på drejeskiven og kobles til toget igen til returkørsel.



Toget er på vej tilbage over broen mellem Seden og Martofte.



Nærbillede af den flotte maskine - som snart vil kunne fås i H0 fra Finn Lekbo.

roligt, og der ånder fred, ro og idyl over banen, ligesom der nok også her været på den rigtige OKMJ. Sjældent har jeg set et så flot gennemført anlæg, bygget til så høj en standard.

Erik næste projekt er at færdiggøre sin DSB MH, male skinnebussen, DSB traktor 49 'Klædeskabet' samt at komme til at køre køreplanskørsel. Computer og vægophængt tv er klargjort til ur visningen, men ting tager tid, og travlt har man ikke på den lille bane. Det er jo en hobby.



Langsomt ruller toget ind på stationsområdet i Martofte.



Så er vi der næsten.



Og nu kan de få passagerer forlade toget efter en dejlig tur gennem Nordøstfyn.



Godsvognene virker som helt nye modeller, men de skal vel males engang.



DSB Traktor 2 er på besøg i Martofte med en anden, fynsk vogn fra FAF i Svendborg.



Ingen tvivl om, at det bliver et flot 'lyntog', når skinnebussen også bliver rødmalet.



Tid til at nyde de flotte modeller.



NFJ Sm 2 med 'Rumpegeden' eller på fynsk 'Vimmerhalen' NFJ Sb 2 rulæler frem.



Slutteligt et vue over næsten hele Martofte stationsområde.



Ole Winther Laursen fotograferede også OKMJ Nr. 14 ved remisen i Martofte.



Martofte station imens OKMJ kørte, fotograferet i 1950'erne af O. Winther Laursen.

Erindringer om Præstøbanen

Af Flemming Søeborg

I forordet til denne sværvægter af en bog om Næstved-Præstø-Mern Banen (NPMB), undskylder forfatterne, at der ikke er "tale om en doktorafhandling med fodnoter og kildehenvisning." Nej, vil jeg tilføje, og tak for det, for det har resulteret i en meget læsevenlig og interessant bog, som jeg stort set læste fra begyndelsen til slutningen, selvom jeg havde regnet med 'pluklæsning' af de knapt 500 sider.

500 sider, det lyder som mere end rigeligt til en så relativt lille og i hvert fald kortlivet bane som NPMB. Banen, som i første omgang blot gik mellem Præstø og Næstved (PNB), blev vedtaget ved den store jernbanelov i 1894, og banen åbnede for driften i 1900 - med et meget beskedent materiel. I 1913 tilkom strækningen til Mern, i høj grad betinget af omfattende dyrkning af sukkerroer, og der blev anskaffet flere damplokomotiver og vognmateriel.

Bogen gennemgår naturligvis hele strækningen, de enkelte stationer og trinbrætter, materiellet, personalet, vigtige hændelser osv., men lige så vigtigt er skildringerne af livet på og omkring banen - om betydningen for lokalsamfundet langs banen. De tre forfattere har hver deres indgangsvinkel og giver dermed en god dækning af stofområdet, f.eks. om at vokse op ved saftstationen i Mern (Thyge Toylsbjerg-Petersen) eller de personlige oplevelser med opvækst ved NPMB (Søren E. Jørgensen). Nils Bloch står for omkring halvdelen af stoffet i bogen.

I de godt 60 år, som NPMB eksisterede, skete der naturligvis gode og mindre gode ting, og det virker som om, at der var tale

om én lang række af uheld og ulykker - nogle desværre med dødelig udgang. Jeg vil ikke remse ulykkerne op - der er mere end rigeligt at tage af - men en enkelt fortjener at blive nævnt, da ingen mennesker kom til skade ved det usædvanlige uheld.

Det var i december 1925, hvor en svensk postflyver mistede orienteringen i tåget vejr og ramte nogle træer, hvorefter flyet rev telefonledningerne over og nødlandede på sporet. Flyet kunne ikke bruges mere, men først efter nogle dage fik mandskabet skilt det ad og læsset på fire åbne godsvogne, hvorefter det blev transporteret til Malmø. Andre kapitler handler om køreplaner, fragtkørsel, personaleforhold, og heldigvis er der også en udmærket gennemgang af det rullende materiel - noget, som mange jernbanebøger mærkeligt nok springer let hen over.

Ind imellem er der lidt uvedkommen smalltalk i stil med "i mangel af mere brødtekst følger lidt fotografier..." - disse regibemærkninger kunne godt spares væk, da de ikke bidrager med noget til bogen, som i øvrigt er fremragende illustreret med utallige billeder og gengivelser af materiale fra banen.

NPMB har i eftertiden fået en særlig status, idet det var en af de første gange, at Dansk Jernbane-Klub arrangerede en medlemstur inden nedlægningen af ba-

ANMELDELSE



Den store bog om den ret lille bane.

nen i 1961, og efter turen blev de første to vogne til klubben anskaffet - C 31 og E 43 fra NPMB. De to vogne har siden kørt utallige ture på Museumsbanen Maribo-Bandholm, og på sin vis lever minderne om NPMB videre. Bogen giver en fin og flydende gennemgang af livet på denne lille bane, som havde fortjent en bedre skæbne.

Nils Bloch, Søren E. Jørgensen og Thyge Toylsbjerg-Petersen: Erindringer fra Præstøbanen 1900-1913-1961. Skinne Bøger 2024, 480 sider, hårdt bind. ISBN 9 788797 331002. Pris ca. kr. 430,-.

Tilbagebetaling af forudbetalt abonnement

Dette nummer af Spor og baner er det sidste som trykt magasin. Derfor skal du som abonnent måske have et beløb tilbage. For at kunne tilbagebetale har vi brug for dine data.

SCAN QR-koden eller brug linket
<https://forms.office.com/r/TcfVP5NSSJ>

Udfyld formularen, så får du refunderet dit tilgodehavende.



DETTE ER DET SIDSTE TRYKTE NUMMER!

NR. 75

SIDSTE STOP FOR SPOR & BANER!!

F 1200 fra Märklin/Trix



F 1200 er utroligt elegant og nyder det gode forårsvejr.

Af Flemming Søeborg

Alerede, da vi udarbejdede dokumentationen til DSB-udgaven af litra E for nogle år siden, lå det i kortene, at der også skulle komme en svensk version - men hvilken skulle komme først? Det blev som bekendt DSB-modellen, men nu er den svenske udgave udsendt - og den har været værd at vente på!

Märklin/Trix-modellen er ændret på en lang række punkter: Førerhuset er nu med de originale, lidt mindre ruder, og på kedelryggen er der kun én dome. Styring m.v. er nu til venstresporskørsel, tenderen er af den nittede udgave, og mange detaljer er også rettede - bl.a. tenderens gavl, der har flere trin, kulkasseopbygningen, toplanternen osv. - men det, der er mest iøjnefaldende, er vel nok bemalingen, der tydeligt distance-rer F1200 fra E 994: Den gråblå kedel, de gyldne skilte og påskrifter, den røde pufferplanke samt de røde sneplove (ikke monteret på modellen endnu) gør, at det virker som et helt andet og mere spinkelt lokomotiv, trods de to maskiners fælles ophav.

E 1200 har en usædvanligt stor frontlanterne øverst. Det er ikke en speciel særtogslanterne. I det daværende svenske signalreglement gjaldt det nemlig, at et lokomotiv måtte køre i mørke med det antal lanterner, som det 'var født med' - så man kunne køre med én, to eller tre lanterner, alt som man lystede. Bagpå skulle der være to røde, tændte lanterner. Og så har maskinen - ligesom amerikanske lokomotiver - nummeret oplyst indefra på siderne af lanternen (i virkeligheden). Modellen har talrige, digitale funktioner, røgag-



F 1200 er et imponerende lokomotiv, også som her uden de røde banerømmere.



Også pufferne er forskellige - de til venstre er kraftigere.

gregat indbygget, har alle mulige lys- og lydeffekter og svarer på den led til den danske E-maskine. Rent teknisk er de to modeller identiske.

Og selvom svenske jernbanemodeller nok ikke spiller den store rolle her i landet, tror jeg nok, at nogle danske modeljernbaneentusiaster vil føle sig fristede af denne skønne model - den vil



Skær af gløder i fyrkassen. Animeret billede, Märklin.

virkelig være i midtpunktet på ethvert anlæg - og så har den jo vitterligt kørt i Danmark, såvel på Fyn som på Sjælland i 2008.

Märklin/Trix 39490/25490 SJ litra F 1200. H0-model, epoke III-VI. AC/DCC-model med talrige funktioner. Pris ca. kr. 5.300,-.



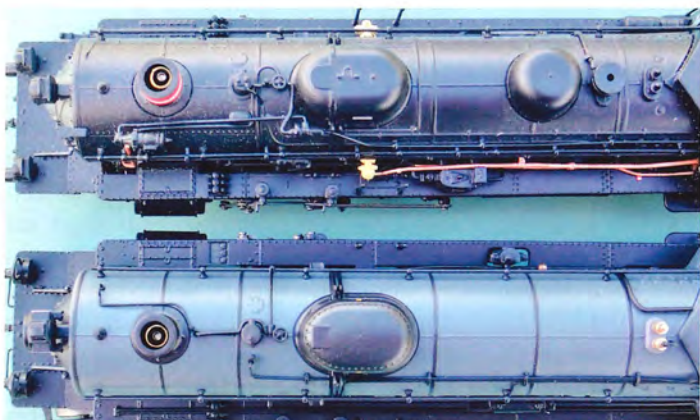
Kurvpuffere, stor frontlanterne, rød pufferplanke - F 1200 er i høj grad 'sit eget', men meget flot og fascinerende.



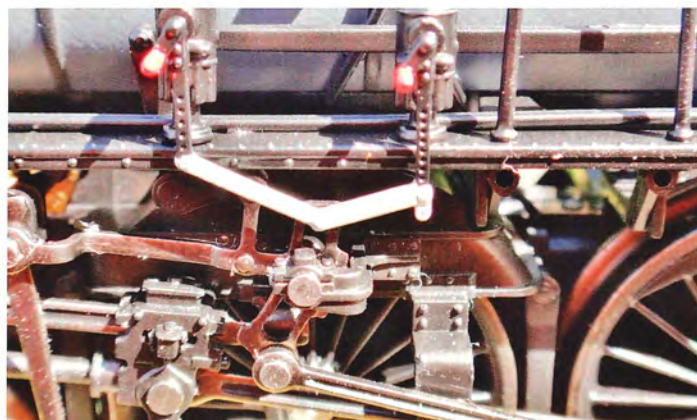
De to førerhuse er markant forskellige trods store ligheder.



Her ses nitterækkerne tydeligt på tenderen, og det samme gælder de ekstra trin, den har.



Oppefra ses måske tydeligst forskellen på udrustningen på kedelryggene - DSB øverst, den svenske nederst.



Fine detaljer på gangtøj, også uden de ekstra detaljer monteret. Det røde skær er genskin af kameraet - det er orange.

DSB's blå/røde liggevogne og servicevognene



'Skiløberen', trukket af EA 3005, afgår fra Odense med Bc-vogne, februar 1999. Foto Flemming Søeborg.



EA 3005 med 'Skiløberen' på Odense banegård, februar 1999. Foto Flemming Søeborg.



WRD 101-9, Belvedere 1999. WSD-vognene havde ikke gitre i pakrumsruderne. Foto Flemming Søeborg.



WRD-vogn med mandskab i døren i toget 'Skiløberen' Odense, februar 2000. Foto Flemming Søeborg.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I forbindelse med udsendelsen af A.C.M.E.s flotte sæt med "Ferieekspresen" er her lidt historie om vognene: Som omtalt i artiklen med sættet stammer alle vognene oprindeligt fra de klassiske B-/BD-vogne, som DSB fik leveret i stort antal i midten af 1960'erne. Her tog DSB et meget stort skridt ind i fremtiden, idet vognene var yderst moderne og var baseret på fælles-europæiske retningslinier. UIC, den internationale jernbaneunion, der stod for udarbejdelsen af normer m.v., havde fået udviklet to grundtyper af passagervogne, UIC-X og UIC-Y. UIC-X var meget lang, UIC-Y noget kortere og mere egnet til færgeoverfarterne her i landet..

Vognene havde allesammen dobbelte ruder, der var tale om kupévogne, og der

fundtes mange varianter - A-, B-, A/B-, BD-vogne og også rene post/pakvogne foruden sove-, ligge- og restaurantvogne. Hos DSB blev kioskvognene litra BK ombygget af BD-vogne, og sådan var der basis for mange varianter.

I 1980'erne opstod der et behov et behov for nye ligge- og sovevogne til såvel den indenlandske som udenlandske nattrafik, og et antal B-vogne blev ombygget. Sofaerne blev omdannet til liggepladser, og der blev indbygget i alt fem køjer pr. kupé - de øverste køjer kunne så slås op om dagen. Vognene, som fik litra Bc, blev malet mørkeblå med røde dørpartier og blev benyttet flittigt op til åbningen af den faste forbindelse over og under Storebælt.

Til brug i udlandstogene - de særlige chartertog som f.eks. "Skiløberen" til

Alperne - ombyggede DSB fire BD-vogne, der fik hhv. litra WRD og WSD. WRD-vognene blev i 1995 indrettet med bar/køkken, lagerrum samt et område med caféborde, beregnet på selskabelighed. WSD-vognene havde blot et lille køkken, plads til ski, dieselgenerator og tre kupéer (til personsale).

"Ferieekspresen" begyndte som chartertog i 1997 med ruten København-Hamburg-Venedig. Toget kørte via Storebælt med tilslutningstog i Kolding til rejsende fra Århus/Norddjykand. Toget var meget populært, og Roco udsendte såvel Bc-t-vognene som WRD-vognen for omkring 35 år siden. Jeg udarbejdede dengang dokumentationen for Roco, og det var - efter datidens forhold - acceptable modeller, når jeg selv skal sige det. Nu er det derimod A.C.M.E.s tur til at vise, hvad de kan. Se også næste artikel.

Ferieekspresen fra A.C.M.E.



En af Bc-t-vognene spejler sig selvbevidst – og den har da heller intet at skjule.



WRD-vognen fremstår også flot. Hvornår kan vi atter få café/bistro eller restaurant i togene?

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer nåede jeg lige at få nyheden om dette fantastiske vognsæt med - nu har jeg haft mulighed for at gennemgå det nøjere. Det er et af de flotteste vognsæt, jeg har set - det er helt på højde med f.eks. de bedste modeller af CIWL-vogne fra vore dage. A.C.M.E. ved Alessandro Buonopane har virkelig lagt sig i selen for at fremstille så nøjagtige og korrekte modeller som muligt af dette farvestrålende tog - der samtidig kom til at markere kulminationen på DSB's præstationer.

Vognene - såvel Bc-t-liggevognene som WRD-servicevognen - var ombygninger af de klassiske B-vogne, som gennem mange år satte standarden for jernbanerejser i Danmark. Liggevognene afhjalp et behov for effektiv, nem og hurtig befordring af hundredevis af rejsende til Sydens feriemål, hvadenten det drejede sig om skiferier i Alperne

eller sommerferier ved Middelhavet. For at skabe mest mulig opmærksomhed om disse ferietog blev liggevognene malet i den bekendte blå/røde farvesætning, der vakte opmærksomhed, ikke kun herhjemme, men ned gennem hele Europa. DSB kunne noget dengang! WRD-vognen var baseret på de kombinerede BD-vogne, hvor passagerafdelingen blev ryddet og udstyret med caféborde for dem, der påbegyndte feriens festligheder allerede i toget. Meget hensynsfuldt at anbringe denne mulighed i en speciel vogn, hvor man ikke forstyrrede de sovende.

Ferieekspresen begyndte som chartertog i 1997 med ruten København-Hamburg-Venedig. Toget kørte via Storebælt med tilslutningstog i Kolding til rejsende fra Århus/Nordjylland. Toget var meget populært, og Roco udsendte såvel Bc-t-vognene som WRD-vognen for omkring 35 år siden.

Modeller i fornem kvalitet

A.C.M.E.s sæt består af fire vogne; Tre Bc-t-liggevogne i blå/rød bemaling og én rød WRD-vogn. Alle vogne har individuelle numre. Udvendigt har vognene de korrekte farver, skarpe påtryk, og især WRD-vognen er markant med den lidt lysere og korrekte, røde farve. Der er masser af detaljer, lige fra separat monterede håndbøjler over diverse aggregater på undervognen og til el-kabler i gavlene. Vinduerne har blanke rammer, og på de øverste ruder er piktogrammet "Smid ikke noget ud af vinduet" antydnet med en hvid firkant. Selv de små piktogrammer på dørenes ruder er med - en flot detalje.

Indvendigt er der også kræset for detaljen: I hver kupé er der seks køjer, allerede redt op med blå tæpper. Midt på gulvet er stigen op til køjerne anbragt; stigerne er lavet af ætset metal, og det ser godt ud. Over øverste køje er der tillige



I halvdelen af WRD-vognen er der caféindretning med borde og en bardisk.



Et kig fra sidegangen ind i en af kupéerne. Bemærk talestedet til højre.



Så er der redt op til seks rejsende pr. kupé - forhåbentlig virker ventilationen.



Eksempel på påtrykkene på de blå-røde liggevogne - præcist og skarpt.



WRD-vognens litrering.



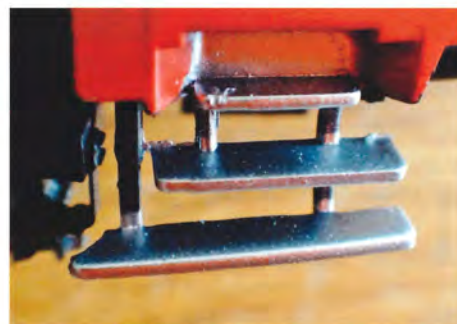
De fire vogne i Venedig-sættet markerer slutningen på DSB's store periode.



Dør med håndtag og håndbøjler.



Sidegangen med lyseblå paneler.



Trinene op til indgangspartiel.

ætsede bagagehylder. Sidegangens vægge er holdt i flere farver, så det er vogne med et godt 'inderum'. Der medfølger diverse løsdele, blandt andet løse harmonikaer.

WRD-vognen er indrettet med stå-borde for tørstige (og sultne?) sjæle, bardisk og relativt stort bagagerum; her er tillige en kupé bevaret - formodentlig for personalet. Alle vogne er på forhånd forsynet med strømoftagere på bogierne, men de er uden belysning. Til gengæld er der vedlagt et ark med vognløbsskilte, men desværre er de meget svære at tyde. Sættet leveres i en kraftig æske med et flot forsidebillede af toget undervejs i

det norditalienske landskab med klipper - uvant at se DSB-vogne i diese omgivelser. Nu mangler vognene bare at blive befolket med glade ferierejsende - men da der er tale om liggevogne, vil de fleste nok være gået til ro og have trukket gardinerne for, så på den anden side behøver man strengt taget kun lys og figurer i WRD-vognen. Dog medfølger der ikke gardiner, så dem må man selv fabrikere, hvis man vil.

A.C.M.E. nr. 55295 DSB Ferieekspres-
sen. Firevognssæt, tre stk. Bc-t og én
WRD. Epoke V-VI. Pris ca. kr. 2.700,-
Leveres i 2. kvartal.



Den store æske med de attraktive vogne med et billede fra Nord-Italien.

Af Flemming Søeborg

Denne bog, som er lavet af Jan Gissberg (JG), er unik. Det er ganske enkelt en fantastisk håndbog om, hvordan man kan skabe et superrealistisk anlæg helt fra bunden af. Det drejer sig her ikke om selve baneanlægget (med planlægning, sporlægning, elektrisk arbejde osv.), men om, hvordan man får anlægget til at se helt korrekt ud - med de mest enkle midler og materialer.

JG har udviklet sine egne metoder, hvor han arbejder med hjemmelavede moduler - kun på denne måde kan han skabe helt overbevisende miljøer, hvor jernbanesporet har meget store kurveradier (fire meter f.eks.), men også en slags dioramaer, hvor jernbane, landskab og omgivelser går op i en højere enhed.

Han går systematisk frem og viser gennem utallige billeder og tilhørende tekst, hvordan han først laver bunden og landskabskonturerne (af celleplast). Mange af midlerne er virkelig enkle - til jordbunden bruger han savsmuld, der efter indfarvning og påføring af vegetation, buske, ukrudt, træer osv. bliver overbevisende realistisk. Et stort afsnit er helliget fremstilling af klipper - det er nok ikke så relevant her, men der er alligevel gode råd at hente, for landskabet var her før jernbanen (og vejene), så derfor har landskabet måttet tilpasses vores behov (med dæmninger, udgravninger, bortsprængninger osv.) - og selvom vi knapt nok har bjerge eller klipper i Danmark, så er landskabet ikke fladt, men præget af bakker og dale, højder og lavninger - noget, der skaber realistiske landskaber, når det gøres 'efter bogen'.

Træer og buske laver han selv af jerntråd, savsmuld, vlies (løv) og fibre - selv fugle, hunde og rådyr fremstiller han selv af kobbertråd og lim! Det er utroligt, hvad JG har udviklet og lavet, og bogen er, ja, den er nærmest et univers i sig selv. Bygninger, veje, alle mulige detaljer fremstiller han også selv - vinduessprosser bliver tegnet med en ridsefjer på transparent folie, stole og bænke af ståltråd og/eller supertynde trælistes, selv indkøbsposer og øldåser (i H0) fremstiller han af de mest enkle materialer, og mange detaljer er lavet af dele fra defekte maskiner fra husholdningen - pc'er, printere, poseklemmer, kontakter og meget andet.

Det er en bog, der er letlæst, en bog, man bliver glad over at læse og få inspiration fra, og det bedste er, at enhver kan lave det - eller i det mindste prøve på det. Til veje henter han grus og sand fra grusveje og filtrerer det adskillige gange, til det kun er fint støv tilbage, men - det er så den ægte vare!

Bogen er udgivet af det svenske forlag Hobbypress, der også står bag tidsskriftet Allt om Hobby, hvilket garanterer for kvaliteten. Bogen er på svensk, men letlæst, den er fornemt illustreret med knivskarpe farvefotos og gode tegninger og skitser (JG er selv uddannet tegner), så jeg kan absolut anbefale den (og den svenske krone er i lav kurs! Køb den, læs den og lær af den!

Jan Gissberg: Naturligt landskapande. 288 sider, indbundet, over 550 billeder og illustrationer. Hobbypress 2024; www.hobbypress.se. ISBN 978-91-982852-3-9. Pris SEK ca. 395,-.



Den søde drøm - og god godnatlæsning.



Et billede af banestrækning, omgivelser, bevoksning, hegn, bebyggelse og meget mere - bemærk f.eks. ballasten og skærverne.



Vättesta station og et svensk stationsbymiljø - fantastisk flot bygget - det er et sted, man har lyst til at besøge.

Ture med Nordpilen



Til Kontinentet over Danmark
med Motor-Eksprestoget

NORDPILEN

Reklame for 'Nordpilen' med Mo som trækraft, muligvis i 1930'erne. Arkiv Leif Ørndorf.

Af Flemming Søeborg.

Et af de tog, jeg kørte meget med i 1990'erne, var Nordpilen fra Kolding til Hamborg. Det var en udmærket forbindelse, men den varierede ofte, så hver enkelt rejse kunne være meget anderledes i forhold til den seneste. Men ingen af turene var kedelige eller trættende - og det selvom DB Regios indsatte vognmateriel var ret anstrengende at køre i.

Nordpilen var et tog med lange 'rødder'. Helt tilbage i 1930'erne kørte Nordpilen - dengang mest mellem Århus og Flensborg. Efter Anden Verdenskrig kørte 'Nordpilen' i 1954 mellem Århus og Hamborg (tog 960) som ME (motor-eksprestog). I 1967 kørte 'Nordpilen' helt fra Frederikshavn til Hamborg. 'Nordpilen' kørte i 1975 som tog 330 stadvæk fra Frederikshavn til Hamborg.

De blå CIWL-restaurantvogne blev erstattet af DSB's CAR-restaurantvogne indtil 1973, hvorefter DB indsatte tofarvede Kakadu-restaurantvogne, således

at der var servering det meste af vejen. I 1992 afgik toget fra Ålborg, om lørdagen fra Frederikshavn med Hamborg som destination, så det var en glimrende udlandsforbindelse i Vestdanmark.

Aparte materiel

Jeg har altid foretrukket 'gammeldags' waggoner med kupéer fremfor moderne togsæt - i 'Nordpilen' var der i 1990'erne tale om moderniserede IR-vogne, som i og for sig var gode nok, især fordi der i nogle af vognene stadig var separate kupéer med fred og ro, noget, man nok kunne trænge til efter en timelang tur fra Østrig/Sydtyskland op til Slesvig-Holsten. Det var dejligt om aftenen at kunne trække gardinet for ud mod sidegangen og håbe på, at man ikke blev forstyrret af opstemte medrejsende.

Men disse vogne var moderniseret på en ret irriterende og akavet måde: Mange af kupéerne var fjernet, i stedet var der et rodsammen af åbne arealer og et forsøg på mere intime områder. Det gav sig udslag i, at hvert andet sæde ved vin-

duerne - som jo var de vigtigste sæder for en jernbaneentusiast - var rykket et stykke væk fra vinduet for at give plads til et børnesæde eller en bagagefralægningsplads. Den åbne indretning gjorde det nærmest ulideligt at opholde sig der, hvis vognen var fyldt, og selv på 1. klasse kunne der være uro. Omvendt var det en lykke at smutte hen i bistrovognen og få en let, lun ret med ægte, tysk fadøl til - så var rejsen alligevel vellykket!

Trækkraften var i 1960'erne Mx, men da jeg kørte med toget, var det Mz og EA på de danske spor, i Tyskland ofte BR 103 i enten original rød/creme bemaling eller i orientrød udgave. Ind imellem 'skred' farvekonceptet, og den hvid/blå bistrovogn ARKimbz^{262.2} kunne være erstattet af en hvid/rød ICE-type ARKimmz²⁸⁸ (se også aertiklen om Pikos IC1-vogne i nr. 73).

Misforstået hjælpsomhed

Jeg købte altid billetterne gennem DSB's Rejsebureau i Svendborg. Personalet kendte efterhånden mine ønsker - 2.



Dengang 'Nordpilen' blev kørt med rødt materiel. Mx 1108 med tog IC 160 Nordpilen. Mx 1045 holder ved den anden perron. Århus H. 31. marts 1975. Foto Ole Linå Jørgensen.



'Nordpilen' med Mz 1402 krydser MR 4203 i Kolding den 5. juli 1995. Foto Flemming Søeborg.



Mz 1406 ankommer til Vejle med 'Nordpilen' den 13. juli 1996. Foto Flemming Søeborg.

klasse, kupé, vinduesplads, ikke-ryger, ikke den tidligste forbindelse osv. - men en gang havde de villet mig det ekstra godt og spare mig for perronskift med min tunge bagage, så de havde givet mig pladsbillet til Hannover, hvor jeg så skulle skifte på samme perron til ICE videre sydpå. Det blev en uhyre lang og kedsommelig venten på perronen i Hannover. Så fortrak jeg til hver en tid at skifte i Hamborg, hvor der dels er et væld af caféer og spisesteder, dels er mulighed for indkøb til den videre rejse, og dels er en vidunderlig atmosfære med masser af tog, liv og passagerer. Ved mine kommende ture havde personalet lært, at de ikke skulle lade mig skifte i Hannover, men i Hamborg (det var før Internettets tid, hvor der var godt med personale allevegne).

Også DB (og DSB) kunne levere uventede overraskelser: På en hjemtur med togskifte i Hamborg spejdede jeg og andre passagerer forgæves efter vogn 9, som vi havde plads til. Vognen var ikke med i toget, så vi måtte klemme os ind, hvor vi kunne i et i forvejen godt fyldt tog.

Efter afgang nordpå standsede vi ved den store rangerbanegård nord for Hamborg, og jeg åbnede vinduet (det kunne man i datidens tog!) og så, at et BR 360-rangerlokomotiv holdt klar på nabosporet med en passagervogn - den manglende nr. 9! Efter nogle minutters rangering var toget fuldtalligt, vi gik besked om, at vogn 9 var koblet på toget og kunne begive os hen til den. Det har nok været en meget sjælden oplevelse, at der blev tilrangeret en vogn til et netop afgået tog, og jeg har hverken før eller efter oplevet noget lignende.

Det modsatte oplevede jeg for øvrigt den modsatte vej fra Hamborg, hvor "Nordpilen" skulle fortsætte til Hannover. Her manglede restaurantvognen, idet den skulle bruges i et vigtigere tog, der skulle mod Berlin. Så føler man sig virkelig ubetydelig.

Det mest absurde var en oplevelse en sen aften på vej hjem fra Roco i Salzburg. "Nordpilen" var blevet stærkt forsinket ved afgang fra Hamborg, så mange af os passagerer så ængstelig på klokken, for vi ville nok miste den sidste forbindelse fra



'Nordpilen', Bistro-vognen. Hadsten den 22. september 1997. Foto Leif Ørndorf.



Mz 1426 med fire-vogns 'Nordpilen' og MR-tog i Tinglev den 16. oktober 2000. Foto Hans Jørn Fredberg.



'Nordpilen' i Padborg den 31. oktober 2001. Forrest ses bistro-vognen ARKimbz i ICE-bemaling - tjeneren og DSB-togføreren står og passiarer. Foto Flemming Søeborg.



'Nordpilen' venter på tysk trækraft - tjeneren benytter muligheden for at få lidt frisk luft. Juni 2000, Padborg. Foto Flemming Søeborg.

Flensborg mod Danmark. Der var ingen information undervejs i toget, men i Flensborg fik vi endelig besked om, at toget ville fortsætte til Padborg, hvor vi skulle skifte.

Ved ankomsten til Padborg begyndte den tyske Schaffner at genne os ud, men nede på perronen stod den danske togfører og prøvede at proppe os ind i toget igen - han havde nemlig fået besked om, at toget skulle fortsætte helt til Fredericia. Det vidste Schaffneren intet om, ham masede og pressede på, indtil det til sidst lykkedes nogle passagerer at overbevise ham om, at vi skulle blive i toget. Heldigvis var der forbindelser videre ud i landet, da vi omsider kom til Fredericia.

Så "Nordpilen" glemmer jeg aldrig. Og nu har jeg den som model, så den skal rigtigt ud at køre med en rød/sort Mz foran.



TEE-lokomotiv BR 103 235-8 med 'Nordpilen' i Padborg april 2001 Foto Flemming Søeborg.



2002 EA 3008 med 'Nordpilen' i Padborg 8. maj 2002, Nils Bloch.

Ny bok om landskapsbygge!



Inspireras av Jan Gissbergs nya bok med massor av byggprojekt och tips för ditt eget landskapande i liten skala. Boken har svenskt text. Hela 288 sidor, mer än 500 bilder!

Köp boken direkt från förlaget på **www.hobbypress.se** eller hos välsorterade hobbybutiker i Danmark och Sverige.

Kontakta info@hobbypress.se för mer information om du vill sälja boken i din butik!

HOBBYPRESS *Ett förlag för Entusiaster*

Nordpilen i model

Nordpilens vogne er meget elegante og smukke - her er det Bistro-vognen med belysning.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Modellerne

En af de måske lidt upåagtede nyheder fra Märklin/Trix er de tre sæt med Nordpilen-vogne (epoke V-VI). Mange tænker måske på de gamle Nordpilen-tog, som kørte tilbage i 1950'erne, men den nye Nordpil kørte især i 1990'erne mellem Århus og Hamborg/Hannover med moderniseret DB AG-materiel - hvide vogne med to bånd i lyse, blå farver.

Nordpilen var et populært tog med relativt hurtig forbindelse sydpå for det vestlige Danmark - dog virkede det mest som et bumletog ned gennem Sønderjylland, først fra Flensborg og sydover kom der virkelig fart over toget.

Nu har Märklin/Trix udsendt tre sæt med vogne fra Nordpilen: Det ene sæt indeholder tre vogne (1.-, 2.-klasse samt bistrovogn/1. klasse). Det andet sæt to 2. kl.-vogne, heraf den ene med cykelafdeling, mens det sidste "sæt" blot består af en supplerende 2. kl.-vogn. Tre-fire vogne er rigeligt til en repræsentativ IR-stamme til Nordpilen.

Vogne er allesammen nykonstruktioner, der overholder NEM-normerne med hensyn til pufferhøjden. Når det skal nævnes, skyldes det, at Märklin (og Trix) indtil for få år siden brugte Märklins egne normer, men det ændrer sig gradvist. Dejligt, når selv så store firmaer som Märklin kan bevæges til at lave tingene mere korrekte. Længdemæssigt overholder vognene dog ikke målene, idet de er holdt i skala 1:93,5 - et kompromis af hensyn til de mindre kurveradier, der ofte findes på modeljernbanerne. Ønsker man vogne i korrekt længde, skal man nok lede længe efter nogle, men Roco udsendte i 1998 en serie udgaver af vognene.

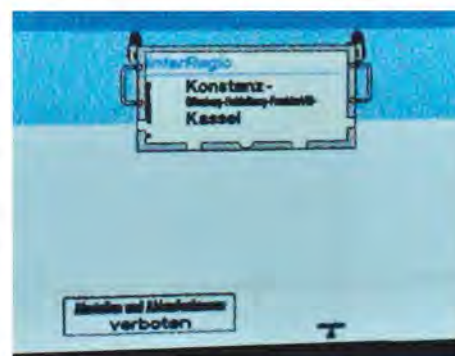
Alle vogne er fra Märklins side udstyret med indvendig belysning (LED) med buffer, således at lyset ikke skulle blinke ved passage af kortere, strømløse steder. Der er ingen løsdele vedlagt. Finishen (lakeringen og påtrykket) er relativt fin, og vognene har en behagelig, halvmat overflade. Dog er vognløbsskiltene kun påtrykt, og de blå farver ikke fuldstændigt mættede.

Hver enkelt vogn er individuelt litereret (Aim 260.5, Bimz 264.2 Bimz 262.2), der er påtrykt vognløbsskilte for IR 2576 Konstanz-Kassel (men altså ikke Nordpilen). Skiltene er dog så små, at man ikke kan tyde dem på afstand. Der er mange separate og forskellige detaljer monteret, afhængigt af vogntype. Indretningen er helt korrekt i de forskellige vogne - disse IR-vogne var som omtalt i en anden artikel præget af rod og stilforvirring i indretningen, hvilket gav en til tider urolig kørsel (larm fra andre passagerer). Bistroafdelingen er indrettet i 'lounge-stil' med runde sofaer og borde samt ståborde og bardisk - det var ikke den store, kulinariske ånd, der herskede i vognene, men alene det at man kunne på noget at spise undervejs var meget velkomment i modsætning til vore dages togrejser, der byder på stort set intet, uanset hvor lang turen er.

Til en standard-oprangering af Nordpilen er trevognssættet plus én eller to vogne i reglen tilstrækkeligt, for toget medførte heldigvis altid bistrovogn samt 1.- og 2.-klassens vogne. Suppleringsættet med to vogne, herunder cykelvogne, er en fin tilføjelse. Her i landet blev Nordpilen enten trukket af Mz eller EA; fra Padborg kunne ofte ses BR 103 som trækraft - enten i den originale TEE-bemaling, eller senere i orientrød som den, Trix udsendte i efteråret 2023.



Nærbillede af Bistro-Café-vognen med den fine farvesætning.



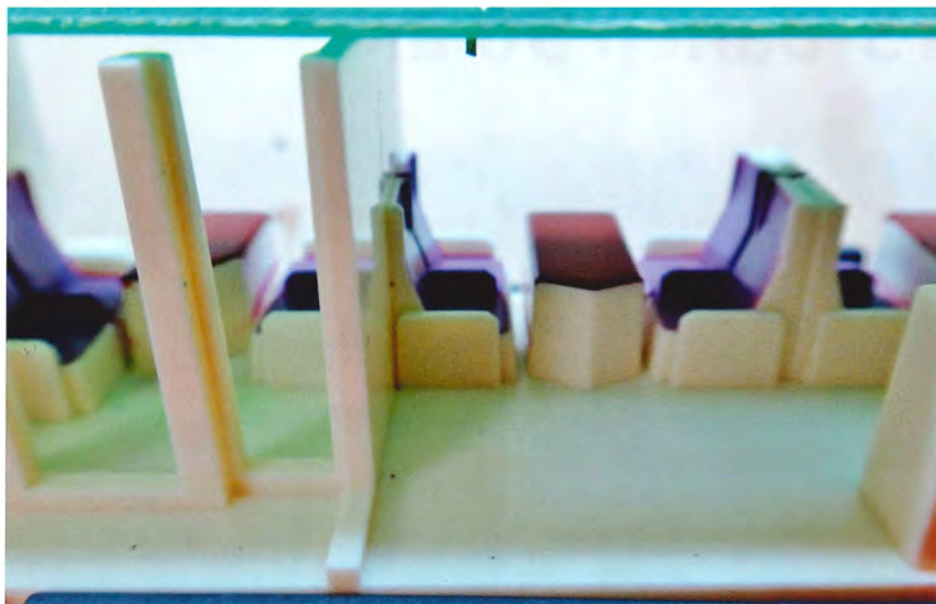
Et eksempel på den ikke så vellykkede digitale trykning - tampontryk er meget finere.

Summa summarum: Et godt og eftertragtet vognsæt til et populært tog, også selvom togløbsskiltene ikke passer til 'vort' tog.

Märklin/Trix nr. 43901/23200 DB AG InterRegio tre-vognssæt. H0-model, epoke V. Pris ca. kr. 1.900,-



Gavlen på en af vognene, dog uden lys i slutlanterne.



2. classesvognene havde en rodet sammenblanding af åbne og lukkede arealer, som modellen også har.



Som det ses, er ruderne fuldstændigt glasklare og giver fint indblik.



Caféindretningen var lidt ejendommelig efter tidens stil.



Første classesvognen har violette sæder i kupéerne.



Indretningen i bistrovognen er meget broget og blandet. På platinet ses den store buffer-kondensator.



Og så kører Nordpilen ud af billedet med fuld blus på alle lamper.

S-banen 90 år



Første S-tog ankommer til Ballerup station efter forlængelsen hertil i 1949. Ukendt fotograf, slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

Den københavnske S-bane fyldte den 3. april 90 år, og såvel DSB som Banedanmark melder, at S-banen er i topform og klar til de næste 90 år. Det lyder jo lovende, og baggrunden for udmeldingen er, at det nye signalprogram, som er installeret de seneste år, har bevirket en hidtil uhørt rettidighed på nær ved 100 %. Imponerende, også når man tænker på, hvor trafikeret S-banen er - når man står på København H. eller Nørreport, når der er travlest, er det ene S-tog knapt kørt fra perron, førend det næste 'banker på' og venter på at køre ind (i resten af landet må man for det meste kigge endog meget langt efter det næste tog, hvis det ikke er erstattet af togbus eller helt aflyst).

Men S-banen er vital for byen - på en normal dag transporterer S-togene op mod 350.000 passagerer og er dermed et af de bedste midler til at komme rundt i byen på - og så kan man se byen undervejs og er ikke henvist til underjordisk

transport uden fornemmelse for den by, man er i. I 1970 var det årlige antal passagerer godt 91 millioner, i 1990 var tallet steget til 97,8 millioner passagerer, mens det i 2023 var på 106,2 millioner passagerer.

S-banen blev anlagt i begyndelsen af 1930'erne efter inspiration fra den berlinske S-Bahn, hvor 'S'et skulle betyde "Stadtbahn". Den første strækning i København var Frederiksberg-Hellerup-Klampenborg, men snart efter fulgte strækningerne København H.-Hellerup og København H.-Valby. Herefter gik det lidt langsommere med udbygningen af nettet.

Mellem 1970-90 skete der flere markante udvidelser af nettet, dels med S-banen til Køge (åbnet 1972-83), dels med ombygningen af Farumbanen til S-bane og forlægningen fra Nørrebro til Svane møllen (1977), og med åbningen af den helt nye gren fra Ballerup til Frederikssund (1989). I 1986 blev den korte, men meget vigtige forlængelse af S-banen fra

Tåstrup til Høje Tåstrup åbnet. Høje Tåstrup skulle være en slags "aflastningsbanegård" med bekvem omstigning tog/bus. Nye vendespor blev anlagt flere steder, for at man kunne afvikle driften mere fleksibelt i tilfælde af uheld eller nedbrud.

Inden for en overskuelig årrække skal dels materiellet helt fornyes, dels skal driften omstilles til automatisk drift - spændende at se, hvordan det går. To firmaer, Siemens Mobility og Ground Transportation Systems Denmark, er udvalgt til at byde på opgaven.

Hverdagen

Jeg vil fortsætte med mine egne oplevelser med S-togene, som jeg er vokset op med - i øvrigt i stærk konkurrence med de københavnske sporvogne. S-togene var i min barndom i 1960'erne lige så faste støtter i samfundet som postvæsenet og brandbilerne - S-togene kørte dag ud og dag ind, altid på de samme minuttal, som man hurtigt lærte sig (jeg boede ved



Et typisk første-generations S-tog med stafferinger på linie B, muligvis i Holte. Foto Kim Elvang. Slg. SoB.



Med en af de ombyggede styrevogne i front forlader et S-tog Vanløse mod Klampenborg. Foto Holger B.D. Sørensen.



Moderne bytrafik ved Fuglebakken station. En KS-bus på linie 13 og et klassisk S-tog på linie F en dag i 1970'erne. Foto Torben Liebst.



S-togstrafik med 1. og 2. generationstog ved Dybbølsbro cirka 1971 i baggrunden Post VII. Foto Nils Bloch.

Svanemøllen, hvor de tre linier A, B og C kørte i 20-minutters takt). Det var ikke noget problem, når turen gik mod byen, for der var aldrig længe til det næste tog, men det var mere irriterende, når Klampenborg-toget (linie A) netop var afgået, og der var 20 minutter til det næste. Man kunne for den sags skyld tage et andet S-tog (linie B eller C) til Hellerup og dér skifte til linie F, der på visse tidspunkter fortsatte til Klampenborg.

Dengang var der adgangskontrol til alle S-banestationer. Det betød, at man skulle passere billetkontrolløren, der typisk fandt sted på perronen, hvor der var et (eller flere) små glasskure, hvor billetkontrolløren havde sin plads. Hver rejsende skulle vise sin billet - gule for voksne, orange for børn eller abonnementskort. Med sin tang klippede kontrolløren et lille hul i billetten, som skulle opbevares på turen. Ved ankomsten til målet skulle man igen passere billetkontrolløren og aflevere billetten, som nok skulle bruges til administrative formål (optælling).

Ofte var billetkontrolløren ikke til stede i glasskuret, så billetterne ikke blev annulleret - måske havde han pause eller skulle ordne andre ting. Min far havde altid et mindre lager af annullerede billetter i sin pung, og nogle af disse kunne så afleveres ved mål-stationen, hvorved turen havde været næsten gratis. På den måde gav DSB et beskedent bidrag til familiens økonomi!



I en periode blegnede anden-generations S-togene meget. Her ses ét i Holte den 20. marts 2005. Foto Nils Bloch.



Forskellige anordninger som her automatiske koblinger blev afprøvet på S-togene. Foto K.E. Jørgensen.



Svanemøllen station med billetkontrollen i buret lige neden for trappen cirka 1969. I baggrunden ses gasbeholderen på Østre Gasværk. Foto Torben Liebst.



Den nye Svanemøllen station under anlæg den 10. februar 1974. Foto K.E. Jørgensen.

Togtyperne

I de daværende, brune S-tog var det lykken, hvis toget blev fremført af en af de ombyggede mellemvogne litra FM med flad front, for her var førerummet meget lille (som et kaninbur), mens der ved siden af var et to-personers sæde som skabt til, at drenge og andre barnlige sjæle kunne ligge på knæ og kigge ud på sporet - og 'styre' toget. Dét var spændende, og heldigvis var mine forældre med på, at vi stillede os, så vi nok kunne komme i den forreste vogn, hvilket var praktisk, når vi kørte nordfra til Svanemøllen, da udgangen her lå i den sydlige ende (siden da er stationen flyttet over Østerbrogade og 'vendt om', men da det skete, var de brune S-tog næsten udraderet).

De brune S-tog havde en særlig odeur - dels på grund af at det kraftige, chokoladebrune læderbetræk, dels på grund

af den gennemtrængende tobaksrøg, der fyldte halvdelen af hver vogn. Andre kendetegn var dørlukningen, der skete med trykluft og med et mægtigt brag til følge - dog er ingen passagerer, mig bekendt, kommet virkelig til skade efter at være kommet i klemme i døren. Store drenge og raske svende brugte derimod de nedhængende stropper ved dørene til at lave gymnastiske øvelser undervejs, mens vi andre kunne læse de manende ord over døren om at "det er under Bødestraf forbudt at hindre den automatiske Dørlukning". Gad vidst, om nogle overhovedet er blevet idømt bødestraf for at hindre S-togenes dørlukning?

Da S-banen blev forlænget til Hillerød, måtte den ikke omtales som "S-bane" af hensyn til klientellet oppe nordpå, så der blev godt nok opsat sekskantede skilte for at vise, hvor (S-bane-) stationen var, men det var kun med vingehjulet, men



Fra 1969 blev der indført lejlighedsvis billetkontrol i S-togene. Her ses også de ubehagelige, blå plastsæder. Pressefoto DSB.



Forside af køreplan fra cirka 1969. Slg. SoB.



Sædemodul i GEC-toget. Arkiv Tommy Jørgensen.



Et GEC-tog markerede 50-års jubilæet med en kørsel til Frederiksberg. Foto Flemming Jakielski.



Det meget populære veteran-S-tog ved den nedrevne Svanemøllen station, sensommer 1995. Foto Flemming Søeborg.



Tre generationer af S-tog i Hillerød 1997. Foto John Schøler Nielsen, slg. SoB.



Fjerde-generationens S-tog på Østerport ved Østre Anlæg. Foto Hans True.

ikke med S-symbolet. Der blev indsat ny anden-generationens S-tog, helt røde og smarte, på linien. Endvidere indførtes 1. klasses vogne med grønt betræk, mørke træpaneler og bedre siddeplads (og færre døre). Fint skulle det være. Det viste sig dog hurtigt, at der ikke rigtigt var efterspørgsel efter den dyrere 1. klasse, så vognene gled efterhånden ind i den øvrige bestand og kunne derefter frit benyttes af enhver. De vedblev at have bedre sæder og mere benplads. Standardvognene havde ubehagelige, mørkeblå plastsæder. Denne togtype gav under kørslen ofte et kraftigt smæld fra sig, så man vågnede op af sin døs.

I øvrigt blev den faste billetkontrol ophevet i 1969, hvor der til gengæld blev indsat lejlighedsvis billetkontrol i togene, hvilket gav mange gratister. De kunne altid genkendes på, at de aldrig sad inde i kupéerne, men altid stod og spejdede ud

ad dørene under stationsopholdene – parate til at smutte ud, hvis der kom billetkontrol.

Tredje-generationens S-tog, der kom i to serier fra GEC og ASEA, udmærkede sig med at have det smukkeste design, og de var også behagelige at køre i, men de fik ingen lang levetid, og desværre er ingen bevaret af disse elegante tog. Nu kører vi på fjerde generation, de såkaldte 'hamstere', kaldt sådan på grund af udposningerne på siden, der gør det muligt at klemme fem passagerer ind på sæderne (3 +2). Magelige er togene ikke, dels på grund af pladsen, dels på grund af de særdeles ukomfortable 'træsæder' - det er i sandhed kreaturtransporter, effektive, men ret trælse.

Men altså, tillykke med de 90 år - og så skal I ikke forskånes for et par skrøner, fortalt af en S-togs elektrofører for en del



Et fjerde-generationens S-tog skilt ad, så, gavlparket kan ses. Foto Hans True.

år siden til mig: Om det er løgn eller vederhæftigt, ved jeg ikke, men det vidner om en vis, frisk stemning blandt personalet, som nok er tabu i dag:



Linieskilte fra S-banen. Foto Tommy Jørgensen.

De practical jokes i S-toget, fortalt af "Søren" (navnet opdigtet)

En dag, jeg skulle overtage mit S-tog på Hovedbanegården, fandt jeg en hvid blindestok. Jeg havde et par mørke solbriller med, så jeg tog dem på og tog blindestokken med ned til perronen. Da jeg kom derned, gik jeg frem mod toget og spurgte nogle ventende passagerer, om det var toget til Køge. De sagde, at det var det, jeg gik ind og satte mig i førersædet og kørte af sted, da jeg fik afgang. Hvad passagerne har tænkt, kunne jeg godt lide at vide, men ingen sagde noget til mig.

En anden gang tog jeg Harry, den store og populære figur med i førerrummet. Jeg kørte jo ad den samme strækning hver eneste dag og kendte alle signaler, faste mærker, installationer som master, lygter og deres placering udenad. Lige inden vi kom ind til stationen, satte jeg Harry, det violette plydsdyr fra reklamerne, på førersædet, og kravlede ned under førerpulten.

Jeg vidste præcis, hvor jeg skulle holde i forhold til et skilt under perronloftet. Jeg bremsede toget nedefra, og vi holdt rigtigt, men hvad passagerne har tænkt, da de så Harry på førerpladsen, kunne jeg godt lide at vide. På resten af turen blev Harry holdt væk fra førerpladsen, og ingen sagde noget til mig.



Et i mange perioder typisk destinationskilt - ikke kun på S-banen. Slg. Tommy Jørgensen.



Det originale S-togssymbol fra 1934 med det lysende neon-S.



Alle fire typer af S-tog samlet ved værkstedet i Høje Taastrup. Slg. Tommy Jørgensen.

Københavnske sporvogne i H0



3d-tegningerne kan skaleres til den ønskede størrelse. Øverst ses 'Dukke Lise'-vogne i skala 1:160, 1:87 og 1:45

Søren Gylden, der gennem nogle år har udviklet 3D-modeller af de københavnske sporvogne, er nu endelig nået så vidt, at delene er klar til serieproduktion – i den skala, man ønsker (N, H0, 0...). Søren skriver:

Der har været en del udfordringer med at finde en stabil leverandør af 3D-print i en høj kvalitet, og også motorisering har været en udfordring, men nu ser det hele ud til at falde på plads.

Det er de københavnske bogievogne af Lunding-typen og nr. 701 (Dukke Lise), der er lavet.

Lunding-vognene har været en opgave, da de blev bygget over en længere årrække, og tegningerne blev ændret undervejs. Senere blev de bygget om til fast konduktørplads, men igen blev de ombygget forskelligt.

Jeg har holdt mig til de udgaver af Lunding-vogne, der er beva-

ret på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, men det giver da også mindst seks forskellige motor- og bivogne. De er alle 3D-tegnet og klar.

Der er lavet undervogn med sæder til dem, bogier og koblinger. Vognene er forberedt til belysning af taglanterner og destinationsskilt, og de kan forsynes med magnetkoblinger.

De kan motoriseres med Hallings nye lille bogiedrev.

De er lidt bøvlende at male, specielt Lundingvognene, men jeg synes, at jeg har fundet en metode, der dur.

Vognkasser, undervogne mm. kan købes hos mig, skriv gerne til mig på sgylden@gmail.com for mere information og sig, hvad du kunne være interesseret i. En rå vognkasse i 1:87 koster 350 kroner.

Rocos IC1-vogne



De tre vogne i det ene af Rocos sæt - Apm mz, Bp m m b d z og Bv m m s z.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Isidste nummer blev Pikos serie af tyske IC1-vogne præsenteret i forbindelse med omtalen af DSB aktuelle Tysklandsforbindelser. Nu har Roco sendt deres serie af disse vogne på sporene i fornyet version, og der er generelt tale om meget flotte og vellykkede vogne. De har en god vægt og løber fint, men hjulene er stadigvæk meget blanke og fortjener en bemaling/bruning.

Vognene - der er udsendt et tre-vogns-samt et fire-vognssæt - er meget elegante i den lysegrå/røde farvesætning med præcise påtryk, også på vognløbsskiltene, der viser vognløb IC 2310 Frankfurt-Westerland, altså en meget lang tur, der næsten når til Danmark. Rocos vogne er dog kun godkendt til kørsel i Tyskland, Østrig og Schweiz, og i trevognssættet er det vogne af litra Apm mz, Bv m m s z og Bp m m b d z, hvoraf jeg kun har set Bv m m s z i EC 398 herhjemme. I fire-vognssættet er det vogne med litra Av m m z, Bp m m z (to stk.) samt bistrovognen ARkim m b z - denne type kunne ses i "Nordpilen" omkring år 2000, men ikke i de nuværende Tysklandstog, hvor man må klare sig med, hvad man har i bagagen - der er ingen catering mere.

Indretningen er generelt nogle niveauer højere end Pikos, idet Bv m m s z-vognen har flerfarvet, blandet indretning - fire kupéer, herunder et børne/familierum med et par farvede piktogrammer på vinduet, ét storrør samt en togførerkupé, Bp m m b d z-vognen har storrør med cykelafdeling, mens 1.klassesvognen Apm mz mærkeligt nok kun har ét kedeligt storrør med lutter ensfarvede, sorte sæder og sort gulv - ikke meget 1. klasse over dén indretning!

Vognene er heldigvis nemme at adskille, for der bør jo være pænt besat af passagerer i dem, hvilket dog hurtigt kan løbe op - medmindre man bruger de billige figurer, der kan fås i kæmpepakker med op til 1.000 figurer til placering inde i midten, mens man anbringer udvalgte, fine Preiser-figurer yderst ved vinduerne.

Stilmæssigt er der ikke de store forskelle på Roco- og Piko-vognene, der sagtens kan indgå i samme togstamme, trukket af en EB-maskine fra et af de to firmaer.

Roco nr. 6200019 DB AG "IC 2310", trevognssæt. H0, epoke VI. Pris ca. kr. 1.800,-. Nr. 6200020 "IC 2310", fire-vognssæt. H0, epoke VI. Pris ca. kr. 2.600,-.



Familiekupéen er markeret med disse to gutter.



2. classesvognen har piktogram for handicapkupé.



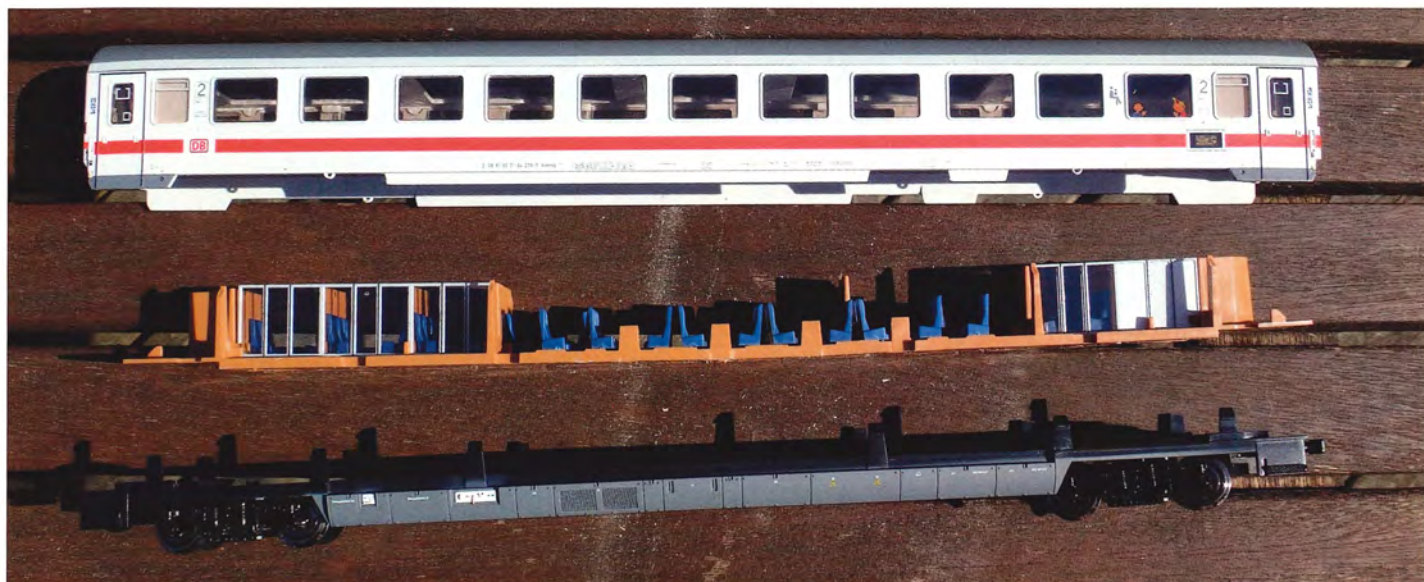
Vognløbsskylte er desværre bare trykt på siden, men ellers udmærket.



Bvmmisz-vogn fotograferet under udkørslen fra Odense den 12. december 2023.



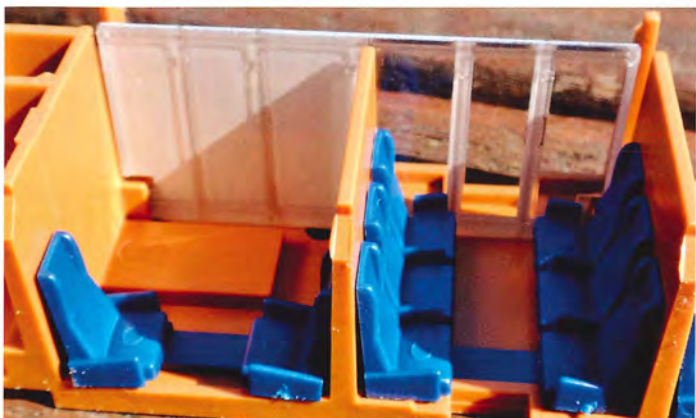
Rocos Bvmmisz-vogn forsøgt fotograferet i samme skæve vinkel som forbilledet, hvilket dog ikke helt lykkedes.



Bvmmisz-vognen adskilt med de forskellige kupéer og storrummet.



Storrøm med forskellige siddemønstre - lidt henad 1. klasse i DSB's IC3.



Noget af indretningen i Rocos 'familievogn' - det må være handikap-kupéen til venstre, hvor der er plads til en kørestol.



Og så er toget kørt - bagenden af EC 398 forlader Odense, den 12. december 2023.

En kraftig slider - BR 94



BR 94 1538, bygget 1922, med Umbauwagen ved Gönne ved Dillenburg, juni 1970. Slg. SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Märklin udsendte i foråret en fuldstændigt ny model af det kraftige rangerlokomotiv BR 94 - en kompakt, femkoblet maskine med 'jumbokræfter'. Modellen var annonceret allerede i 2023, men det hænder, at nyhederne bliver forsinkede. BR er vel nok ikke det smukkeste lokomotiv, men det kan trække - det blev udviklet som T 16 af KPEV i 1906 til brug på stigningsrige strækninger og til rangering med tunge vognstammer. Der blev indtil 1924 bygget ikke mindre end 1.591 eksemplarer i flere serier. Lokomotiverne havde 1.000 HK.

Märklins forbillede 94 539 blev ramt af en fuldt træffer under Anden Verdenskrig, hvorved kedlen eksploderede. Lokomotivet blev dog repareret og sat i drift igen. Det blev benyttet til rangering i bl.a. Offenburg og Mannheim og fik sågar rangerradio i 1950'erne. I juli 1969 blev lokomotivet efter 55 års indsats ud-rangeret.

Modellen

Modellen virker allerede ved udpakningen som en gedigen 'klods', af en maskine, der kan noget. Det er lidt uvant at se så stor en maskine uden for- og efterlø-



BR 94 fra Märklin - en vægtig maskine på alle måder.

ber, men det er jo et indicium på, at maskinen kan - og skal - stå godt fast. Når modellen er sat på sporet, finder Central Station automatisk lokomotivet, og efter kort tid er det køreklart. Der er adskillige funktioner indbygget med et hav af lyde, hvortil kommer lysskift (ikke røde slutlanterner, men rangerlys). Kørslen er perfekt, uden rokken eller vaklen, og især kan jeg godt lide modellens stille og stabile kørsel ved minimal hastighed, mens dampslagene og andre lyde tydeligt høres.

Overdelen er som vanligt af metal, hvilket giver høj vægt. Der er træk på alle aksler, naturligvis med passende sideforskydelighed på nogle af akslerne. Gangtøjet er fint og korrekt udført, men

det, der fascinerede mig mest, var den overvældende mængde af detaljer - rør, ventiler, aggregater - overalt på kedlen. Der er f.eks. ekstra overheder, rangerantenne og rangerklokke (med god lyd). Det må have været noget af en udfordring for tegnerne at få det totale overblik over delene.

Så har du brug for rangerlokomotivet over dem alle - eller en kompakt strækningssmaskine - er BR 94 et godt valg. Den findes også i Trix-udgave (nr. 25940).

Märklin 38940 DB BR 94 539.
H0-model med lyd, epoke III.
Pris ca. kr. 3.000,-.



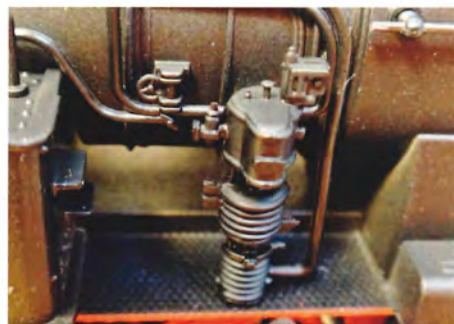
Parat til rangering med et tungt kultog.



Fornemme detaljer foran vandkassen.



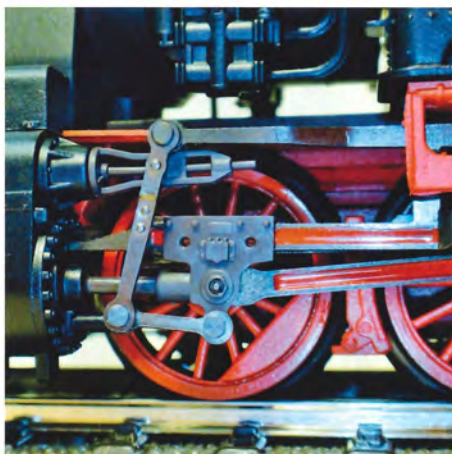
Lidt indviklet rørføring ved overhederen.



Luftpumpen er også veldetaljeret.



Bagenden af den kraftige maskine.



De forreste kobbelhjul og gangtøjet.



BR 94 er kommet en 'tur på græs'.



En tur ud i det fri kan vel aldrig skade, må personalet på maskinen vel have tænkt.



BR 094-110 rangerer med DSB-postvogn litra PH (ex.-DD) i Flensburg, januar 1970. Foto Kaj Pedersen, Odense.



BR 94 1204 under kultagning i Hamborg-Wilhelmsburg 1970. Foto Kaj Pedersen, Odense.



Sådanne signaler ser vi aldrig mere på banerne - togvejssignaler, rangersignal med to arme, faste mærker - samt en vandkran. Roskilde, juli 1970 Foto Nils Bloch.

Flemming Sode, der er signaltekniker på det nye signalprogram ECTS, har sendt nogle kommentarer til artiklwen "Jeg går mig en tur langs med sporet" i nr. 74. Her er hans kommentarer og rettelser:

På side 53 lille billede midtfor til venstre. Der er rigtig nok et relæskab (på ben) til overkørslen. De andre skabe er blot el- og kabelskabe.

På side 53 nederst ses et sort rør med gul refleksstribe på, og det er en kabelsamling, også kaldet "en raket".

På side 55, anden række t.v. ses en gul balise, og som korrekt nævnt er der to. De er altid parvis monteret, tilhørende det nye signalsystem. En balise fungerer som en kilometersten og fortæller toget præcist, hvor det er. Balisen fungerer ved, at en antenne i bunden af toget sender et signal til balisen, som bruger energien i signalet til at sende et "telegram" (position).

På side 56, anden række t.h. Her ses en afløbssko (rød) og en akseltæller (gul enhed på skinnen) og ud for denne, en kabelsamledåse. Akseltællere anvendes i ETCS til at inddele

strækninger i blokafsnit.

På side 56 nederst, kalder du en sporstopper (eller stopbom) for en sporspærre. En sporspærre er noget, der sættes op midlertidigt, f.eks. i forbindelse med sporarbejder, hvor der er etableret sporspærring.

På side 57 øverst t.h. Her ses to grå kabelskabe, som ikke indeholder nogen relæer. De tilhører ETCS-signalsystemet og er blot fordelerskabe eller skabe, hvor kabler er samlet og jor-det. Skabene er standard Triax-modeller, og kaldes også for "gravsten".

Med venlig hilsen, Flemming Sode.

Tak for rettelserne. Det er ikke altid nemt for en lægmand at vide hvilken funktion, de forskellige skabe, apparater og genstande, der står langs sporene, har.

Med venlig hilsen, Flemming Søeborg

Børsen og sporvognene



Børsen set mod Knippelsbro en dag sidst i 1960'erne med alt for mange biler. I baggrunden anes en ledvogn på linie 2. Foto Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

Da Børsen tirsdag den 16. april i år brød i brand, var der tale om en tragisk begivenhed, der ødelagde 400 års dansk kulturhistorie. Lykkeligvis kom ingen mennesker fysisk til skade ved branden, men den efterlod én stor gåde, for hvordan kunne det ske? At et så markant bygningsværk ikke var bedre sikret? Det kan nok vække debat lang tid fremover, men desværre er det blot det seneste eksempel på, hvordan vi forvalter vor fælles historie og kulturarv - og så behøver jeg ikke at fortælle om, hvordan industri- og jernbanehistorien på samme måde negligeres eller bid for bid forsvinder.

Men hvis der var to elementer i bybilledet, der faktisk harmonerede ret godt med hinanden, trods enorme forskelle i tid, udtryk, virkemåde og funktion, var det Børsen og de københavnske sporvogne. Begge instanser var præget af fest, farver, former og fantasi: Børsen med den overdådige ornamentik og den herlige idé med de sammenflettede dragehaler kunne selv ikke Tivoli have gjort bedre, og sporvognene med de kulørte linieskilte og mangeartede vogntyper

gav et livligt og optimistisk gadebillede - så de to 'aktører' passede godt sammen.

Næsten lige fra hestesporvognenes begyndelse kørte de forbi Børsen. Den første linie fra Frederiksberg via Halmtorvet (Rådhuspladsen) blev sidst i 1863 forlænget hen forbi Christiansborg og drejede lige foran Børsen ned ad Holmens Kanal mod Kgs. Nytorv. Senere, efterhånden som sporvejen blev udbygget, kom linier som 2, 8 og 9 til, og de bidrog hver med deres muntre farver til bybilledet - linie 2, "Danskeren" med rød/hvide skilte, linie 8, byens "kæledægge", med grønne/hvide skilte, og endelig linie 9, "Papegøjen", med de røde/grønne/hvide skilte - så enkle og dog så geniale, at enhver nemt kunne finde rundt i København med sporvognen.

Nå, sporvognene er væk, mere end halvdelen af Børsen er det også, og mon ikke bygherren Christian IV. i sin himmel har været noget forurettet over vor tids politik, ikke mindst hvad afskaffelsen af Store Bededag angår? At han har tænkt, at "så kan de s..... få kærligheden at føle?". Naturligvis har branden en konkret, fysisk årsag (f.eks. defekte elinstallationer eller lignende), men på det symbolske



Børsen med den farvestrålende linie 9 en dag i 1950'erne, hvor alting stadig var fred og harmoni i byen. Postkort, slg. SoB.

plan stemmer det meget godt med, at Christian Firtal må have været meget fortørnet over den lemfældighed, vi tit lægger for dagen i det moderne samfund, hvor alting skal gå hurtigt for sig. Det er tid til at dvæle lidt.



En propfyldt vogn 192 på linie 8 er på vej til Christianshavn og passerer Børsen i 1965. Til venstre ses en Leyland-bus på linie 37. Foto Jan Walter.



Ledvogn 805 på Turistlinien passerer Børsen først i 1960'erne. Det grønne areal er en af de store rundkørsler, der dengang fandtes over hele byen. Foto Leif Bang.

Lys i mørket og fire buster



De fire berømtheder.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En fin nyhed er NOCHs æske med buster - fire små piedestaler med buster af berømte, tyske digtere og kulturpersonligheder. De fire er digteren Johann Christoph Friedrich von Schiller (1759-1805), forskeren, filosofen og digteren Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832) - bege bronzebuster, komponisten Ludwig van Beethoven (marmor, 1770-1827) og forfatterinden Anette von Droste-Hülshoff (granit, 1797-1848).

Busterne er meget vellignende og kan bruges som udsmykning i en park, foran en kirke, et museum eller lignende kulturinstitution. Da busterne hver især blot er ca. 20 mm høje, kan de færreste på blot lidt afstand afgøre hvilke personligheder, der er tale om, så de kunne lige så godt være danske - og bortset fra det er jo såvel Goethe som Beethoven stadigvæk i dag, mere end 200 år efter deres virke, personligheder af universelt omfang.

NOCH har samtidig udsendt et rum-belysningsæt, bestående af fire lyselementer, nogle dekorationsark

samt otte 'tum' til montering i bestående bygninger.

Meningen er, at man limer tapet, gulve og dekoration (billeder, døre m.v.) på væggene, monterer lys i loftet og derefter monterer disse små 'bokse' i rummene.

Lyselementerne er forsynet med ledninger og kan uden videre tilsluttes en almindelig transformator - jævn- eller vekselspænding, uafhængigt af polaritet - og uden modstande, altså uden lodning.

Lyset er enten hvidt eller hvidgult og giver en god effekt. Sættet er dog uden møbler - dem må man skaffe andetsteds fra. Jeg har monteret lysene og et par rum i sidste nummers 'kubus'-hus fra kibri, og effekten er god. Der er udsendt flere forskellige sæt fra NOCH.

NOCH nr. 14838 Buster. Sæt med fire stk. H0-model, epoke I-VI. Pris ca. kr. 80,-; nr. 51250 belysningsæt. Otte rum med fire lyssæt. Alle størrelser. Pris ca. kr. 120,-.



Johann Wolfgang von Goethe.



Ludwig van Beethoven.



Anette von Droste-Hülshoff.



Johann Christoph Friedrich von Schiller.



Dekorationsark, et enkelt rum samt lyselementer.



Et rum til at lime sammen.

Lyselementerne på nært hold.



Rumbelysningsæt fra NOCH.

BR 62 - et lokomotiv med det hele



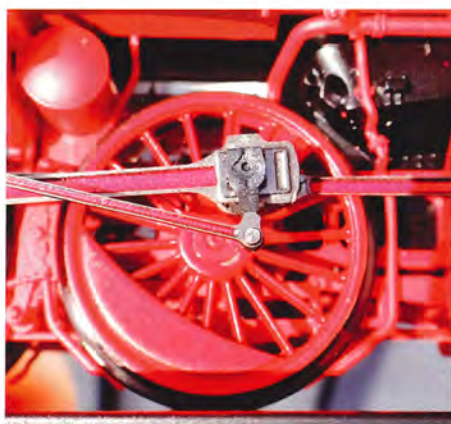
BR 62 er standset midt i den smukke natur - måske skal der plukkes en buket blomster i dagens anledning. Der er som om, at maskinen mangler noget bagest.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

BR 62 var en lokomotivtype, blot bygget i 15 eksemplarer af Henschel 1928-32 og derfor nok ikke er så bekendt som de mere langlivede - 01, 03, 38, 44, 50, 64 og 89 for blot at opremse nogle få, tyske 'standardlokomotiver'. BR 62 blev dog også kaldt "det lille 01", så helt ueffent har det nok ikke været.

Det havde hjulstillingen 2-C-2 og var dermed af Baltic-typen (som BR 78) og derfor lige velegnet til for- som baglæns kørsel. Faktisk lignede det på kedel, akselarrangement og førerhus de større 'søstre' som BR 01, 03 m.v., men på grund af den forlængede kulkasseopbygning i stedet for en tender blev BR 62 også noget kompakt og klumpet at se på - der manglede ligesom noget. På den måde kunne det minde om BR 83, også en vellykket Piko-model.

Modellen er - som Pikos nyere damplokomotiver - konstrueret med meget fine egerhjul, gennembrudt ramme, der næsten får kedlen til at svæve, og kedelbagvæggen er fint detaljeret. På grund af mange zink- og andre metaldele har modellen en god vægt og perfekte løbe-



Kobbelhjul med meget små flanger.

egenskaber. I digitalversionen er der gløder i fyrkassen, lys under fodpladen og lys i førerhuset - ud over lyd, men disse funktioner var der ikke i den prøvemodel, jeg har haft til gennemsyn.

BR 62 fra Piko klarede testene udmærket, og da forbilledet fandtes såvel i Øst- som i Vesttyskland efter 1945, er det universelt anvendeligt på et tysk anlæg - som mange jo har herhjemme.

Piko nr. 50700 DB BR 62 Tenderlokomotiv. H0-model, DC, epoke III. Pris ca. kr. 3.000,-.



En lidt atypisk placering af påskrifterne.



Et kig ind på kedelvæggen med armaturer, rødt håndhjul og andre detaljer.



Her kommer BR 62 med de store 'ører' og ligner 'et normalt lokomotiv'.



Og så lunter BR 62 videre efter at have gjort sin store entré - godt gået.

Ny bog om Trolldhedebanen

Bogen indeholder en udførlig beskrivelse af banens forhistorie, anlæg, midlertidige drift og alle anskaffelser, alt sammen ting der her for første gang beskrives udførligt.

At anlægget blev forsinket, skyldtes ikke jordskred, men at entreprenøren reelt var gået konkurs.

Drømmen om fælles drift og fællesværksteder for privatbanerne i Kolding blev kun til fælles driftsledelse i 1½ år, kemien og samarbejdsånden havde aldrig været der.

At banen var tæt på at lukke efter et halvt års drift er kun de færreste bekendt, ligesom man påtog sig en samfundsopgave ved de mange vognanskaffelser. Så kunne man holde varmen på Fyn og i København.

Skynd dig inden den bliver udsolgt.

Bogen er på 252 sider i A 4 format og indeholder 100 fotografier og 110 tegninger og planer i sort/hvid og farve.

*Prisen er kr. 210,- samt evt. porto 65 kr. ved forsendelse.
Bogen kan bestilles på mail: o.skov@post.tele.dk.
ISBN 978-87-975142-0-7*



Trolldhedebanens anlæg
og midlertidige drift

Olaf Skov

SBB Eb 3/5 - Habersack på vej



De gule håndbøjler giver en god kontrast til det ellers helt sortmalede lokomotiv med enkelte gyldne detaljer.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

"Habersack" er navnet på dette smukke tenderlokomotiv, der kørte på de schweiziske spor, indtil de sidste blev udrangeret i 1965. "Habersack" (egentlig *Hafersack*) var en hentydning til, at de selv medbragte *havren* (deres 'føde', kullene), og dermed var et ægte arbejdsdyr. Deres officielle benævnelse var SBB bb 3/5. De 34 maskiner blev anskaffet mellem 1911-16 og var et rangerlokomotiv med akselrækkefølgen 1'C1'1' (Prærie).

Lokomotivet er blandt de mest formskønne - jeg tænker her på en vis lighed med f.eks. de württembergske T 5-maskiner (senere BR 75), men lad nu det ligge.

Märklin har udsendt en ny udgave af lokomotivet, der først blev udsendt af Trix omkring år 2000 som vel en af de sidste, selvstændige Trix-produktioner. Jeg havde det dengang, var meget fascineret af det, men på et tidspunkt afhændede jeg det.

Den nye Märklin-model ligner Trix-forgængeren som to dråber vand (bortset fra strømsystemet) - det er en smuk og velproportioneret maskine, faktisk meget elegant i den sorte bemaling med gyldne påskrifter.

Der er godt med detaljer, overdelen er naturligvis i metal, og selvom der er 'gardiner' for førerhusåbningerne, skæmmes det ikke - ellers ville der være frit indkig til dekoder, og den

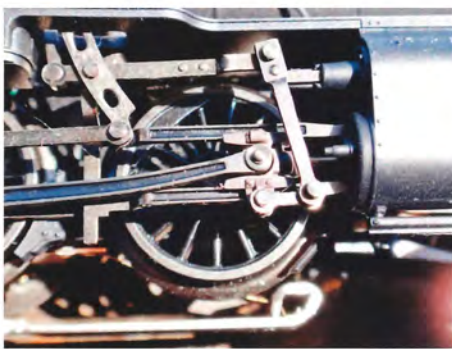
pynter jo ikke. Dog afslører pufferhøjden alderen - det er Trix's gamle forme, der er blevet genanvendt.

Teknikken er velafprøvet - motor med høj ydelse, kardan, tandhjul osv., og "Habersack" har ingen problemer med kørslen. Der er Telex-koblinger for og bag, led-lys og Spielwelt-Dekoder. Der er trelys-lanterner for og bag, der afgiver et hvidligt lys, og i dag ville jeg ønske, at Märklin forbarmede sig over os arme syndere, der kører toledersdrift, og genudsendte denne skønne model i Trix-udgave.

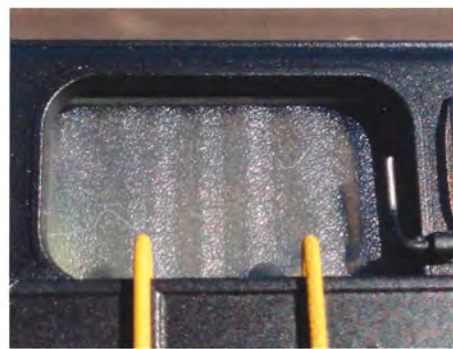
Märklin nr. SBB RE 3/5 Tenderlokomotiv. H0-model, AC, epoke III. Pris ca. kr. 2,900,-.



Der er ikke mange armaturer på kedlen - denne står foran vandkassen.



Det bageste af cylinderen og diverse dele af styringen m.v. - fint arbejde.



Gardinerne er trukket for åbningen i førerhuset.



Lokomotivet under ophold på en udflugt.



Eb 3-5 lister stille hjem til rangerbanegården.



Det bevarede eksemplar, SBB Eb 3/5 5819 i Stammheim. Foto Peter Alder, wikipedia.

Mere tørvetrilleri



PF 15 188 med tørvehæk, men dog til roer til Assens Sukkerfabrik, 1940. Foto Odense Stadsarkiv.

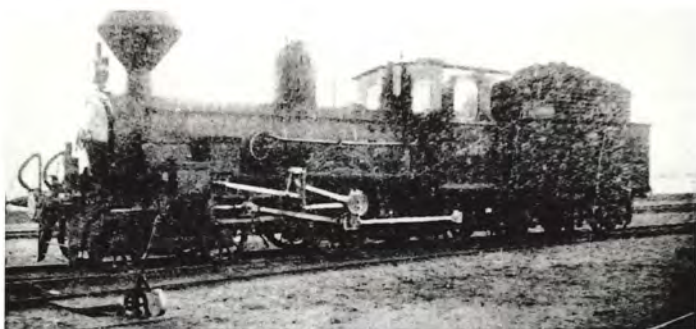


Læsning af tørvevogne ved rampen i Lille Vildmose. T.h. ses et hjørne af en af Fjerritslev-banens tidligere Kielermotorvogne FFJ M 1203-1204 omdannet til tørvevogn. Den har skodder for vinduesåbningerne, og det meste af taget er fjernet (klip fra filmen "De 100 Dage"). Slg. bane bøger

Isidste nummer blev Dekas-modellerne af tørvevognene vist; der var ikke plads til nogle supplerende billeder, som følger her. De viser dels, hvor tørvene kommer fra, dels en anden anvendelse som brændsel i en K-maskine og dels tørvevogne, brugt til roer. Jeg mener også, at vogne blev brugt til sphagnum-baller, der nemt kunne stables i højden. Men som det kan ses, på et ældre anlæg er eller var tørvevognerne et væsentligt indslag i togene.



En scene fra den lille tørvebane med fuldtlæstet tørvevogn i Fuglsø på Djursland 1977. Bemærk sporets tilstand. Foto Asger Christiansen.



K 585 med tørvehæk og norsk skorsten i årene 1918-21-22 på grund af meget dyre kul efter Første Verdenskrig. Slg. SoB.



Der læsses tørv i Odense den 1. oktober 1943. Foto Odense Stadsarkiv.



Privatbane med tørvevogne på anlægget hos Lars P. Foto Flemming Søeborg.

Jernbanerne i Gentofte Kommune

Af Flemming Søeborg

Niels Ulrik Kampmann Hansen (NUKH), der sidste år udgav et hæfte om trolleyvognene i Gentofte Kommune, har nu lavet et nyt hæfte om jernbanerne sammesteds. Jernbanerne i Gentofte har lange rødder - den første jernbane var Nordbanen, der blev åbnet i 1863 gennem kommunen videre til Hillerød og Helsingør, fulgt i 1894 af Kystbanen, også til Helsingør. Senere tilkom flere andre baner, herunder Slangerupbanen, Nærumbanen og fra 1934 S-banen, så det er et område, rigt forsynet med baner.

NUKH fortæller historien let og krydrer den med lokalt stof og mange interessante billeder. Også projekterede, men aldrig anlagte baner omtales, og da jeg selv er vokset op i nabolaget til Gentofte, genkender jeg meget af stoffet.

Der er mange billeder og illustrationer i hæftet, men desværre er hovedparten af dem ikke ret store, hvilket går ud over motiverne - det kan være svært rigtigt at se, hvad de forestiller. Der havde det efter min vurdering have været bedre med en lidt mindre skrift, således at billederne kunne have været større - eller også skulle der have været brugt et par sider mere, men jeg ved godt, at det altid er et spørgsmål om økonomi, og priserne stiger på trykte medier.

Ikke desto mindre er det et fint, lille skrift om et afgrænset emne, og for lokalkendte og andre er der en hel del interessant at læse om jernbanerne i Gentofte.

Niels Ulrik Kampmann Hansen: Jernbanerne i Gentofte Kommune. 36 sider, hæftet.
Gentofte Lokalhistoriske Forening, 2023. Uden ISBN-nr.
Pris ca. kr. 50,- hos lokalhistoriegentofte@gmail.com.

ANMELDELSE



Det nye hæfte.

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 under tegnede, og alle billeder - bortset fra pressefotos - stammer ligeledes fra mig.

Flemming Søeborg



Den meget lange, franske vogn med tre afdelinger.



Den tyske Gruppe 29-vogn til venstre passer fint sammen med den franske vogn.

● A³B⁴D myfi - en fransk klassiker

Roco har nyudsendt serien af franske 1930'ers stålvogne, herunder en kombineret udgave, idet denne vogn A3B4D myfi har 'det hele', forstået som at den har tre 1. classes kupéer á seks pladser, dernæst fire 2. classes kupéer á otte pladser, et rejse-godsrum og muligvis en tjenestekupé samt toiletter.

Vogntypen har tydelige fællestræk med de ti år ældre Gruppe 29-vogne, der omtales i dette nummer - det gælder især gavlpartierne med harmonikaer, det skarpt afskårne tag, næsten samme runding, store spejlglasser, men så hører lighederne også op. Selve 'arkitekturen' langs vognsiderne er forskellig, idet den franske serie har let indadbuede sider nederst. Vogn-typen har kørt her i landet, se f.eks., "Internationale tog via Jylland", bane bøger 2002.

Rocos vogn kan nok behøve lidt bemaling af sæder, gulve m.v., og der er da heller ikke fuldstændigt nye modeller, men en ny udgave af ældre vogne. Der er også udsendt 1. og 2.-klasser vogne med flere nummervarianter.

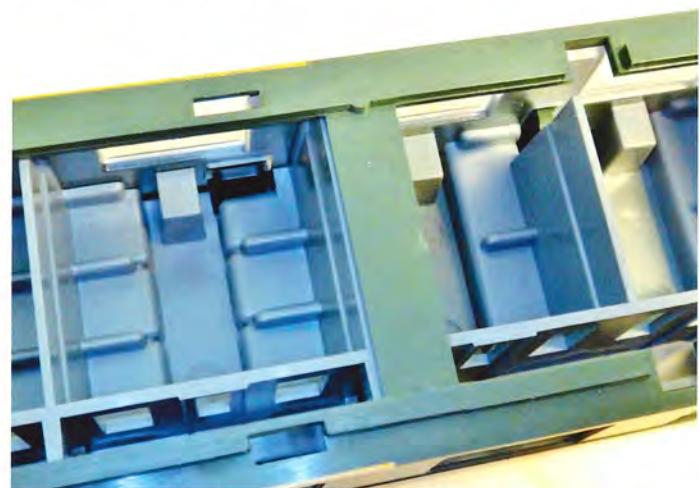
Roco nr. 6200008 SNCF A³B⁴D-passagervogn. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 450,-.



Den franske vogn synes tydeligt at være inspireret af den tyske vogn, især hvad gavlen angår.



Lige netop denne variant har ikke kørt her i landet. 'J' betyder ikke Japan, men Jugoslavien.



Forskellen på 1. og 2. klasse ses tydeligt her, hvor hver passager på 1. har enkelt-sæder, mens man må deles om tomandssæderne på 2. klasse.



BR 17 - et usædvanligt lokomotiv.

● BR 17 - et usædvanligt lokomotiv

BR 17 stammer fra 1928-29. Det var beregnet til hurtige passagertog i det sydlige Tyskland. Der blev bygget 38 eksemplarer. Efter Anden Verdenskrig forblev to maskiner ved DR i øst, mens DB i vest overtog 26 maskiner. Det sidste blev udrangeret i 1980.

Pikos model

Sidste år udsendte Piko en model fra epoke IV (BR 117 110). Denne var lettere moderniseret med bl.a. blot to frontruder. Pikos nye model er i den originale udførelse med tre frontruder. Endvidere er toplanternen flyttet op under taget, hvilket giver maskinen et mere altmodisch udseende.

Detaljeringen er som altid i top - de mange lameller på siden er præcise, de utallige nitter små, men synlige, der er motorattrapper bag ruderne i maskinrummet, tagdetaljerne omfattende, men det mest fascinerende er nok undervognen med filigrant rammeværk og fjedre, sandkasserør og det såkaldte *Feder-topfantrieb*, som jeg ikke rigtigt kan oversætte til dansk (på engelsk hedder det *herlical spring gear*).

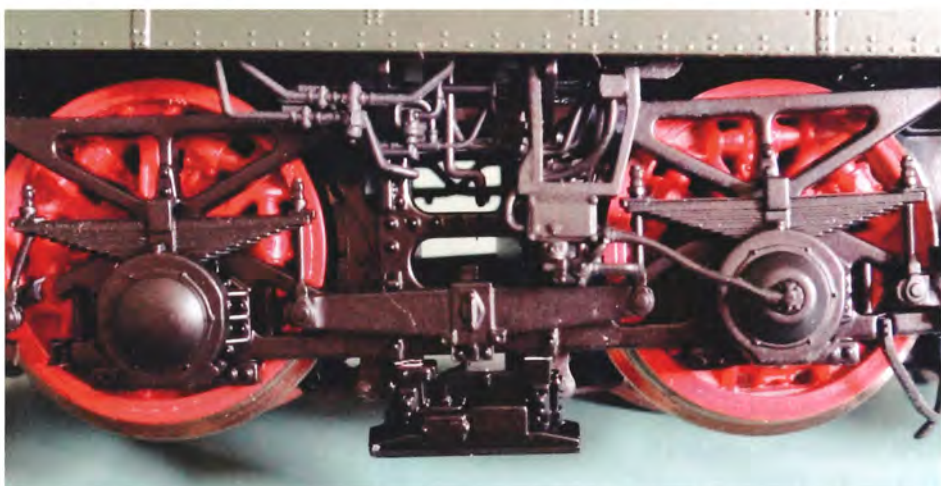
For at lokomotivet med akselrækkefølgen 1-A-A-A-A-1 overhovedet kan klare



En meget detaljeret front.



Styrepulten på lokomotivet - her skal der nok dekoreres lidt mere.



Specielle detaljer ved drevet - jeg kommer til at tænke på edderkopper.

modelbaneradierne, er de fire drivhjul to og to monteret i bogier og klarer således radier ned til 360 mm. Modellen følger fint Pikos øvrige program med år efter år at udvide sortimentet med ældre el-lokomotiver.

**Piko nr. 51494 DB BR 17 ellokomotiv.
H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 1.750,-.**



Pikos nye DSB Rs-model med tre DSB-containere.



Påskrifter på vangen.

DSB-containervogn fra Piko

Piko har sendt en Rs-fladvogn med tre DSB-containere. Fladvognen kan nok accepteres, som den er, selvom den afviger noget fra DSB's daværende type Rs 610/611. For eksempel er undervognsarmeringen ("fiskebugen") på DSB's vogne forsynet med 16 åbninger, mens Pikos blot har otte. Endvidere mangler modellen de nedklappelige fjæle i gavlene, og vangerne ser også lidt mere massive ud end forbilledets. Det kan nok accepteres, da vognen ellers er pænt udført (og

i øvrigt fremstillet næsten helt i metal, hvilket garanterer god vægt og høj formstabilitet).

Den er læsset med tre lysegrå DSB-containere. Disse har oplukkelige gavldøre, hvilket er meget sjældent at se i model. Desværre er disse containere ikke særligt vellignende, da DSB's containere var langt mere profilerede (for større robusthed) - og så havde hver enkelt container dens eget nummer. Her har dele samme

nummer, hvilket nok gør dem billigere, men ikke mere korrekte. Et plus er dog, at de kan stables, at de sidder ret godt fast på vognen - og så er der vedlagt kæpskinner ('Rungen') til at holde gods-et på plads. Bogierne er også i orden.

Piko nr. 55295 DSB Rs-fladvogn med tre containere. H0-model, epoke IV-V. Pris ca. kr. 375,-.

Rumænsk kølevogn

Tillig har godt greb om modeller fra Østeuropa. I dag synes vi at have glemt jernbanerne i denne del af Europa, men da der var rigtig godstrafik overalt på sporene i Danmark, sås der mange østeuropæiske godsvogne, herunder også en del fra De rumænske Statsbaner, CFR. Der har nok mest været tale om diverse industriprodukter, men der kan også have været kølevogne her i landet.

Tillig har nu udsendt en rumænsk version af en standard-kølevogn. Vognen minder meget om UIC-standardtypen, som DSB's litra IKA var inspireret af, og det ses bl.a. på længden og på de typiske, ovale døråbninger. De østeuropæiske vogne havde ofte ret brede sikker på siderne for at stabilisere vognkasserne, hvilken denne vogn også har. Dertil kommer fire ventilatorer på taget, bremseplatforme i gavlene og interessante påskrifter på rumænsk.

Tillig nr. 77048 Interfrigo-kølevogn CFR. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 375,-.

**CANAL A GLACE DANS LE TOIT
SEULEMENT POUR GLACE SECHE
DACHEISKANAL NUR FÜR TROCKENEIS**

Kanalen til is under taget skal fyldes med tøris står der på tysk og fransk.



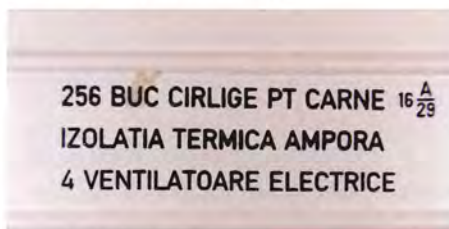
CFR-kølevognen kan ikke nægte slægtsskab med UIC-kølevognene.



Endepaltformen er en smule grov og burde nok have været af ætset metal.



Litrering på vognen - med rødt en henvisning til forsigtig rangering.



Vetilationen sker med fire elektriske ventilatorer.

Fra Ford til Ferrari

I de seneste numre af Spor og baner har der været en del omtaler af nye modelbiler, men i dette sidste er der skåret voldsomt på omtalen; faktisk er der kun to modeller, der har fundet nåde til omtale.

Den ene er Artitecs model af Ford A "Tudor", den anden er Brekinas model af Ferrari-raceren 312 - og, må man sige, de to modeller repræsenterer hver deres side af bilens udviklingshistorie.

Ford A inkorporerer indtrykket af en god, gedigen veteranbil, en HGF - Høj, Gammel Ford - som de kaldtes da de for længst var blevet overhalet af moderne, strømlinede biler. Et andet udtryk var "Evig sne på taget", hvilket hentydede til, at bilen var nærmest lige så høj som et bjerg i Alperne!

Uanset øgenavnene er Artitecs nye model fremragende gengivet ned til mindste detalje - på køleren ses f.eks. det bittelille navneskilt 'Ford', der er såvel balthorn som sidespejle, bagpå findes reservehjulet, de to små baglygter er flot gengivet, og der er frit gennemsyn gennem karossen, der naturligvis har indretning. Der er (amerikanske) nummerplader for og bag. Eneste anke er - den er statisk og kan ikke rulle. Men vanvittig flot er den.

Den store modpol er Brekians nye model af racerbilen Ferrari 312 for køreren Regazzoni. Det er en køremaskine, udelukkende beregnet til ekstreme hastigheder og bortset fra, at den har fire hjul og rat, minder den ikke meget om forgængeren, Ford'en, fra sidste afsnit.

Ferrarien har spoiler, brede dæk, åbent cockpit osv. og er dekoreret med reklamer. Modellen er uhyre aktuell, for her i foråret åbnede afsnittet Monaco i MiniaturWunderLand i Hamborg. Den centrale del i dette nye, fantastiske univers er netop racerløbet i byens gader, som MiWuLas medarbejdere har brugt en halv snes år på at udvikle - et fuldstændig vanvittigt projekt, som efter utallige udfordringer nu er lykkedes. Racerbilen kan dog sagtens henstå på en transportvogn - man behøver altså ikke at anlægge en Formel 1-bane på sit anlæg.



En ægte 'HGF' - høj, gammel Ford - Ford A Tudor fra 1934



Flot detalje - Ford-logoet i skala 1:87. Bilen har amerikanske nummerplader, så her må Skilteskoven træde til.



Bilen er udrustet med reservehjul bagest, helt i tiden ånd.



En bil, der vil noget - Ferrari 312 T2 fra Brekina.

**Artitec nr. 387.525. Ford A 'Tudor'.
H0-model, epoke II-VI.
Pris ca. kr. 375,-.**

**Brekina nr. 22976 Ferrari T2 312
'Regazzoni'. H0-model, epoke IV.
Pris ca. kr. 175,-.**



Et kig ned i cockpitet.

● Lille Interfrigovogn

Blandt forårets mange nyheder var den lille Interfrigo-vogn fra Piko. Det er en klassisk, forhenværende tysk G 02-godsvogn, overtaget af De belgiske Statsbaner (SNCB) og er på et tidspunkt indlemmet i deres vognpark. Pudsigt er det, at vognen nok har nummer, men intet litre.

Om vognen er korrekt eller ej, har det ikke været muligt at opklare, men det turde vel være en af de mindste vogne fra Interfrigo-poolen, der ellers var kendetegnet ved en relativt ensartet vognmasse. Vognen har stjernehjul, men de kan næppe anes, da akselholderne skjuler dem.

Piko nr. SNCB Interfrigo-afkølingsvogn. H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 210,-.



Den belgiske vogn er vedlsagt et ark med bremse-hjørnemærker, der er lidt svære at anbringe på grund af de faststøbte håndgreb.



En i bedste forstand strålende model af en moderne GATZ-tankvogn.

● GATZ-tankvogn fra Piko

PIKO udsender den ene nyhed efter den anden - og denne udgave af en moderne GATZ-tankvogn har noget særligt over sig, idet tanken er spejlblank og dermed adskiller sig totalt fra andre godsvogne (i det mindste så længe, den er ny og ren).

Vognen er meget detaljeret med utallige rør, ventiler, haner, fine, spinkle lejdere til platformen øverst, og dertil kommer adskillige særdeles fine og omfangsrige påtryk - de er et nærmere studium værd.

I december kunne man se GATZ-tankvogne på et så sjældent sted som på København H., fordi mange godstog måtte derind for at vendes, da der var omfattende sporarbejder ved den nye station København Syd. GATZ-vognen hører så ubetinget hjemme på et moderne anlæg.



Mon det er det stof, som vognen transporterer -. det lyder ikke 'hyggeligt'.



Der er godt med advarselspiktogrammer og andre påtryk.



En anden GATZ-tankvogn på København H. den 6. december 2023.



Detaljeringen på undersiden er noget for sig - uhyre rigtig og flot.

Piko nr. 58878 NL GATZ-kemitankvogn. H0-model, epoke VI. Pris ca. kr. 450,-.



Den nye bærevogn er forsynet med tre poser med smådele - der er arbejde nok til 'flittige hænder'.



Den ene ende af bærevognen..



- og den modsatte ende af bærevognen.

Walters-bærevogn fra Roco

Roco har lavet en ny udgave af bærevognen litra Sdgmns/T5, nu helt i metal og læsset med en Walters-sættevogn. Disse vogne sser man hver eneste dsag køre gennem landet, ofte i bloktog. Den står til udsendelse i tredje kvartal, men modellen ankom allerede i begyndelsen af april, så det er vist tog til tiden.

Modellen er på grund af vægten stabil og velkørende, og som det kan ses af billederne, er den meget detaljeret, men der er tillige en masse ekstra dele til montering på vognbunden. Såvel sættevogn som bærevogn er velforsynet med påskrifter i flere farver.

Modellen lever med den orange farve godt op i billedet, og der er heldigvis mange, moderne lokomotivtyper at vælge imellem.

Roco nr. 6600063 Sdgmns/T5-bærevogn med Walters-sættevogn. H0-model, epoke VI. Pris ca. kr. 650,-



Sættet med de to vogne. Foto Märklin.



Skinnerne ligger på strøer af ægte træ i to lag - 12 stk. i alt på hver vogn.



De rustne skinner virker meget overbevisende med 'rust-patineringen'. Skinnerne er fremstillet af Duha for Märklin.

Skinnetransportvogne

Hvis der er én slags godsvogne, der er god brug for i disse år, er det skinnetransportvogne, da der er betydelige sporarbejder i gang flere steder i landet. Skinnerne transporteres heldigvis stadig med tog, og det er ikke usædvanligt at se disse meget lange transporter - skinnerne leveres jo i længder på op til 300 m.

Det kan ikke rigtigt lade sig gøre i skala 1:87, da skinnerne vil være for stive, selvom de jo kan bøjes med håndkraft. Derfor er skinnetransportvogne i model i reglen begrænset til blot at rumme kortere skinner - passende til vognens længde. Det er også tilfældet for Märklins nye sæt med to skinnetransportvogne litra Salmmps fra Voestalpine Track Solutions Netherlands P.V. (førhen Railpro). Skinnerne ligger i to lag og er rust-patinerede.

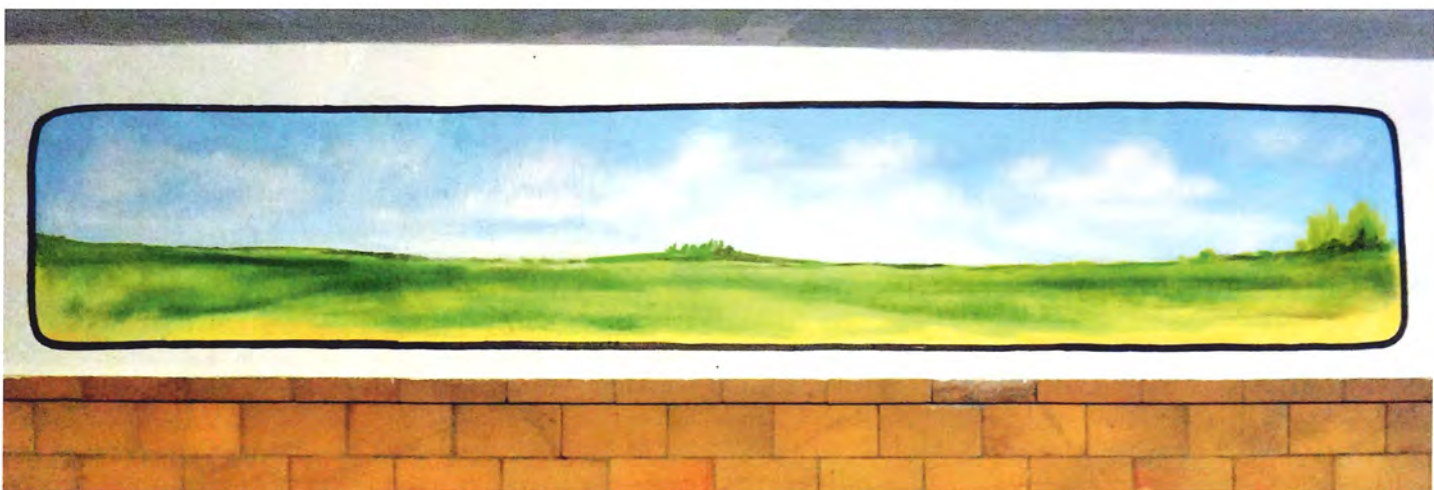
De to vogne er af metal og der medfølger diverse dele til valgfri montering, bl.a. sidestøtter.

Märklin nr. 48659 Skinnetransportvogne, to-vognssæt. H0-model, AC, epoke VI. Pris ca. kr. 1.100,-

Vægmalerier i Kolding



Fremtidens 'tog' ses på opgangen til havnen.



Undervejs kan man nyde 'udsigten' fra (tog)tunnellens ruder....

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I forbindelse med den vellykkede DMJU-messe i Kolding i foråret var jeg et smut forbi banegården og blev meget overrasket over at se de flotte vægmalerier i fodgængertunnelen under sporene. Ved de to trappenedgange var der store malerier, ved bysiden forestillende et My-lokomotiv på den ene side og et damplokomotiv på den anden. På grund af de snævre og vanskelige forhold så (loko)motiverne måske lidt forvredne ud, men kunst skal jo heller ikke nødvendigvis være en 1:1-gengivelse af motivet eller inspirationskilden.

Det ses tydeligt på havnesiden, hvor billederne viser en illusion, en slags flyvende tog, som dog slet ikke ligner flyvemaskiner. Undervejs nede i tunnelen er der malet udsigter, set gennem togruder, og ved elevatorerne er der malet noget bagage og en siddende hund - en rigtig god idé, der gør den noget utiltalende, mørke tunnel (manglende belysning) noget mere indbydende, og som ser ud til at modvirke graffiti, en lidt anden slags kunst.

Kunstværkerne er skabt af den spanske kunstner Xolaka i 2023 og er en del af et streetart-projekt i Kolding. Tunnellen har dermed fået et løft og er døbt "Smutvejen".



På den ene side af tunnelnedgangen ses et stort damplokomotiv.



På den modsatte side er det et My-lokomotiv.



Vuf - her venter jeg på toget - eller måske snarere elevatoren.

Gruppe 29-vognene



En lang, men ret velproportioneret vogn fra Roco.

Af Flemming Søeborg

Gruppe 29-vognene var en ny, stålbygget passagervognstype, som Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) udviklede sidst i 1920'erne til erstatning for de forældede bogie-kupévogne. De nye vogne var kendetegnet ved stålvognkassen med indtrukne indgangspartier i hver ende - et træk, der blev normen fremover, indtil 1950'ernes nye UIC-typer ændrede billedet radikalt af passagervogsmateriellet. Vognene, som var eksprestogsvogne, fik navnet "Anvendelsesgruppe 29", hvor ulige tal betegnede eksprestogsvogne generelt, og '29' stod for det år, hvor de tilnærmelsesvist stammede fra. Vogngrupper med lige nummer betegnede iltogsvogne. Gruppebetegnelsen dækkede over forskellige udførelser af vognene (nittede eller svejste) og omfattede flere konstruktioner (Bauart 28, 29, 30...)

Sammenlignet med de ældre kupévogne må disse vogne - også på 3. klasse - have været betragtet som ren luksus, og så var der endda to toiletter i hver vogn, og man kunne gå igennem hele toget, hvis alle vognene var såkaldte D-vogne (*Durchgangswagen* - vogne med lukket gennemgang).

Vognene fik med deres glatte sider (med nitter) også et vist præg af modernitet over sig - strømliniede var de ikke, med alligevel udstrålede de nye tider, passende til den samtidige udvikling af store, moderne damplokomotiver som BR 01 og 03.

Vognene var mørkegrønne med sort stribe under vinduesrammerne nederst. Alle vinduer kunne åbnes med et stort håndgreb øverst på ruden - men der var stor forskel på, hvor meget udsigt, man fik på de forskellige klasser: På 1. klasse havde

man store ruder, på 2. og 3. klasse kun ruder, der var cirka halvt så store, så nogen stor nydelse af rejsen og landskabet har man ikke haft fra pladserne i midten. I vogntypen ABÜe var der plads til 24 1. klasses passagerer i de fire tilhørende kupéer, mens man på 2. klasse måtte trænges om pladsen i de fem kupéer, beregnet til 40 mand. Hvordan det så ud på 3. klasse, melder historien ikke noget om...

Vognene løb for det meste på nye 3,5 m Görlitz-bogier, som gav et roligt løb i sporet (og vognene var ret tunge), men der fandtes også nogle vogne med 2,5 m bogier - vel nok af hensyn til færgeoverførsel, hvor knækvinklen ved færgeklapperne satte grænser for akselafstanden.

Vognene var i drift til ind i 1960'erne, men enkelte levede længere. Inspirationen til DSB's nye stålvogne fra 1930'erne ses tydeligt, og længden på DSB's typer (AU, CA m.v.) stemmer næsten med de tyske forbilleder.

Modellen

Så meget om forbilledet - så til modellen: Vognen er en typisk Roco-konstruktion - solid, velproportioneret, velkørende og svarende til forbilledet. Der er vistnok ikke tale om en komplet nyhed, men snarere om et 're-run' med nye numre, evt. ny epoke. Roco har lavet flere typer fra gruppen, hvor jeg så valgte den kombinerede 1./2. klasse ABÜe 327 - de andre typer var ren 2.-klasse BÜe 327 og rejsegodsvognen DÜe 927. Passende til denne serie har Roco også udsendt røde Mtropa sove- og restaurantvogne WLAB4Üe, WRÜe¹⁵¹.

Der er ikke meget at sige ellers om ABÜe-modellen, der er pænt detaljeret uden at overdrive det, for kupéerne er



Påskriften viser, at vognen også har kunnet køre i Danmark.



Litreringen er som altid meget præcis påtrykt.



Standardindretning i kupéerne. Her hjælper det med lidt flere farver og passagerer.

blot lavet i ét stykke brun plast, som behøver noget bemaling for at virke overbevisende. Til gengæld er den ydre finish - bemaling, påtryk, detaljering i orden, og der er vanen tro vedlagt mange ekstra smådele, herunder løse stiger til anbringelse under vognbunden (til montering af slutlanterner?). De lange bogier er meget fint gengivet.

Roco nr. 74865 DB passagervogn ABÜe³²⁷; H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 525,-.

Byg en garage



Den færdige garage med et passende køretøj foran.

Af Flemming Søeborg

Dette byggeprojekt er let overstået - de fleste vil nok kunne lave det på en god aften. Der er tale om en lille, muret garage, tilbygget en villa - en stil, som man ser overalt i landet, og som kan være tilbygget i 1920'erne eller helt op i 1950'erne.

Bygningen er opført af mursten, der er kalket over; hver af portene er lavet af ti lodrette planker med sorte hængsler og beslag, facaden er 'kronet' af en muret forhøjning, øverst afsluttet med en række tagsten. Over portåbningen er der indmuret en afstivningsbjælke af jern, ca. 15 cm høj. På siden er der to 'staldvinduer' af støbejern, og selve taget er lavet af rødmaledet eternitplader. Bagsiden har jeg ikke kunnet se, men den er formodentlig uden vinduer, og den anden side er muret op ad stuehuset, så der skal ikke bruges mange dele til byggeriet.

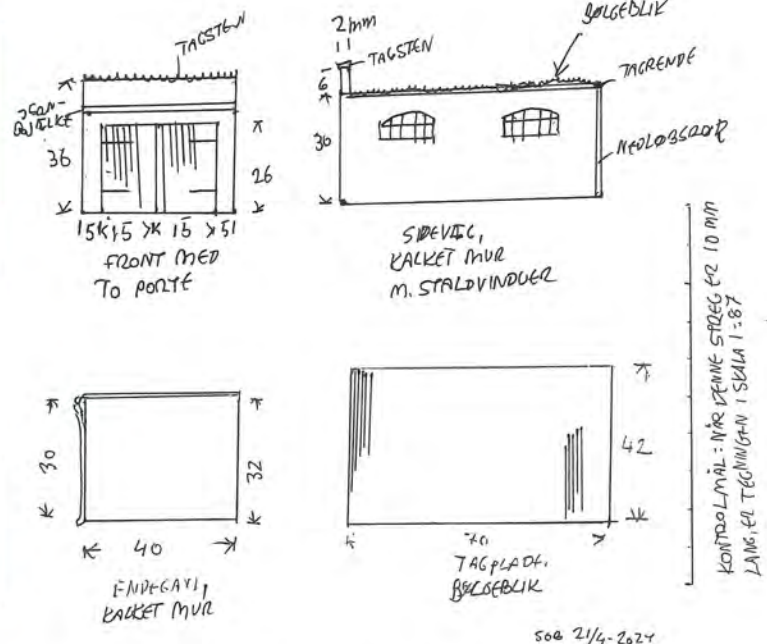
Modellen

Jeg skar tre plader med mursten ud fra et passende ark og sleb enderne i smig (45°), således at de passede sammen uden spalter. Dernæst skar jeg ud til et par vinduer fra restekassen - det ser bedst ud med vinduer med rundning foroven og smalle sprosser som f.eks. tilskårne industrivinduer fra Auhagen.

Fronten blev skåret til, sådan at der kunne anbringes et par åbne døre eller porte, men man kan jo også vælge ikke at have åbne porte - så skal de blot limes uden på muren. Hængslerne kan fremstilles af meget tynde strips, der farves sorte, eller af tynd jerntråd - evt. sytråd, der er vædet med cyanolim og dermed er blevet hård.

Murene penslede jeg først med acetone for at fjerne fedt og olie og give farven bedre vedhæftningsgrundlag. Dernæst malede jeg murene hvide med tyk acrylfarve for at dække nogle af fugerne - man må godt kunne fornemme, at der er fuger og mursten under farven, det ser godt ud, hvis der er tale om et ujævnt lag.

De to døre er fremstillet af tyndt finér af teaktræ. Hængslerne



er blot sorte streger, lavet med filtpen. Den sorte jernbjælke er et tyndt stykke sortmalet plaststrip, og på toppen over de åbne døre er der en række røde tagsten. Taget er gråt 'bølgeblik' eller eternit, matteret med acetone og derpå løseligt farvet med en 'sløv', rød speedmarker, der ikke dækker den grå farve helt. Husk, at taget har en svag hældning fra venstre mod højre, set forfra.

Taget kan kompletteres med tagrende og nedløbsrør. Hvis garagen skal fremstå med åben port, skal der være cement- eller betongulv, og så kan man sætte diverse ting og sager ind - olie-dunk, reservedæk, lille arbejdsbord, ølkasser, gamle møbler, flyttekasser og andet 'bras' og ragelse. Husk lidt loftsbelysning og evt. en dør ind til 'privaten'.

Materialer

Murstensark, bølgeblik, to staldvinduer, tyndt finér, plasticstrips, tagsten, evt. guldplade, smånips, tagrende, nedløbsrør, lim, maling, acrylfarve, acetone.



Garagen fotograferet fra en bil i fart, derfor lidt uskarpt.

My 1201-1202 - et minde



My 1200 med passagertog i landskabet. Foto Hans Gerner Christiansen.



My 1201 + My 1109 med 945 'Nordpilen' i Randers den 4. august 1957 kl. 15.25. Lokomotivføreren ville ikke have toget fotograferet, fortæller Hans True, som dog havde tilladelse fra stationsforstanderen. Foto Hans True.



MY 1201 med tog 58 i Randers den 4. august 1957 kl. 10.18. Foto Hans True.

Af Flemming Søeborg

Oven på beretningen om de klassiske My-lokomotivers lange historie for nogle numre siden var det måske på sin plads kort at mindes de forkætrede, danske My-lokomotiver, som nok vakte opsigt, men som samtidig fik en så skammelig plads i historien, at man græmmes. Der burde have været bevaret én af de to ulyksalige maskiner, især da de på sørgelig vis kom til at betyde stop for bygningen af store, rent danske lokomotiver.

Historien om disse Frichs/B&W-maskiner er fortalt mange gange, mest udførligt i Motormateriel 7 samt i skriftet "Heljan Collection", udsendt i anledning af præsentationen af Heljans H0-modeller af disse to lokomotiver for snart mange år siden - flotte og smukke modeller i øvrigt.

Derfor er der mest tale om en fotokavalkade af ældre, til dels ukendte billeder, men lidt historie skal omtales: Det vakte stor opmærksomhed, da DSB meddelte i begyndelsen af 1950'erne, at man ønskede at få bygget og anskaffet nye, store og kraftige diesellokomotiver, baseret på amerikanske udviklinger fra GM/EMD. Der var stærke kræfter, der ønskede, at dansk industri (Frichs) skulle bygge sådanne lokomotiver, men hos Frichs - der endda havde fået tilbuddet om at søge licensen til at bygge de amerikanske motorer - var man åbenbart gået så meget i stå, at man dels havde afslået licensen, dels ikke mente, at man ville kunne bygge så store lokomotiver inden for en ti års ramme (!) - og så længe kunne og ville DSB ikke vente.

Ansøgningen om at få bygget fire amerikanske My-lokomotiver blev efterkom-

met af Folketinget - de skulle bygges hos NoHAB i Trollhättan, men Frichs skulle være underleverandør; politisk pres gjorde, at Frichs i samarbejde med skibsværftet B&W skulle bygge to danske My-lokomotiver med samme specifikationer som de amerikanske. Ydermere skulle befæstigelses- og placeringen af motorerne være således, at de uden videre ville kunne udskiftes med GM-motorer - så meget tillid (eller mangel på samme) havde DSB til produkterne fra Frichs/B&W.

Beretningen om de danske My-lokomotiver blev et lettere tragikomisk islæt i den danske jernbanehistorie - men her er så den lille billedkavalkade som et endeligt minde.



My 1201 + My 1138 med tog 60 i Fredericia den 15. juli 1961 kl. 15.10. Foto Hans True.



My 1201 og 1202 ved Aarhus Mdt. 26. maj 1967. Foto Jørgen Knudsen via Nils Bloch.



My 1201 og 1202 ved Århus Maskindepot 26. maj 1967. Foto Jørgen Knudsen via Nils Bloch.

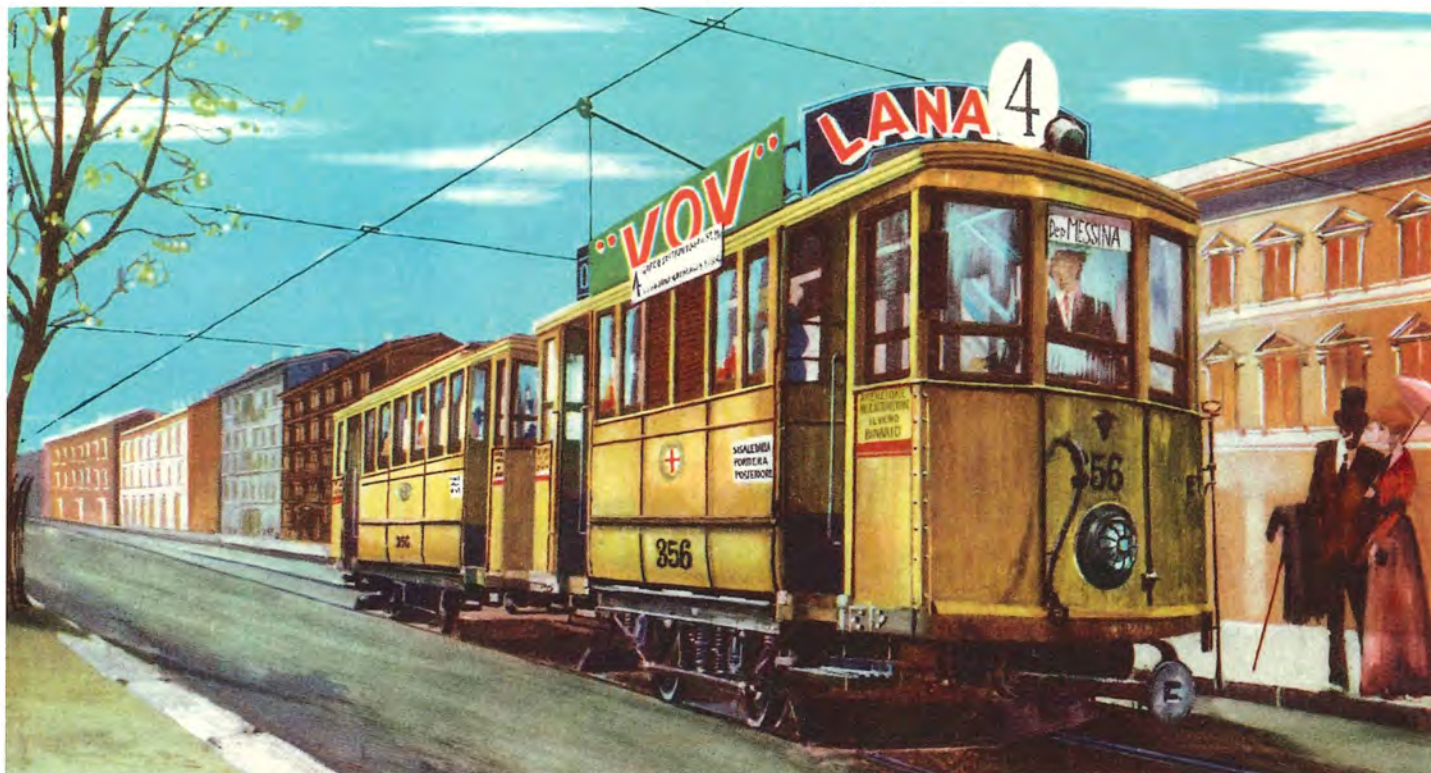


My 1201 i Frederikshavn omkring 1960. Foto Sigfrid Bengtsson via Hans Gerner Christiansen.



My 1201 med tog 2045 passerer Fredericia banegård den 13. september 1958 kl. 13.51. Foto Hans True.

Rivarossis sporvognssystem



Katalogtegning af Rivarossis sporvogne. Slg. SoB.

Af Olaf Hermansen, , ill. SoB

I midten af 1950'erne fremstillede Rivarossi en bogievogn til to-skinne drift. Jeg har vist kun set den en enkelt gang, og har ikke kataloger med den i, men den er med i en bog om firmaet.

I 1963 kataloget er deres nye tramway system med for første gang. Året efter udvides systemet med et krydsspor, og sådan fortsatte det mange år uden nyheder. Med firmaets samarbejde med Trix blev det solgt i Tyskland som Trix Express.

Det gule vogntog med uisolerede hjul, trolley-stang og skilte på taget blev solgt i start sæt 6401 og som enkelte vogne (6410 og 6420).

Den grønne vogn med lyrebøjle, men uden skilte, blev kun solgt i et skrabet start sæt, hvor man på de buede skinner havde undladt at male græsset grønt!

1963-start sættet med nummer 6400 er meget interessant. Det er nemlig uden overledning, fordi den grønne vogn her er til to-skinne drift, altså med isolerede hjul. Købte kunden senere overledning og gule vogne, sad der i bunden af den grønne vogn en omskifter mellem to- og tre-skinne drift.

Året efter var start sæt 6400 udgået og et nyt med nummer 6402 introduceret med en grøn vogn samt overledning. Mon ikke den nu var med uisolerede hjul og uden omskifter.

Forbilledet, skriver Rivarossi, er en Edison-type fra Milano, som den så ud fra 1920, hvor de fik lukkede endeperroner. Jeg har nu altid ment, at det var en Brill-type?

Selv har jeg kun set forbilledet en enkelt gang. Det var for 15 år



Illustration fra et katalog. Slg. SoB.



En katalogside med den sjældne, grønne udgave af motorvognen.



Egentlig en ret veldetaljeret model efter forholdene - men blot støbt i én farve og ikke bagefter bemalet. Der er heller ingen ruder monteret. Foto SoB.



Hvad står -VOV' for - formodentlig et varemærke, men hvilket. Kender nogle af læserne til varemærket. Foto SoB.



4 Linieskilt på taget.

siden på et lille, teknisk museum syd for Lago Maggiore, hvor de havde den stående udendørs, ombygget til arbejdskøretøj.

Mine egne modeller

Omkring 1990 fandt jeg to kasser med spurvognene. Den ene var på legetøjsmarkedet i Kauslunde, så jeg har både skinner og overledning. Dog mangler jeg krydsporet, men har overledningen til det.

Vognene var ikke i god stand. Flere var malet tofarvet, og nogle var pålimet danske linienumre. Tagskiltene manglede, og nogle havde fået monteret Märklin-pan-tograf.

En enkelt kørte nogenlunde, og resten skal efterses, engang.



Det betød ikke så meget, at de enkelte vogne var ens, da disse modeller kom på markedet.

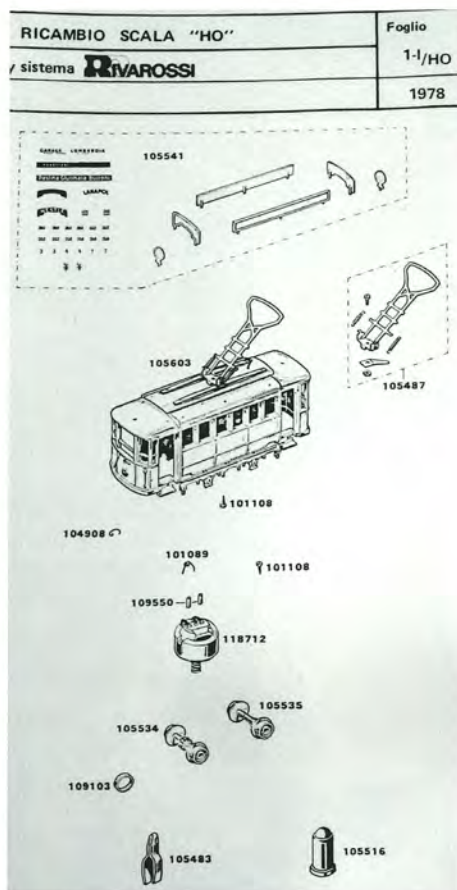
Undgår man sporskifterne, kan man køre to-skinne drift på sporene, men mine Liliput-, Gog-tram- og Mehanoteknika-vogne kan ikke klare de skarpe kurver (20 cm diameter). Sporene kan dog sættes sammen med Hamo-spør, men så mangler man vejbanen, så jeg nøjes med det som udstilling.



Formaning på italiensk - Indstigning ad bageste perron. Foto SoB.



Førerpladsen i en motorvogn - ret spartansk udstyret, men med fint, rillet gulv.



Eksplosionstegning af motorvognen - meget enkelt opbygget. Slg. SoB.



Et færdigt anlæg, som var det, de fleste anskaffede



Trix-versionen af Rivarossi-sporvognen ned trolleytang.



RICAMBIO SCALA "HO"		Foglio	
sistema RIVAROSS		1-I/HO	
		1978	
		6410 L. 2.950 Vettura tranviaria in scala HO riproducente nei minimi particolari le vetture tipo «Edison» che furono per molti anni in servizio sulle linee della città di Milano, nei colori originali giallo e grigio. Motore Rivarossi 4/12 V. corrente continua, alimentazione per mezzo della linea aerea e del binario. Lunghezza cm. 12. A questa vettura si può agganciare un rimorchio 6420.	
		6420 L. 1.200 Rimorchio del tutto simile alle vetture 6410, adatto ad essere trainato dalle medesime.	
6430 L. 250 Sezione stradale con binario diritto incorporato (In confez. di 4 pezzi)		6431 L. 250 Sezione stradale con binario curvo incorporato. (In confez. di 4 pezzi)	
6432 L. 250 Sezione stradale con scambio sinistro incorporato. (consegna da stabilirsi)		6433 L. 250 Sezione stradale con scambio destro incorporato. (consegna da stabilirsi)	
6460 L. 40 Tratto di filo aereo diritto corrispondente a una sezione stradale con binario diritto incorporato. (In confez. di 12 pezzi)		6451 L. 350 Coppia di pali con supporto per filo aereo e prese di corrente per binario e linea aerea. (In confez. di 2 coppie)	
6462 L. 250 Tratto di filo aereo corrispondente a una sezione stradale con scambio destro incorporato. (consegna da stabilirsi)		6452 L. 200 Palo con tirante e filo aereo corrispondente ad una sezione stradale con binario curvo incorporato. (In confez. di 12 pezzi)	
6464 L. 40 Tratto di filo aereo corrispondente a una sezione stradale con scambio sinistro incorporato. (consegna da stabilirsi)		6450 L. 250 Coppia di pali con supporto per filo aereo (ved. disegno a fianco) (In confez. di 12 coppie)	

Katalogside med det samlede udvalg af vogne, spor, master og køretråd - ikke meget, men komplet.



En perfekt motorvogn, klar til kørsel. Bemærk, at der er frit gennemsyn gennem vognen, trods en ret kraftig motor. Læg også mærke til den kraftige trolleytang med cirkelrundt slæbestykke.

Følgende reklamer og øvrige påskrifter er foreløbig noteret:

Sideskilte:

- "GARAGE LOMBARDIA", sort på hvid
- "PIAZZA SAVOIA"
- "ST. LUCIA", sort på hvid
- "PANETTONI MOTTA", hvid og rød på grøn grund
- "VOV", rød/hvid på grøn grund
- "Pastina Glutinata Buitoni", rød på hvid grund
- TRIX EXPRESS, gul på sort bund

Frontskilte:

- "LANAPOL", rød/hvid på blå
- "NESTLÉ", hvid på blå
- "NESTLÉ", hvid på brun
- "VOV", rød/hvid på grøn
- TRIX EXPRESS, gul på sort bund

Motorvogne: Nr: 350, 351, 352, 356, 358

Bivogne: 551, 554, 559

Liniennumre: 3, 4, 7

- Rødt/hvidt byvåben

- Henvisningskilt om indstigning bagest

Rosinen i pølseenden



Så gik det ikke længere for Traktor nr. 73. Spor og baner holdt dog til og med nr. 75. Arkiv Tommy Jørgensen.

Af Flemming Søeborg

Her på falderebet skal I ikke snydes for et par interessante og pudsigge nyheder: Den 1. april i år lancerede Märklin således deres aprilsnar, som mig bekendt ikke er videre kendt her i landet. Märklin annoncerede nemlig i en flere minutter lang film fra deres produktionshaller i Ungarn nyheden, at firmaet skulle fremstille 1:1-modeller af lokomotiver til De ungarske Statsbaner, MÁV! En af de ungarske topchefer for MÁV blev vist rundt i hallerne, mens Märklins tekniske forretningsfører Wolfrad Bächle viste maskinerne frem. Det ville ikke være noget problem for Märklin at fremstille velkørende 1:1-modeller af lokomotiver, så det var bare om at komme i gang, fortalte han os seere.

Fra Storbritannien kom nyheden om, at en gruppe modelbyggere har besluttet, at det skal være slut med forvirringen om skalaforhold, sporvidde og målestok - britisk modeltog er jo et ejendommeligt mismask af 1:87-sporvidde, 1:76-målestok for rullende materiel og huse m.v., så togene er for voluminøse i forhold til sporene.

Gruppen, der kalder sig Fish Scale Heroes (FISH) har afgjort, at deres mod-

eller skal være eksakt skala 1:100 med sporvidde 14,35 mm. Det skal blive interessant at se, hvad det kan føre til. På fransk kalder man en aprilspøg for "un poisson d'avril" (en april-fisk).

En tredje nyhed er nok også 'sluppet under radaren'. Det er i Tyskland, hvor man for tiden arbejder på at få vedtaget en *Bundesschienenwegeausbaugesetz*, og så er alle jo nok klar over, hvad dette indebærer (ud over, at det er et umanerligt langt ord, der betyder noget i retning af "Lov om udbygning af forbundets skinneveje [jernbaner]").

Det er på høje tid, da de tyske jernbaner har svært ved at køre til tiden, mens motorvejene jo konstant holdes vedlige og udbygges (præcis som her i landet). Men, tyskerne kan noget med ord, og i princippet kan man føje uendeligt mange navneord sammen til ét - hvilket man jo også kan i Danmark, men flere og flere deler ordene op herhjemme efter engelsk forbillede, således at man mange steder støder på den mere ubehjælpelige formulering "model jernbane anlæg" i stedet for "modeljernbaneanlæg", som det hedder på rigsdansk.

Til sidst et par ord om billedet: Det forestiller trolje 73, hvor Poul Bundgaard

er sprunget ned på ladet med sin jordermodertaske... nej, det er ikke fra Olsen Banden, men fra en virkelig ulykke. Tommy Jørgensen, fra hvis samling billedet stammer, skriver således:

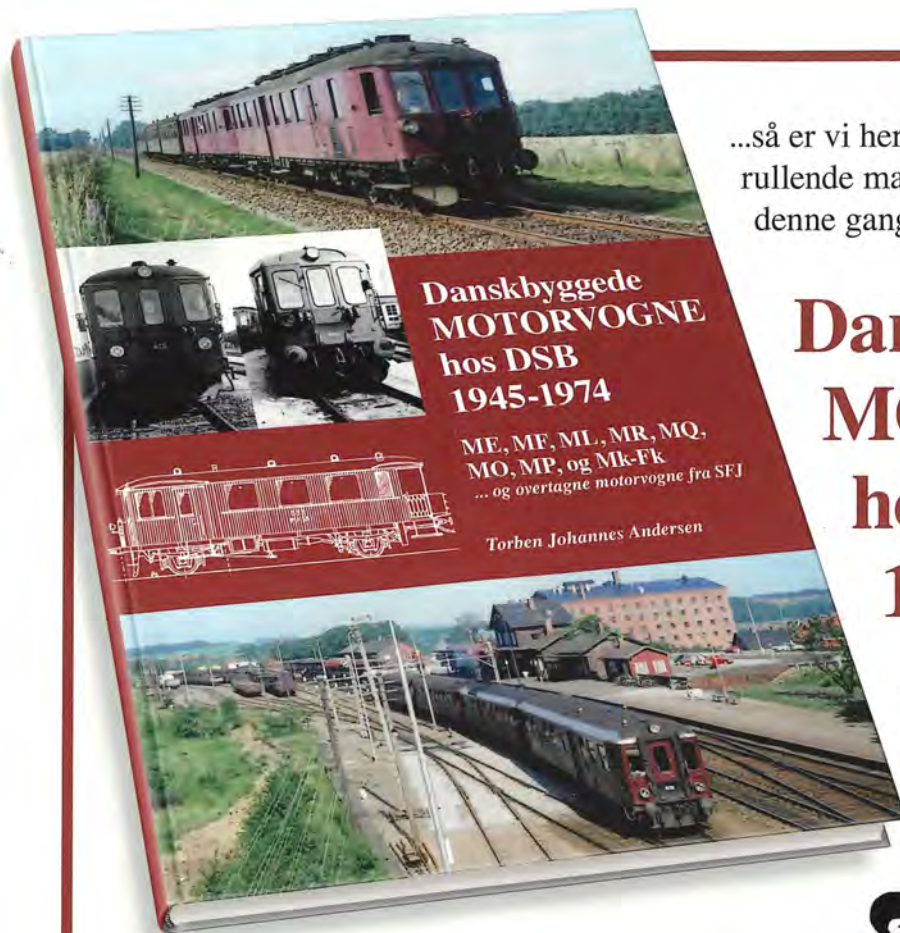
Tog 845764 kørte under indkørsel i Glumsø ind på sidesporet gennem det nøgleaflåste sporskifte

Lokomotivet - MZ 1461 - og forreste vogn afsporede først efter at være kørt over den lave sporstopper for enden af sporet. Forinden havde lokomotivet påkørt en trolje og en vogn med skurvogn. I toget afsporede yderligere seks vogne. En containerbærevogn med to containere med vin blev totalskadet og vinen lækkede! Vinen var sikkert blevet sur...

Uheldet skyldtes således dels fejl ved betjeningen af sporskiftet og dettes aflåsning, en fejl der kun kunne opstå som følge af beskadigelse af låseanordningen.

Nøgleaflåste sporskifter gik - ikke mindst som følge af dette uheld - ud af brug ved DSB i spor med hastighed over 75 km/t.

Og med det slutter så nr. 75 - endnu en gang, TAK for alt!



...så er vi her med 6. bind i vores serie om DSBs rullende materiel gennem tiderne. Emnet er denne gang den klassiske trækraft om

Danskbyggede MOTORVOGNE hos DSB 1945-1974

ME, MF, ML, MR, MQ,
MO, MP, og Mk-Fk

... og overtagne motorvogne fra SFJ

Bogen indeholder komplette beskrivelser af motorvogne leveret af Scandia, FRICHS og DfA, der gennem tiden har tjent DSB. Ikke alene nævnes teknikken bl.a. med motortyper, vognkassernes konstruktion, passagerkapacitet o.s.v., men også oprangeringer med den enkelte type trækraft i årene efter 1945 er medtaget.

Tabeller med tekniske data for samtlige omtalte typer afslutter hvert kapitel. Skæbne, udrangeringer m.v. er også nævnt.

Bogen indeholder også uddybende omtaler af fabrikkerne DfA, Scandia og FRICHS, der leverede motorkøretøjerne til DSB.

Læs også om den spændende brug af overtagne motorvognene og DSBs egen trækraft på de tidligere sydfynske baner, der her bl.a. beskrives indgående med oprangeringer o.s.v.... og de var ganske specielle. Der er også omtale af FRICHS projekt af en ny MK-FK til "Engländeren".

Bogen udgives i september 2024.

Den bliver trykt i format A4 på godt 130 sider med tegninger af alle typer motorvogne med skala-tegninger af vore bedste tegnere, krydret med originale tegninger fra Scandias, DfAs og Frichs' arkiver, alle i skala 1:87.

Og naturligvis illustreres teksterne med spændende fotos, hvoraf nogle gengives i farve.

**SCANDIA
RANDERS
FRICHS**



Gå ikke glip af dette bind til samlingen. Bestil hurtigt, for normalt er udgivelser i denne serie hurtigt udsolgt.

Med venlig hilsen
TjA-Historic

Prisen er kr.

475,-
incl. moms

Beløbet Indbetales inden 15. juli på:
konto 0545 - 37 18 19

NB: Der trykkes som sædvanlig kun det forud bestilte eksemplarer.

TjA
Historic