

www.banen.dk

NR. 148

banen *on-line*



DekaS'

Mx LJ
M34



TREDJE UDGAVE
nr. 148 / 11. december 2019.

Et mere aktuelt koncept

LEDER



'banen' har hele sit (og mit) liv været i bevægelse indtil det - mere af nød end af lyst - endte som en digital netudgave og gratis for alle, der vil læse det. Det gør redaktøren friere og med færre forpligtelser end dengang, det kom på tryk. Det indebærer større muligheder med den nye teknik, og det gælder om at udnytte dem. Eftersom *banen on-line* er gratis og egentlig blot et tillæg til hjemmesiden *www.banen.dk*, som i sagens natur også findes på facebook, er der en fundamental svaghed - der er ingen indtægter! Det er blot en hobby, hvor udgifterne dækkes af egen lomme som enhver anden hobbyvirksomhed.

'banen on-line' skulle som nævnt videre, blive mere aktuelt, udvikles og fornyes. Læserne skulle gerne finde nyt hver gang, de besøger hjemmesiden, ligesom når de kigger i deres daglige avis. Artiklerne og nyheder skal udkomme løbende, så snart de er færdigredigerede. Ikke for at gøre livet surt for andre bladudgivere, men for at

udnytte internettets muligheder så som at dele diverse videoklip på facebook via *www.banen.dk*!

Hvad går det nye koncept ellers ud på? Når du åbner for *www.banen.dk*, vil du i *banen on-lines* seneste nummer på de forreste sider altid finde seneste nyt idet de tidligere udgivne sider rykker længere bagud. Nummereringen af siderne bliver dermed sat ud af kraft, og derfor kan du betragte *banen on-line* nr. 148 som et eksperiment. Foreløbig er der planlagt tre udgaver med samme forside - den seneste i december. Hver udgave af *banen on-line* vil blive meddelt på *facebook*, men man er velkommen til at kigge ind undervejs og lade sig overraske. Jeg vil sætte pris på om man vil anbefale bladet til lidelsefæller, der kan lide modeljernbaner og jernbaner i det hele taget. Eventuelle breve eller mails til redaktionen besvares ved henvendelse til *redaktion@banen.dk*.
VIDO HRIBAR, redaktør

NYHED

ÅRSSKRIFT 2019

Til december udsender vi et boghæfte med tekster om danske jernbaner i virkelighed og model med EPOKE III og IV som hovedtemaer.

Skriftet forventes at blive på 96 A4-sider bl.a. med følgende tekster:

- Privatbanernes Marcipanbrød i epoke III og IV (med tegninger og farvetavler)
- Nittede DSB MO i 500/1900-serien (med tegninger)
- Godstransporter og -vogne i epoke IV, virkelighed og model (med mange skala-tegninger)
- Inspiration til en moderne DSB-sporplan i kælderstørrelse
- Rangertraktorer og -lokomotiver hos privatbanerne, epoke IV
- Vordingborg stationsbygning, tegninger og fotos
- Nostalgi: København Anden Bangård
- Storebæltsfærger i 100 år
- Køge-Ringsted-Banens rullende materiel (med nye tegninger af det rullende materiel)
- Oversigt og anmeldelse af danske modeller udgivet i år 2019, bl.a. litra AL, ølvogne, MX-lokomotiver m.m.

...og meget, meget mere

Forbehold for ændringer

Hæfte illustreres

med fotos og

med

ig

id

proc

masvæ

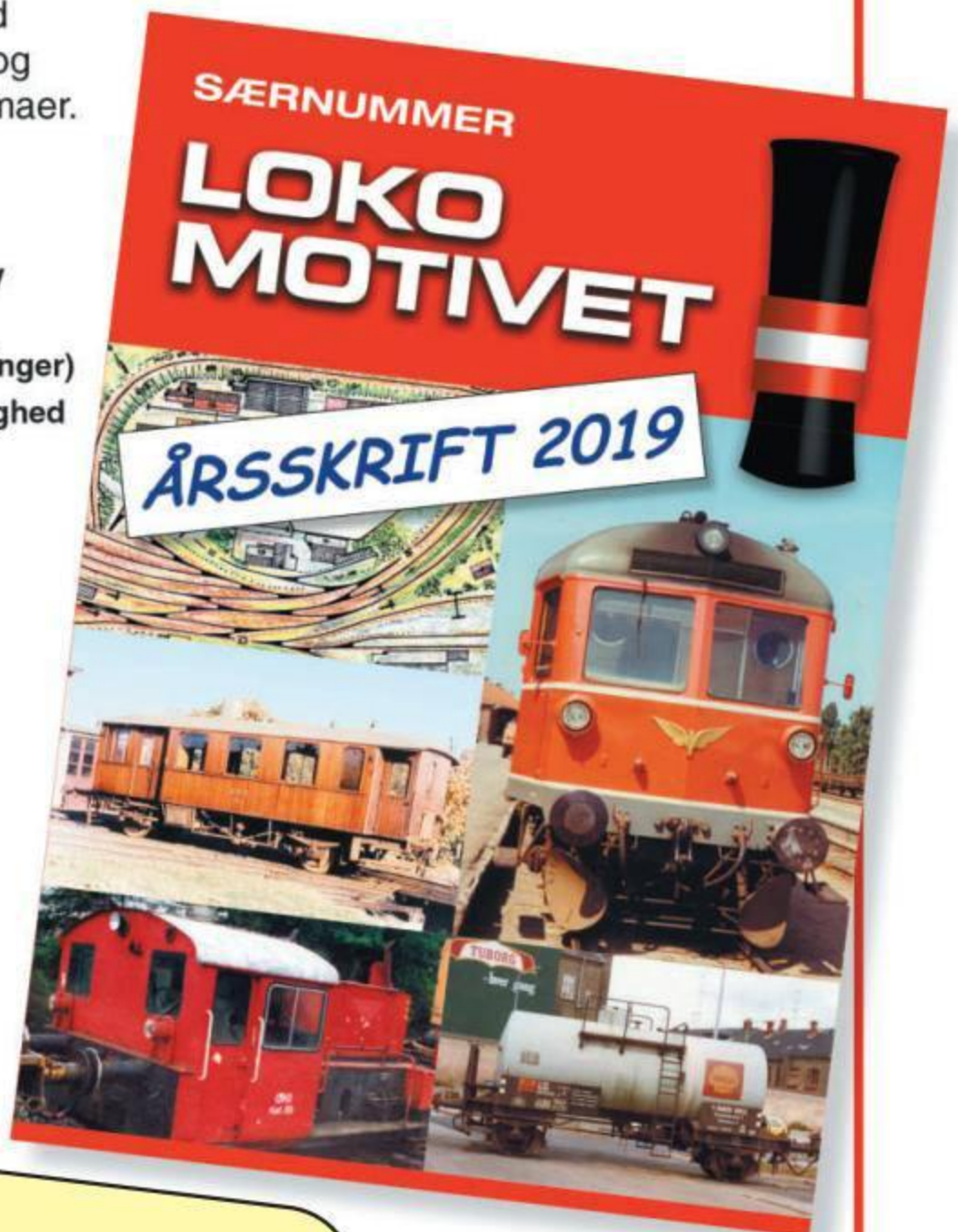
Ser med f

af alle udg

Allerede nu

på vor kont

HUSK: Vi tryk



**KØB
DET
HOS**

- **Hobbykæden,**
Vestergade 2, 9400 Nørresundby
- **Felderbanen,**
Vejlevej 349, 6000 Kolding
- **Kystbanen,**
Ordrupvej 101, 2920 Ordrup
- **Jernbanebøger,**
Marielundsvej 35, 2730 Herlev
- **Odense MJ-Center,**
Kochsgade 35B, 5000 Odense
- **PÅ SPORET,**
Tystrupvej 1, 4250 Fuglebjerg

med tekster kun om danske

DWA-Hobby og
1974-2004.

baner m.v.

kr. 295,-

er 15. oktober 2019.

dbestilles.



FANTASIEN HAR INGEN GRÆNSE



SKALA N



*Tekst og foto:
Af Rolf Brems*

Min første modeljernbane - ud over noget Märklin HO som barn - var en spor Z bane, som blev bygget i 1980, da var jeg 20



*Kun et
afsnit af
det store
anlæg med
over 200
meter
spor!*

år. Det var en typisk spånplade bane, som kunne vippes op, dog med noget besvær da den til sidst blev meget indholdsrig. Men, jeg var også lige ung nok, der var lige nogle horn som skulle løbes af. Efter tre år blev det hele solgt, også lidt i erkendelse af at Z-størrelsen var for småt. Den var for i øvrigt bygget ind over sengen,

et miljø med meget støv, hvilket absolut ikke er fremmende for de små hjul.

Interessen forsvandt nu aldrig. Da jeg var oppe i tyverne begyndte jeg at købe lidt størrelse N (1:160), og samtidig begyndte jeg at læse om de mere grundlæggende ting indenfor jernbaner og dens historie. Med jobs indenfor flyveverden blev de næste år lidt omskiftelige, ikke desto mindre fik jeg bygget par baner. Den første i seriøse spor N bane med en trafik ide, en rundbane med to afgreninger til banegårde, fik jeg opbygget på de Kanariske Øer, hvor jeg boede i otte år. Selvom modeltog er kendt i Spanien, var der ikke mange, der havde noget på de Kanariske Øer - de få hobbybutikker der var, gjorde mest i byggesæt og fjernstyring. Så min bane blev et tilløbstykke blandt naboer og bekendte. I de år fik jeg selv bygget nogle modeller, nogle mere heldige end andre, men den kreative del blev vakt.

OPBYGNING

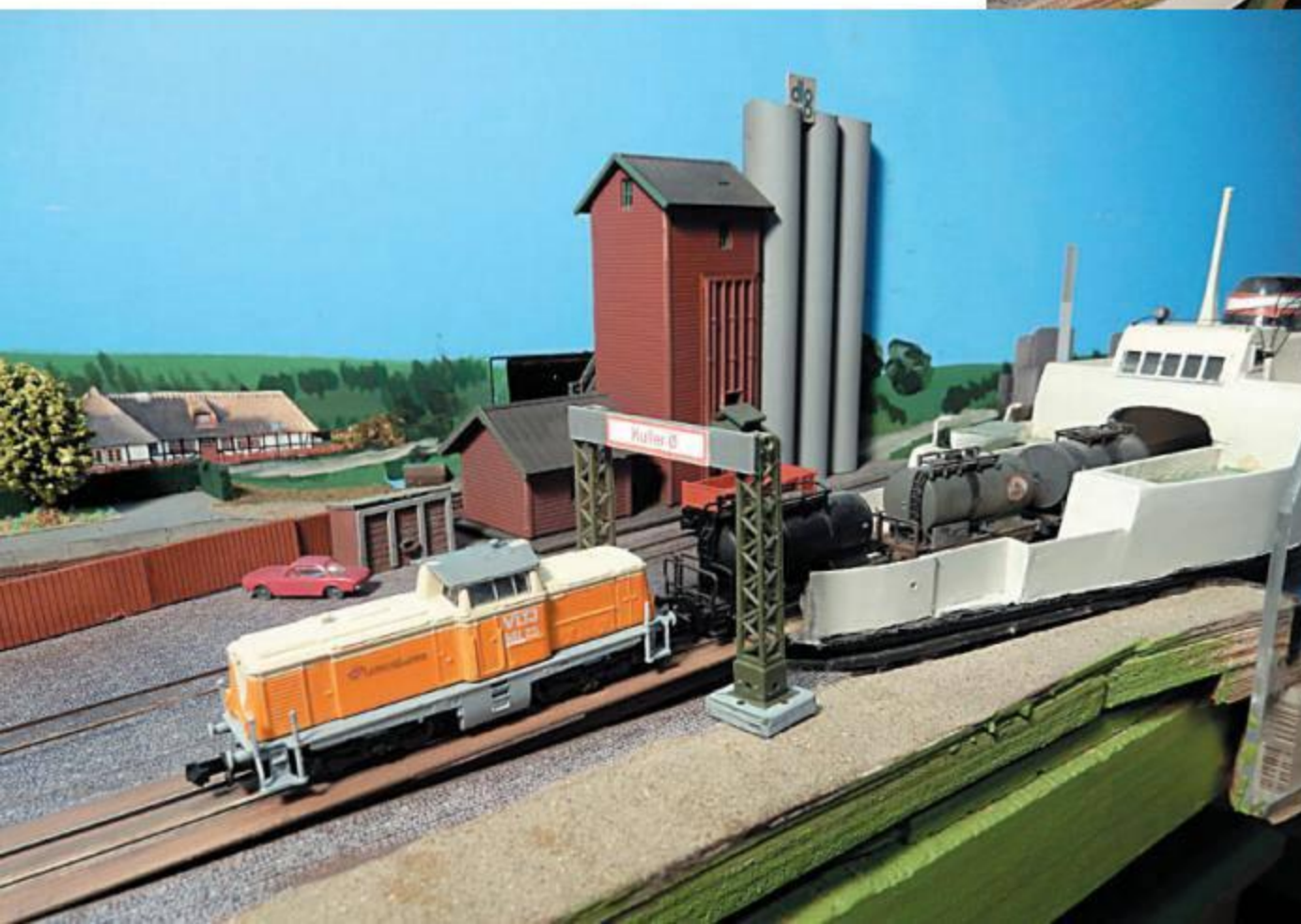
Tilbage i DK købte vi det nuværende hus i 1999, men det var først i efteråret 2000, at jeg begyndte at planlægge min bane i kælderen.

Mine krav til banen var en DSB strækning, en privatbane, og så et stykke med lidt

svensk. Rummet var på 17 m² så allerede fra starten skulle der tænkes kreativt. Ideen var en punkt til punkt bane, med en skjult opstillings banegård i hver ende.

Et stykke henne i forløbet - jeg var vel nået rundt i konstruktionen - og havde fået anlagt en del spor og en opstillingsbanegård - erkendte jeg, at jeg var på vildspor.

Jeg begyndte at hente inspiration i nogle amerikanske modeltogsblade, her så jeg fordelene til at bygge langt og smalt ved at opdele anlægget, bl.a. på halvøer ud i lokalet. For at få dybdeeffekten skulle baggrunden males eller beklædes med fotobaggrunde. Dybden på anlægget skulle ikke overstige 50 cm. En anden ting var, at de første skinner jeg anlagde, var fra Arnold, og som bekendt er det jernskinner. Med nogle simple forsøg kunne jeg konstatere, at spændingsfaldet var



Sporene er anlagt i flere nivauer, og det kan tage et kvarter at gennemkøre hele anlægget over Danmark og nabolandene Sverige og Tyskland.

markant større end med Pecos skinner af massivt nysølv.

Så om igen... opstillingsbanegården Albertssund blev revet op og lagt med Peco spor kode 55, en del af det andet blev ændret og gjort smallere - og sporene skiftet. En halvø inde i midten af lokalet blev opdelt, så jeg fik to miljøer, den ene side var en privatbaneendestation og den anden en storby.

Den ene side i rummet blev bygget efter svensk forbillede, her var der lidt bjerge og en elv, et stenbrud og en papirfabrik. Desværre var der også for skarpe kurver og stejle stigninger. Men anlægget kørte, og på grund af de begrænsninger, der nu var med kurver og stigninger, kunne jeg ligesom efter forbilledet

lave nogle forenklede tabeller baserede på lokomotivets trækraft, vognenes længde og antal aksler, det skulle trække.

NYT RUM

I 2007 fik vi ombygget hele førstesalen i huset. I den forbindelse fik jeg tømreren til at



Pladsen bag væggen er udnyttet til helix ('vindetrappe').



Endnu et hul i væggen...

sætte en skillevæg op i mit værksted, samt lave en gennemgang ind til det eksisterende tog-rum, selvfølgelig uden min kones tilladelse i første omgang...!

Da jeg nu i det nye rum på otte kvadratmeter fik mulighed for at udvide modelbanen, var

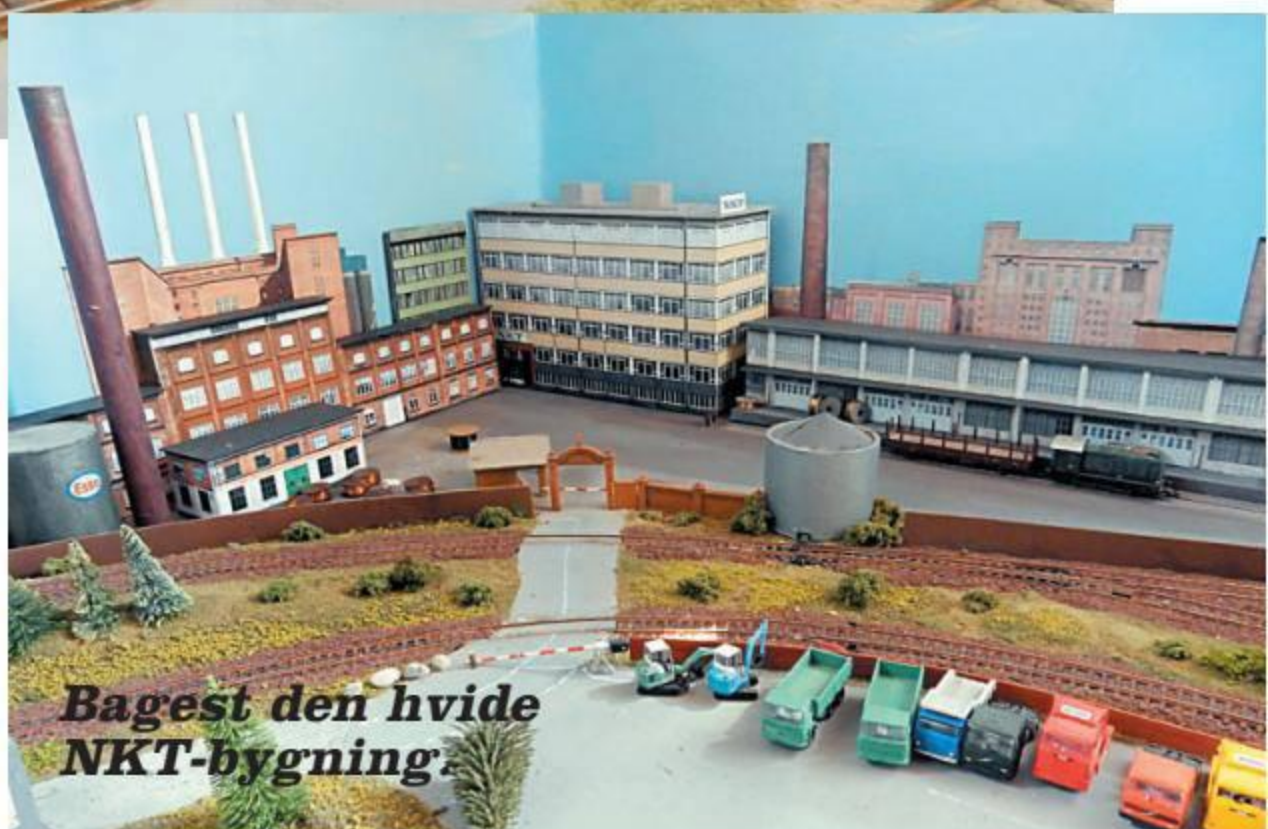


**Fruens Bøge sta-
tion med VLTJ-tog**

jeg ikke i tvivl om, at jeg ville lave et svensk landskab. Derefter begyndte ideerne at pible frem, og hele grundidéen for hele modelbanen skulle ændres.

På Afgrunden station som var en sækbanegård for privat banen og DSB, kobledede jeg en vendesløjfe på og kunne dermed nedlægge privatbanen, som en selvstændig strækning.

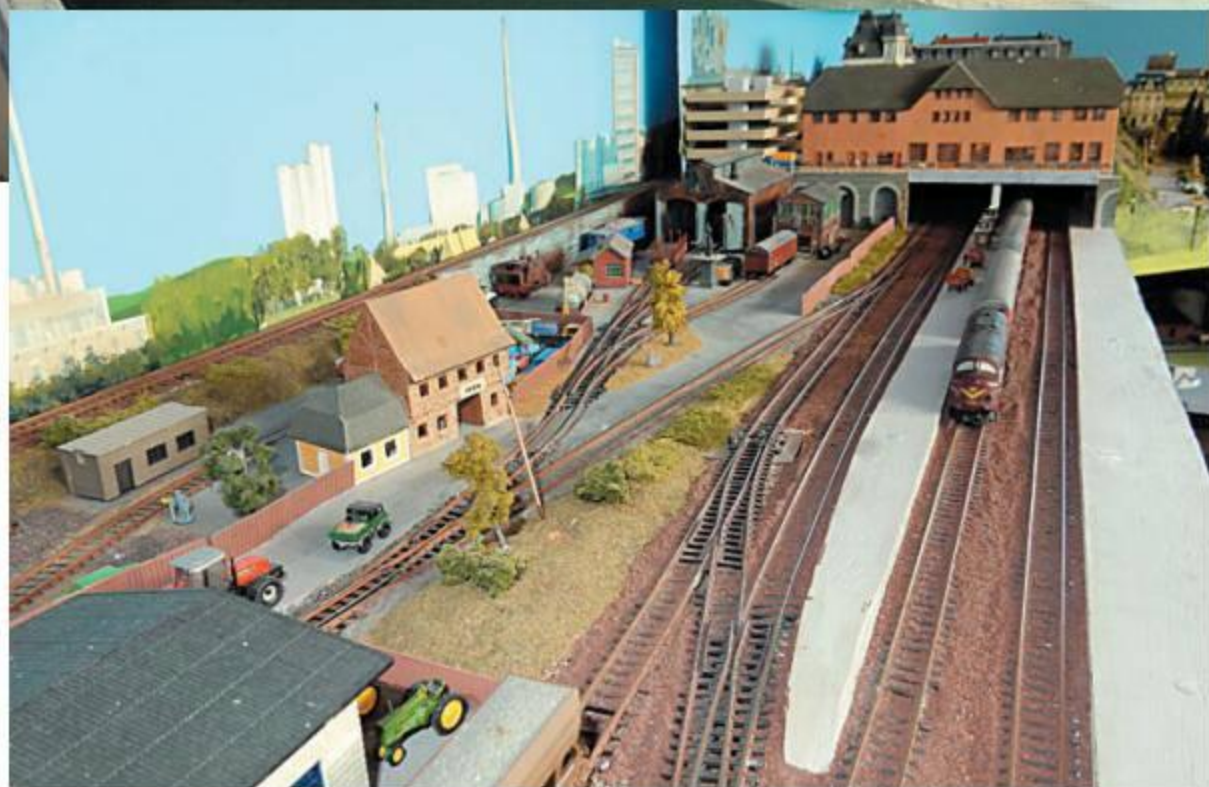
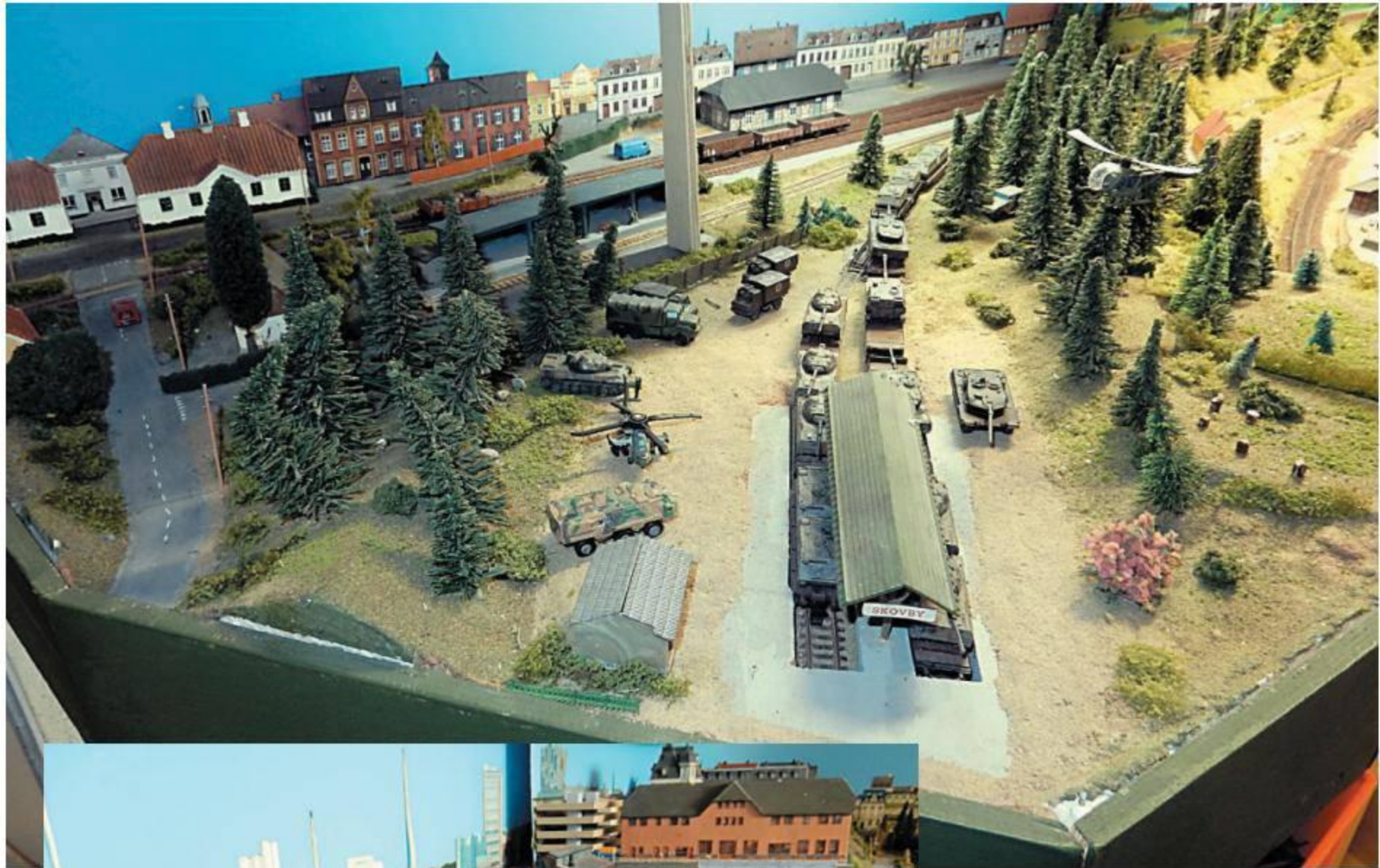
Den svenske del blev nu delvis revet ned og blev til en lufthavn med egen station, kaldet Hammeren, samt et stør-



**Bagest den hvide
NKT-bygning**



**Til venstre Rundetårn.
Bygningerne forrest er
egen produktion.**



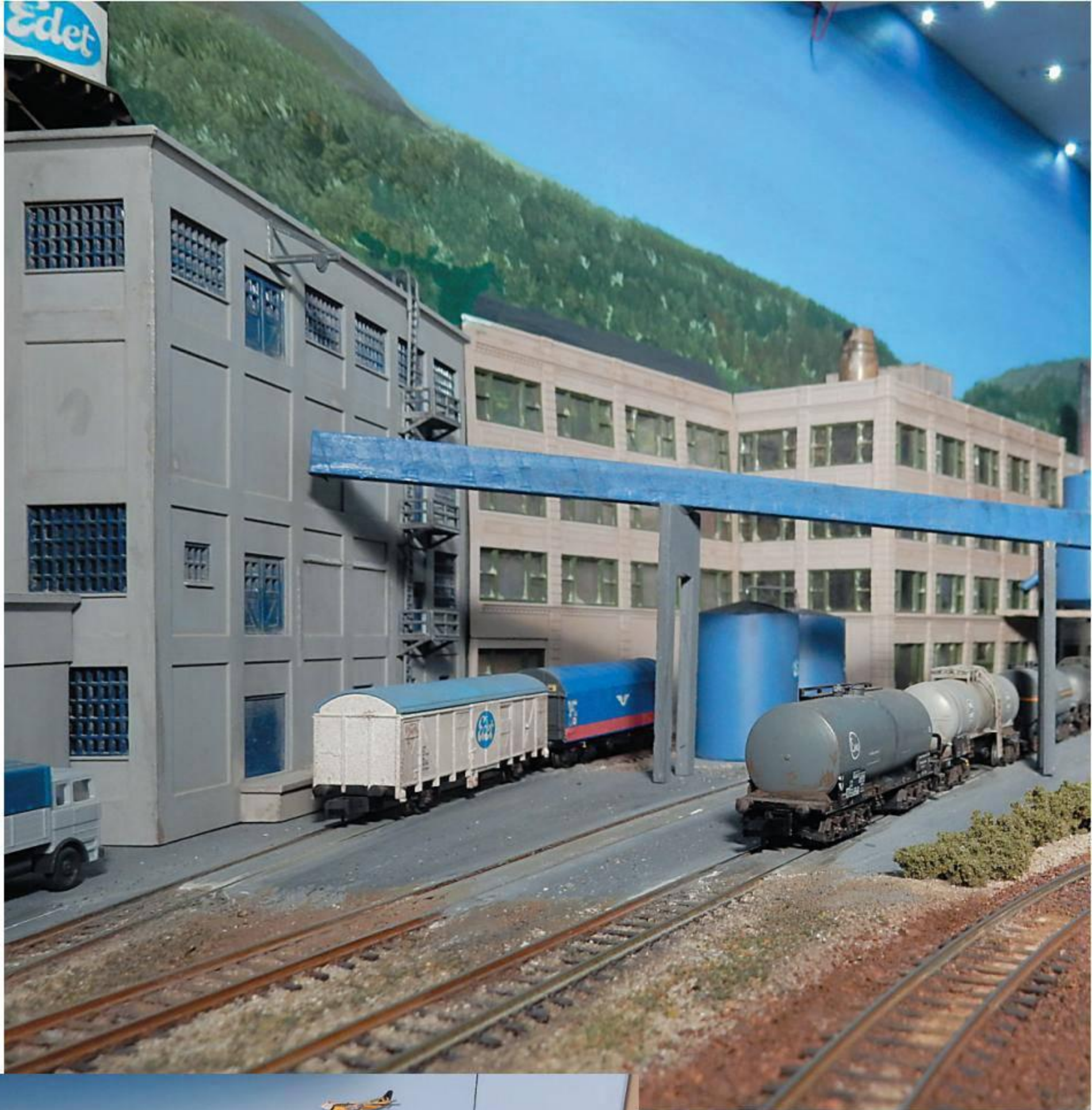
Min modelbane er en stor knopskydning! I Skovby (øverst) skal en militærtransport formeres...

re industriområde. Nu fik jeg een lang strækning hvor privatbanen kun skulle betjene en del af strækningen.

Nu kunne jeg begynde i det nye rum med det svenske anlæg. Igen byggede jeg langs med væggen, og med to modsatte rettede halvøer, den ene så bred, at jeg kunne anlægge en 180 graders kurve, men opdelt i to miljøer. Her var der så mulighed for flere industrier. Banen kører rundt og tilbage til udgangspunktet under

Sundborg i et andet niveau og falder så tre procent ned mod Rolstad, som blev endestationen.

Hvis vi skal følge den svenske strækning, beynder vi på Hammeren station. Det er sidste station på den danske del og igennem et hul i væggen ved siden af dørkarmen, videre ind over en bro, ankommer man så til Sundborg industri. Fra Sundborg er der flere sidespor, bl.a. ASG og Findus, samt til Svensk Stål AB, som

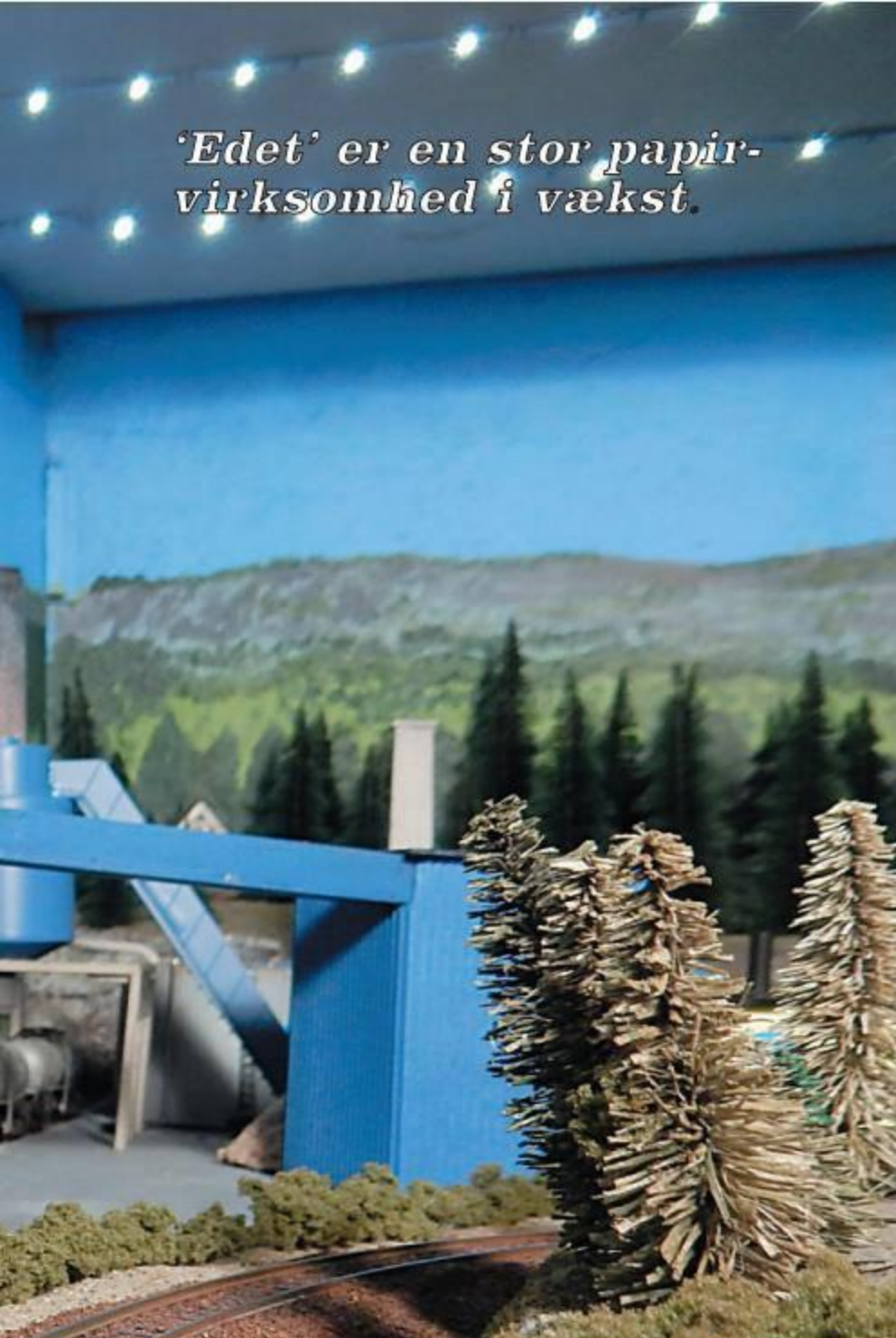


Der blev også plads til 'Kemira' på anlægget..

pr. bane modtager jernmalm fra Kiruna. Her bliver den forarbejdet til pallets og sendt ud i verden, fortrinsvis igennem den danske del.

Efter Sundborg går banen om bag stålværkets kulisse, her ligger Sundborg H med otte spor og 10 perroner...! nej - det

*'Edet' er en stor papir-
virksomhed i vækst.*



skinner. Sporet løber nu skjult langs med bagvæggen og ender ude på den anden side af en skillevæg til stationen Klarelv. Her ligger der også noget industri, som kan generere noget trafik bl.a. Karlsons Klister og en læsseplads for tømmer. Et sidespor går igennem skillepladen og om til papirfabrikken Lilla Edet.

Den skarpsindige læser har sikkert allerede opdaget, at jeg har en stor interesse i industrier og godskørsel. Det sætter kulør på et anlæg, og giver rigtig mange muligheder for at lave nogle spændende opgaver. Efter Klarelv fortsætter banen rundt og kører ind under

*Mangler man plads,
bygger man i højden...*

er en fiktiv station med et enkelt spor, hvor passagertogene holder. Det er min måde at begrænse mig på!

Efter Sundborg H snor banen sig ud i et svensk klippelandskab, kører over en bro, hvor på der også løber en smalsporet bane, lagt med spor Z



anlægget mod opstillingsbane-
gården Rolstad.

KNOPSKYDNING

Begge mine opstillingsbane-
gårde er bygget som vendesløj-
fer, oprindeligt fordi jeg er for
doven til at omløbe alle tog-
stammer. Passagertog og gods-
tog, som ikke skulle omforme-
res, kunne så vente på et spor
til der var afgang igen. Da det
er en analogbane, har de deres
egne strømkredse. I 2013 be-
gyndte jeg på et større projekt:
jeg bankede nu hul i væggen
ind til mit værksted, byggede
en helix, som kunne løfte toge-
ne op fra Rolsted i nederste
niveau, og op til et niveau over

det øvrige svenske, dvs. fra 85
op til 144 centimeter. I tredje
niveau i det svenske rum
anlagde jeg så en bane rundt
langs væggen, nogle steder
kun 10 centimeter dyb, med en
ny endestation, Kiruna. I Kiru-
na er der flere sidespor, bl.a. til
Kimit som vistnok er den, som
har med sprængstoffer at gøre,
Norcargo Godsterminal og til
et tømmerspor. Videre fra
Kiruna går banen mod
Malmberget, her lastes al mal-
men. Som den sidste knopskyd-
ning er der anlagt et sidespor
lige, hvor banen kommer ind i
lokalet fra helixen, og fører ind
til en containerterminal, Arctic
Terminal. Det kræver at loko-





Kiruna C station

motiverne skal omløbe på Kiruna for at køre til containerterminalen. For at skabe noget mere trafik har jeg anlagt et olieselskab, Arctic Oil, som udvinder olie på de

kanter, og sender det i hel-tog mod Tyskland.

Tæt ved Arctic Terminal ligger Arctic Track, en racerbane, som understøtter familiens anden interesse, motorsport.

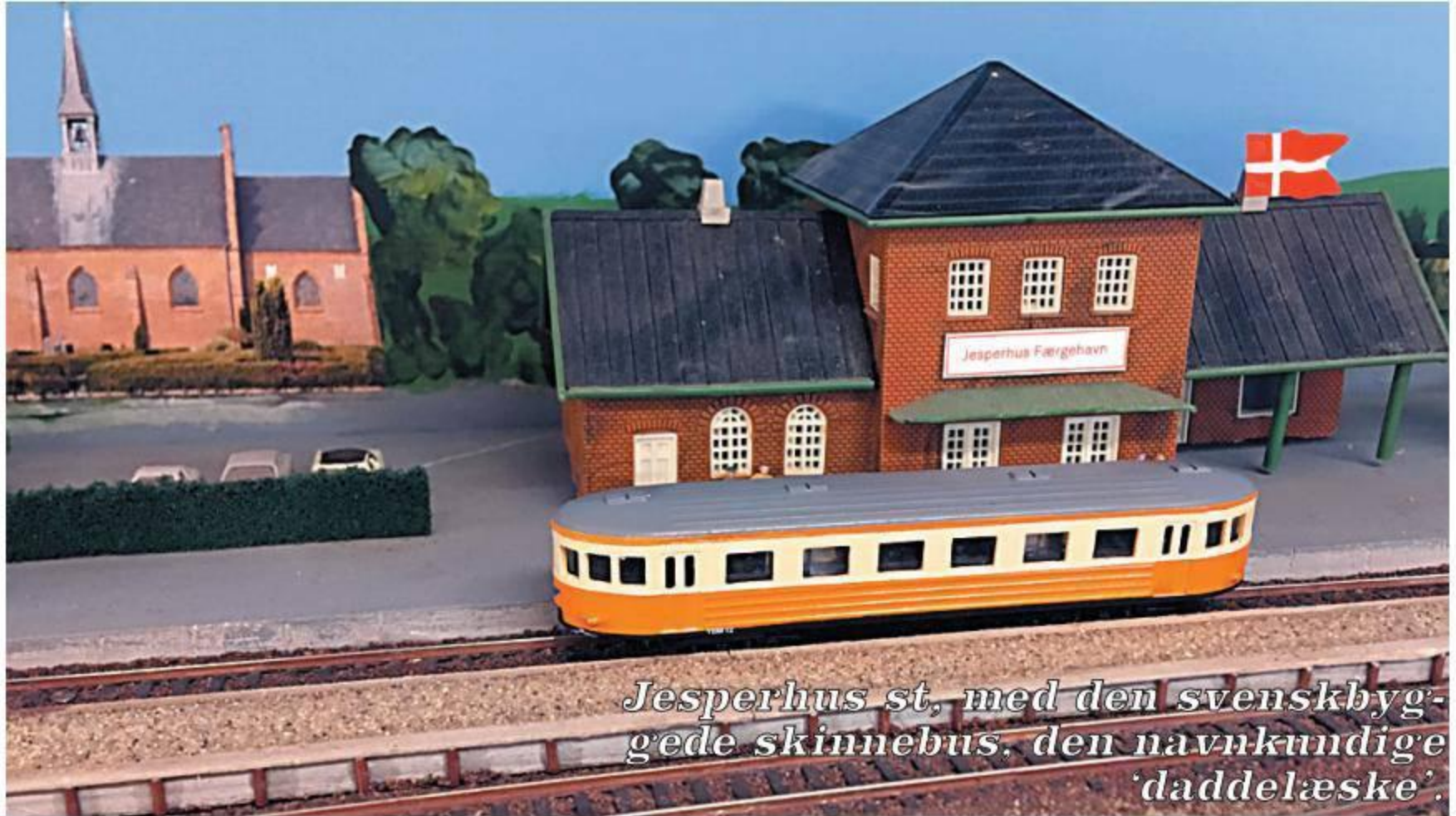


Malmberget og LKAB-anlæg, som bryder jernmalm, der eksporteres via Narvik i Norge.

DANSKE DEL

På den danske del er der ud over Albertssund to store banegårde samt fire andre stationer. Efter Hammeren station kommer vi til Sillested station, som har nogle sidespor, bl.a. til militærbasen 'Møjsødal', som ved lejlighed lader deres køretøjer transportere med banen, samt Kommune Kemi.

Herefter passerer vi Heringværket med eget sidespor, som modtager kul i heltog i egen bemaling. Videre mod Røverbanken, en større station, med en del spor til forskellige industrier og en autoophugger. Næste stop er også en større banegård - først er det Af-



Jesperhus st., med den svenskbyggede skinnebus, den navnkundige 'daddelæske'.

grunden G(ods) med opstillingsspor og et industrispor, herfra fortsætter banen ind under byen via Nyhavn station, som kan ses gennem et lille vindue. Næste stop er Afgrunden, der havde oprindeligt fire perronspor, men er i erkendelsens klare lys reduceret.

En containerterminal samt en stykgodsterminal har taget

noget af pladsen. Her finder vi også et sidespor til NKT, tidligere en flittig kunde hos banen, og som i virkeligheden holdt til i Glostrup ved København.

Videre går det ned ad et fire procents fald, banen kører nu ind under øverste niveau og kommer frem, hvor der er et sidespor til FDB og et kornfir-



*Danisborg
havn og
FAFs korn-
silo og
Hoptirocs
cementsilo*

**Bremsenhafen containerhavn - også
anløbshavn for krydstogtskibe.**



ma. Her der også et trinbræt, som hedder Viby. Banen fortsætter skjult og dukker frem ved Jesperhus færgehavn, en hyggelig lille station med forbilledet i Nykøbing Mors. Færgeren sejler til Kuller, som før var en lille opstillings banegård med tre spor ved siden af den danske opstillingsbanegård. I skrivende stund er jeg ved at anlægge, i tredje niveau, Kuller Ø, som et landskab med forbillede i Vestjylland. I Jesperhus finder man igen lidt sidespor, bl.a. til et lille brunkulsleje. Jesperhus er også hjemsted for privatbanen som står for passagerkørsel på strækningen til Afgrunden.

Det foregår med en Hilding Carlsson vogn eller 'daddelæske', som vi i Danmark kalder den. Fra Jesperhus fortsætter banen skjult for at dukke frem efter en 180 graders kurve. Her går der et sidespor til industrihavnen, Danisborg, hvor man finder lidt forskellige kunder af banen, bl.a. cementfirmaet Hoptiroc og et kulfirma. Igen forsvinder banen ned under anlægget, og vi når den oprindelige endestation Albertssund. Den er udbygget et par gange, og banen er forlænget ind i det svenske rum, hvor det så bliver til et stykke Tyskland. Her er to sækbanegårde, den ene er en



Station Hof lige ved Carlsbergs bryggeri

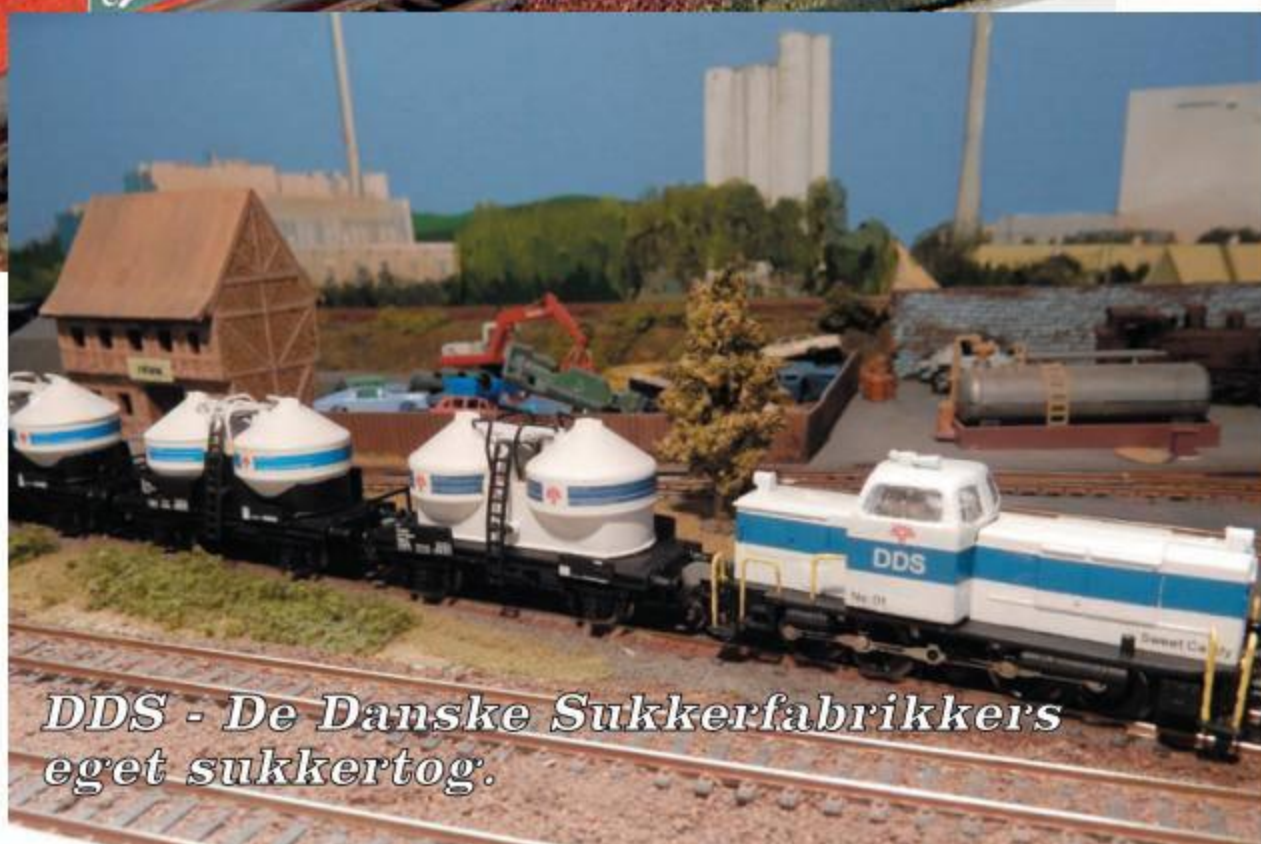
station opdelt i en passager og en godsbanegård, den anden er en container havn, kaldet Bremsenhafen.

I alt er der ca. 170 meter strækning og vel en 200 meter anlagt spor i alt.

Ideen med banen er som i virkeligheden, at transportere gods og passagerer fra A til B.

OPERATIONELLE DEL

På den danske del er det DSB, som varetager passagerafviklingen fra den tyske del til Sundborg, med enkelte tog direkte til Rolstad. Lokalbanen varetager som sagt en enkelt delstrækning, og kører gods fra Hammeren



DDS - De Danske Sukkerfabrikkers eget sukkertog.

Industri til Afgrunden. Resten af godstrafikken varetages af DSB.

På den Svenske del kører SJ al passagertrafik, men må deles om godset med Hectorrail og Rail4chem, sidstnævnte kører helt til Tyskland fra bl.a. Lilla Edet.

Forvirret...? Ja, jeg kan også selv have svært ved at holde rede på det hele, derfor har jeg også lavet en grafisk køre-



*Fra Karlsberg station afgår tom-
mertog til papirfabrikker.*

plan, som danner grundlag for kørslen. Til hver enkelt tur er der så lavet en tjenestekøreplan, der fortæller, hvor lokomotiver og togstammer skal hentes eller henstilles.

Alle mine passagervogne, samt veksellad og containervogne, kører i faste oprangeringer. Jeg synes, at spor N er for småt til at køre og rangere andet end vognstammer.

På privatbanen rangerer jeg

dog enkelte vogne, men er heller ikke bleg for at 'håndrangerer' dvs. lige at løfte vogne ind på rette spor.

Mine togstammer er maksimalt 85 centimeter lange, ellers kan de ikke være på peron-, overhalings- eller opstillingsspor. På det nyere svenske anlæg, f.eks. containerterminalen, er der dog plads til noget længere togstammer.

For at jeg ikke skal falde for



Svenske skove....



...og svenske broer.

fristelsen til altid at køre med det, som nu er mest spændende, har jeg lavet nogle arbejdskort som jeg trækker. Arbejdskortene fortæller også om hvilke industrier, som skal betjenes. Det var en idé, som jeg igen fik fra et udenlandsk blad og har været medvirkende til at øge kørslen. Nogle af kortene er f.eks. med særtog, det kan være en militærtransport, grustog eller et Wagon Lits som kommer på besøg.

Jeg synes selv, at det gør det sjovere, og ligesom i virkeligheden er der intet, der bare kører tilfældigt. Men jeg er heller ikke frelst - nogle gange kører jeg bare lidt for sjov, men selv med en simpel oprange-

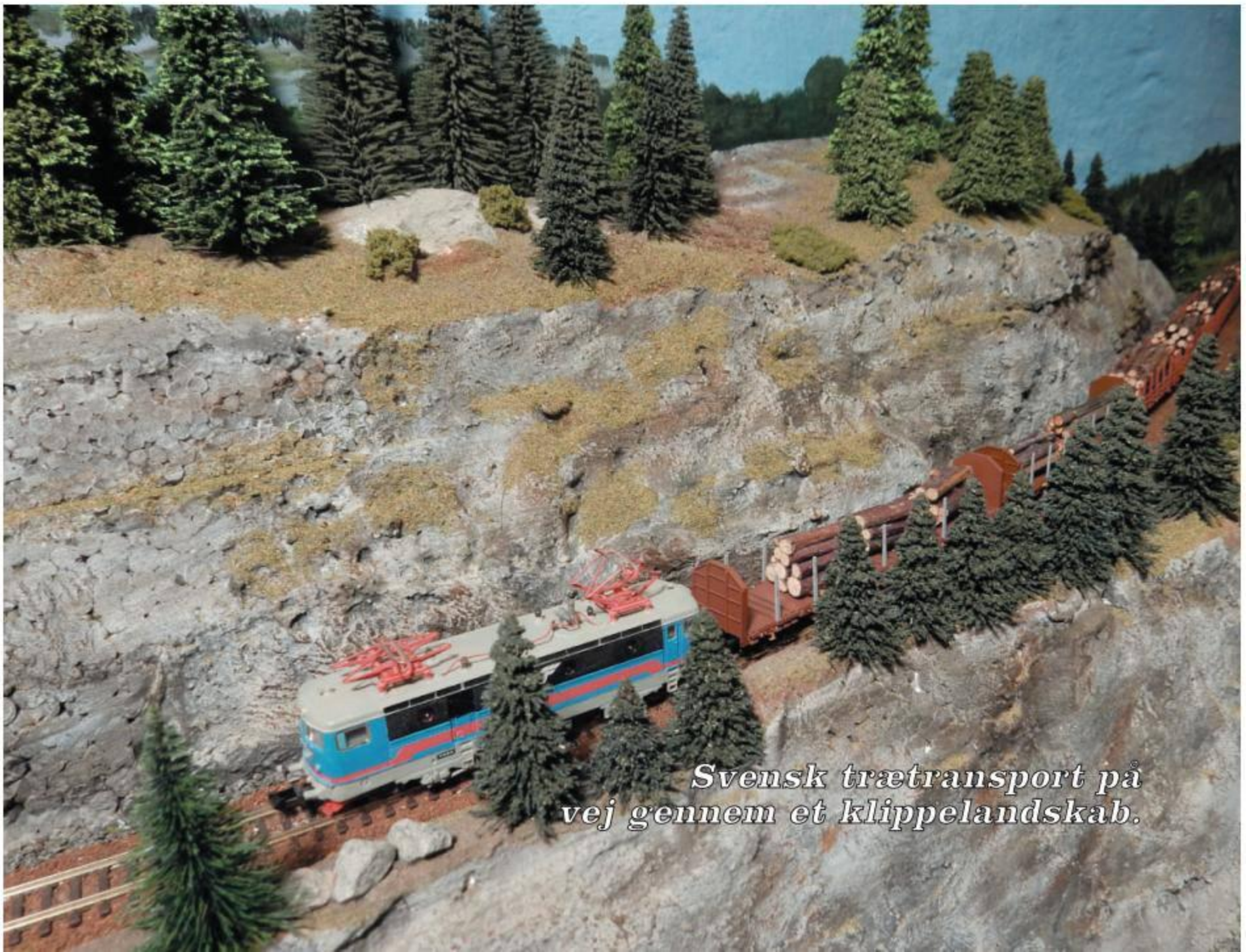
Kemisk industri blev der også plads til...



ringsplan som min, er det nødvendigt at sætte materiellet tilbage til udgangspunktet.

SPOR OG UNDERBYGNING

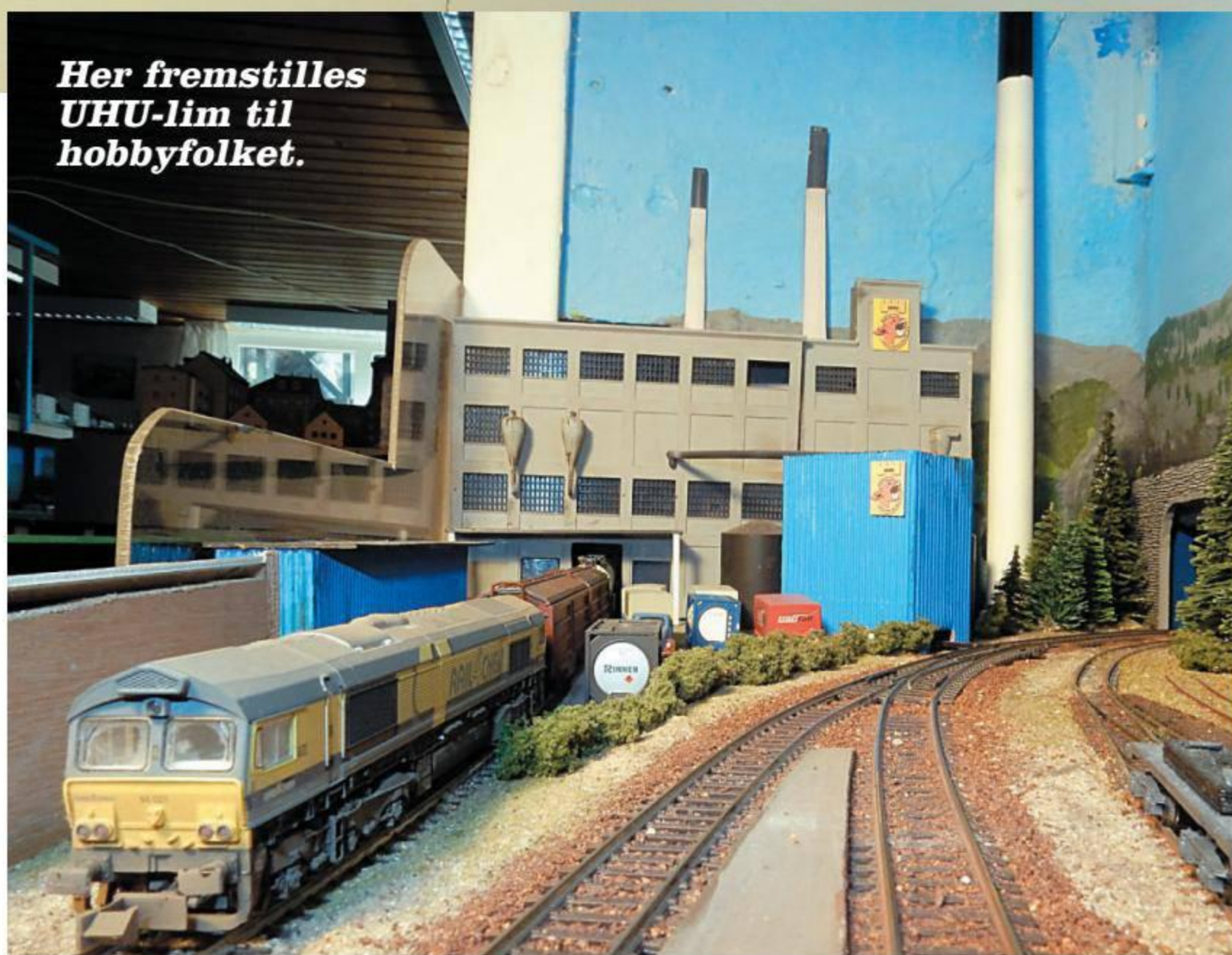
Jeg har loddet alle skinner sammen. Der, hvor de forskelli-



Svensk trætransport på vej gennem et klippelandskab.



**Her fremstilles
UHU-lim til
hobbyfolket.**



ge kredse er afbrudt, er der selvfølgelig en skinneafstand. Og den ændrer sig! Jeg havde godt set, at gabet var blevet noget stort et sted, og lige pludselig afsporede visse vogne, og så måtte jeg udskifte et stykke skinne.

Mit anlæg er et *walk-in*, så

ved døren ind til rummet, som i øvrigt blev skiftet til en folde-dør, har jeg en bro, som jeg klikker på, når der skal køres. Den er forsynet med to kobbersøm, som danner kontakt med nogle modsvarende søm på anlægsfladen. Broen og dens spor er genstand for en årstids-



bestemt cyklus, hvor hele anlægget giver sig, selvom jeg prøver at holde den samme rum-temperatur.

Når man lodder skinnerne sammen, har man et minimalt spændingsfald. Således er min helix med sine 21 meter spor kun forsynet et sted, og det er i bunden. Alle spor er lagt på gummikork, som er limet fast på pladen. Sporene bliver først sømmet fast inden ballastering. Som ballast bruger jeg noget Bauxit som jeg fik fra en Rockwool fabrik. Det ligner til forveksling rigtig ballast. Skinnestrengene bliver så malet med Rewell rustkulør. Til

sidst hiver jeg sømmene op. Ballasten bliver lagt med fortyndet trælím, som jo desværre overfører en del af støjen ned i underbygningen.

Skinneholderen holder jeg rene med en rensespind. Det er en træklods med et stykke Velcro, som gør det muligt at skifte med flere remedier, alt efter rensesopgaven. Klodsen er med et 40 cm skaft, som gør det muligt at nå ind de fleste steder. Efter ballastering undgår man ikke at bruge en rensesklods, men i dagligdagen er et stykke stof med rensebenzin nok til at renholde skinnerne. Jeg prøver så vidt muligt efter-

følgende at undgå brug af renseklods.

Jeg bruger kun moderne strømaterialer, Woodland er en af mine favoritter, men ellers bruger jeg natur materialer som jeg sier til den rigtige kornstørrelse.

Klipperne er lavet af udskåret flamingoplader, som er gipset

op med Håndpudsgips som er nemt at arbejde med, og har en lav vægt.

BAGGRUNDEN

Når man bygger langt og smalt, må man få landskabet til at syne større. Modeljernbane er et stort bedrag - man transformerer oftest hundreder af



Her er både containerterminal og styggods terminal, og der blev også plads til Arctic Oils tankanlæg - gode muligheder for afvikling af varieret godstrafik.





*Der er også
et spor til
FDB-lager.*

kilometer ned på nogle få meter. Skulle man lave strækningen fra Malmø til Älmhult, ca 140km, ville det blive små 900m i spor N eller 1,6 km i H0. Det er jo umuligt, og derfor må man snyde lidt. Mange af mine industrier er hel- eller halvkulisser, og skulle jeg lave et skalatro stålværk, ville det alene kræve et af mine rum.

Baggrunden maler jeg ind efter forgrundens landskab, og indsætter billeder af bygninger, som jeg maler ind i en større enhed, enten fra min egen samling, eller nogle, som jeg har købt, f.eks Auhagen. Ellers er internettet fantastisk - her findes et utal af spændende bygninger, som kan bruges, størrelse N kræver jo ikke den største opløsning. Jeg får det printet hos en professionel i lysægte farver.

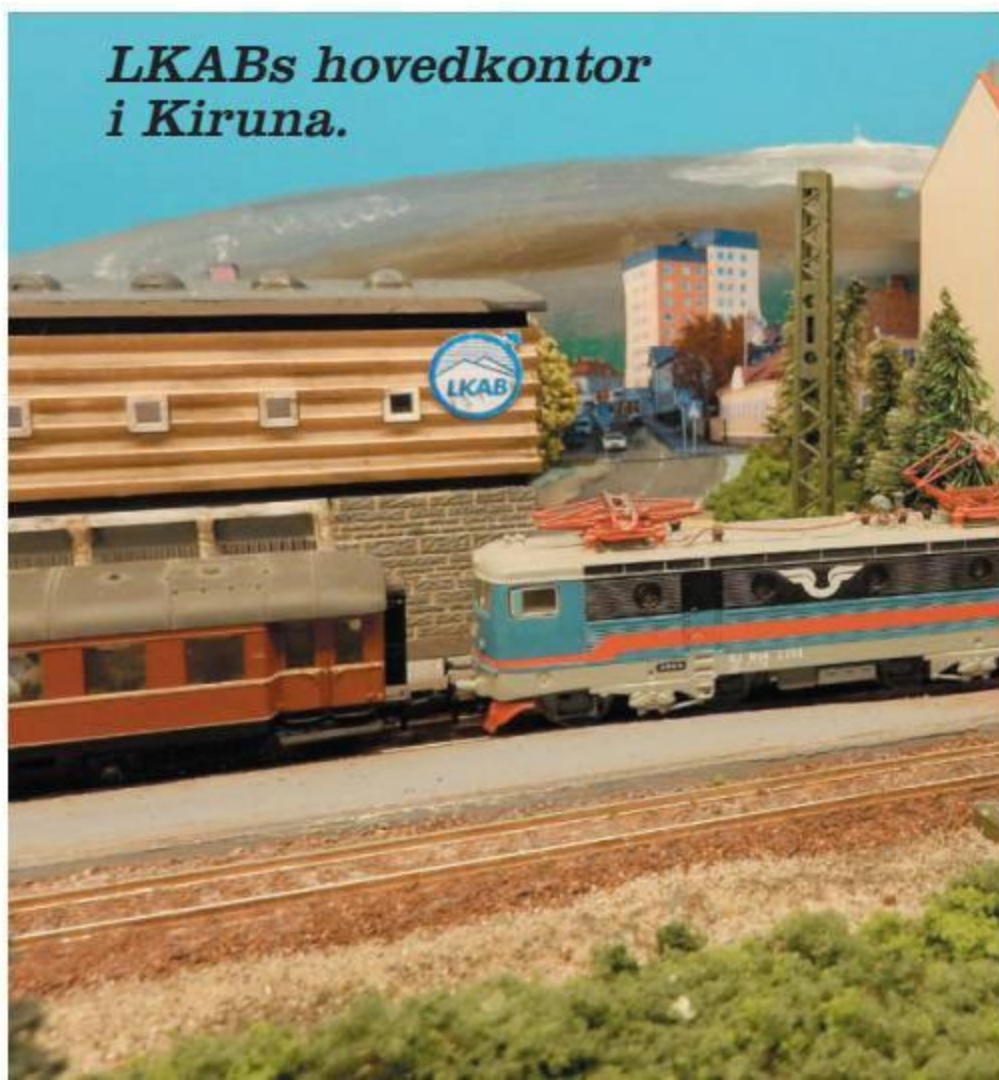
Det er vigtigt, at en kulissebygning ikke står alene. Sørg for altid at have andre bygninger sat direkte på baggrun-

den eller, at der er et dekoreret landskab.

Som sagt er der en masse inspiration på nettet. Jeg har jo aldrig været i Kiruna, men har brugt timer på at se billeder fra området, og hvorledes brydningen og afsendelsen af malmen foregår.

FREMTIDEN

Indrømmet, RAMJ er som sagt en stor knopskydning, hvor



*LKABs hovedkontor
i Kiruna.*



jeg gaber over et stort spektrum. Hvis jeg skulle begynde forfra i dag, ville jeg gribe det an på anden måde. Og køre digitalt. Men RAMJ er blevet så stort, ja, og jeg udvider stadig, at jeg simpelthen ikke orker at begynde forfra.

Mange vil sikkert tage sig til hovedet over mine lidt simple bygninger, som oftest er bygget i bølgepap fra vinkartonner, men for mig illuderer de

en virksomhed.

Det er fint med mig, hvis man vil bruge et år på at bygge en fabrik, men det har jeg bare ikke tålmodighed til. Nogle gange bliver jeg også for sløset, og ender med at lave det om. Vi lever i en travl tid, og derfor benytter jeg ofte, når jeg lige har en halv time til overs, muligheden for at gå en tur i kælderen og arbejder lidt. Jeg har som regel altid gang i flere projekter, så mens noget maling f.eks. tørrer på et projekt, arbejder jeg videre på et andet. Og gider jeg hverken at bygge eller køre, så er der altid noget der skal ændres, renses et lokomotiv eller repareres et sporskifte.

En ting er helt sikkert, jeg ville nødig leve uden projektet i kælderen, og derfor er der stadig et par knopskydninger med nye miljøer under planlægning.



SLUT MED TOG TYSKLAND



FOTO: JAN PEDERSEN



Snart er det kun lastvognstog, der bliver sejlet over Femern Bælt. Her ilandkørsel i Rødby F.

G TIL

FUGLEFLUGTSLINIEN



FOTO: JAN PEDERSEN

tysk side er snart så omfattende, at togene mellem København og Hamburg de næste mange år skal køre over Storebælt. Det skal de efter planen blive ved med, indtil Femern-forbindelsen står klar og alle sporarbejder på både dansk og tysk side er færdige. Det bliver først, når Femern-forbindelsen - som tidsplanen lyder nu - bliver klar i 2028.

Da det ikke kun er på dansk side, at der skal gennemføres omfattende sporarbejder, og da



FOTO: JAN PEDERSEN

De indlejede tyske ICE-tog er i dag kun en saga blot. DSB fortsætter dog at køre persontog til Rødby Færge, men det bliver langt færre togafgange mellem Rødbyhavn og hovedstaden.

Af Anders Madsen

Fra december vil der ikke længere være tog om bord på færgen mellem Rødby og Puttgarden. Femern-forbindelsens påkrævede sporarbejder på dansk og

man på den tyske side ikke er nær så langt fremme i den proces, som vi i Danmark, vil der blive en længere årrække, hvor togene ikke vil kunne køre uhindret mellem København og Hamburg, hvis turen skal

gå via Rødby Færge og Rødby-Puttgarden overfarten.

- Det vil vi gerne undgå, og derfor har vi i samarbejde med de tyske baner, DB, besluttet at køre via Storebælt i stedet, indtil Femern-forbindelsen står klar, skriver DSBs informationschef Tony Bispeskov i en pressemeddelelse fra maj 2019.

Det bliver nemlig heller ikke muligt at køre med tog mellem Puttgarden og Lübeck i de kommende år. Fra 2022 og fem år frem vil banen mellem de to byer være helt luk-

En af de få daglige afgange fra Rødby F. mod København.



FOTO: JAN PEDERSEN

ket, mens man opgraderer sporet til den kommende Femern-forbindelse. Når den nye køreplan træder i kraft søndag den 15. december, vil det ikke blot være slut med internationale tog via Rødby-Puttgarden overfarten. Også regionaltogene mellem Nykøbing F. og Rødby Færge bliver ramt. Tre ud af ni dobbeltture mellem Nykøbing F. og Rødby Færge bliver taget ud på hverdage. Og tre ud af otte dobbeltture i weekender.

Køreplansskiftet bliver samtidigt et endegyldig farvel til

jernbanefærger i Danmark. Der har været tog om bord på færgerne på Rødby-Puttgarden overfarten siden 1963. Siden 1997 har det kun været passagertog. Og der har i øvrigt også været billetsalg med personlig kundebetjening siden 1963.

Fra 2010 har der kun været en billetautomat - hvilket kan være lidt af en prøvelse, hvis

man ikke er vant til at købe billet på en grænsestation.

Dette blads læsere, som har nogle år på bagen, husker stadig de store internationale tog via Rødby Færge med navne som 'Italia-Express', 'Skandinavien-Paris-Express', 'Nord-West-Express' og 'Schweiz-Express' til Rom, Paris og andre europæiske storbyer. Indtil 15. december 2019 køres tre dobbeltture dagligt mellem København og Hamburg via Rødby Færge.



ANDERS MADSEN

Bogen er
til salg i

NAKSKOV:
Daugbjerg
Bog & Idé

MARIBO:
Vinhuset Maribo
Søpark Kiosken
Bog & Idé

BANDHOLM:
Bandholm St.
(Når der er kørsel på
Museumsbanen)

SAKSKØBING:
Super Brugsen

NYKØBING F.:
Bog & Idé

VORDINGBORG:
Bog & Idé

150 år
med MBJ
MARIBO-BANDHOLM JERNBANE

SKINNE BØGER

DET SIDSTE



FOTO: NICKLAS SAHLBOM



FUGLEFLUGTSLINIEN

Af Anders Madsen

Det skal være skidt før det bliver godt, lyder et ordsprog. Det samme kan man sige om statsbanestrækningen mellem Nykøbing F. og Rødby Færge.

Ingen tog til vores store nabo

mod syd før om mange år. Slut med internationale tog og færre lokale afgange mellem Nykøbing F. og færgestationen. Tidligst i 2028 bliver det igen muligt at tage toget fra Sydhavsøerne mod Tyskland i forbindelse med den - formentlig - færdige faste forbindelse

Øverst:
Veterantoget for sidste gang i Rødby F. - de rejsende iler til færgen og Bordershop i Puttgarden.

Til højre:
Veterantog Vest under et besøg i Rødbyhavn i 2006.



FOTO: ANDERS MADSEN

VETERANTOG TIL RØDBY F.

over Femern Bælt. Det er konklusionen af en netop indgået aftale mellem Deutsche Bahn og DSB. Da banestrækningen står over for en større opgradering frem mod den kommende Femern-forbindelse, kan det ligeledes være konklusionen, at det med al sandsynlighed er slut med veteran tog til Rødby Færge Station. Dertil kommer, at færgestationen i Rødbyhavn

- ifølge anlægsloven for en fast forbindelse over Femern Bælt - vil blive nedlagt, når Femern-forbindelsen står klar. På denne baggrund var det muligvis sidste chance for veteran togskørsel til Rødby Færge, da MY Veteran tog (tidl. GM-gruppen) var på udflugt fra Helsingør til Rødby Færge lørdag den 12. oktober 2019. Turen blev hurtig populær og udsolgt. På

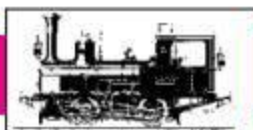
FOTO: ANDERS MADSEN

grund af den store interesse var hele fire personvogne med efter MY 1126, der gjorde et flere timer langt ophold på Lolland. Tidligere har LJ-lokomotiver fremført Tysklands-ture til Bordershoppem og OHJ / HTJ-lokomotiver med personaleudflugter for Vestsjællands Lokalbaner, men igen-

**Sidste besøg
i Rødby F.
den 12. oktober
2019**

10

EN SPECIEL REJSE KRÆVER OGSÅ ET SPECIELT TOG



FRÅN HINSIDAN

Af Nicklas Sahlbom

Nu tænker I, at fyren rejste til Puttgarden og fyldte Chevroletten til bristepunktet med forskellige våde varer, smøger og mørk chokolade. Sandt nok tog jeg til Puttgarden i lørdags men formålet var

Scandlines' færges, som bragte os over til Puttgarden.



noget helt andet.

Rejsen begyndte allerede fredag eftermiddag med SJ-toget til Hälsingborg, hvor der var regnvejr. Jeg var ikke alene for toget var fyldt med glade rejsende som hellere end gerne

fra side
9

nem de sidste år har det kun været DSB Museumstog og MY Veteranog, der har vist interesse i at køre til Sydlolland.

Som så mange andre jernbaner, gemmer denne banelinje

også på interessant historie. Det sidste veteranog mellem Nykøbing F. og Rødby Færges passerede to steder, som rummer jernbanehistorie, der på hver sin måde handler om etablering af jernbanen. I



DSBs IC3 kører i land parallelt med lastvognstog.

ville tage en tur sydpå. De fleste havde ikke nogen anelse om lørdagens aktiviteter, som vi andre - Arne, Martin, Gunnar, Christer, Leif og jeg skulle deltage i. Efter at have slået baselejr på vandrerhjemmet, tog vi igen ud for at vandre på byens våde fortove i retning mod et

restaurant. Godt mætte og fornøjede, var sengene i baselejren vores

12

1940'erne blev der bygget tre-fire kilometer af Fugleflugtslinjen ved Flintinge på Østlolland. I en periode af Danmarkshistorien, hvor der var en del ødelæggelser af jernbanenettet i forbindelse med

jernbanesabotager i Sønderjylland, blev der på Østlolland anlagt ny jernbane. Selvom tyskerne under Anden Verdenskrig havde påbegyndt en autostrada op igennem Danmark for, at de

12

fra side
11

næste mål. Lørdag morgen skulle vi tidlig op for at nå færgen til Helsingør og toget til Rødbyhavn. En speciel rejse kræver også et specielt tog i form af My 1126 og fire personvogne.

I Rødbyhavn og Puttgaden studerede vi DSB tog, som rullede af og på færgen. Tografikken fra København

til Lübeck via færgen ophører nemlig i december. Vi vil derfor gerne tage nogle billeder, hvilket også lykkedes. Alle virkede glade og fornøjede med My veteran tog, som stod for rejsen i Danmark selv om vi blev noget forsinkede fra Helsingør, hvor vi udnyttede tiden med at nyde lyden fra My 1126's motoren.

Søndag delte vi os lidt, idet



DSBs IC3 fra Hamburg netop ankommet til Rødby F. station

FOTO: NICKLAS SAHLBOM

fra side
11

kunne få deres krigsmateriel op til Skandinavien, idet Statsbanerne var i gang med jernbanebyggeri og vejbroer, lykkedes det ikke. I 1944 var der ikke flere penge. Samtidig var

krigslykken vendt og de halvfærdige motorveje lå ubenyttet hen fra Rødbyhavn til Maribo, mens jernbanen på Østlolland lå uden forbindelse til omverdenen. Efter krigen var der ingen interesse for at styrke forbin-



Arne, Martin og Gunnar tog en tur over Sundet for at rejse med lokaltog i Nord-sjælland, mens Leif, Christer og jeg dannede en spejdertrop som skulle udforske lidt mere af Sundets perle. Christer var lederen, der førte os til nogle flotte seværdigheder. Vi mødtes igen på jernba-



Også i Puttgarden er sporene groet til.

nestationen for at fortsætte vores videre færd med SJ. Det var en ganske vellykket udflugt!



delsen til Tyskland. Først i 1953 begyndte man at arbejde på motorvejen igen og jernbanebyggeriet blev genoptaget i 1958. I 1963 indviede den tyske præsident og den danske konge Fugleflugtslinjen. Først

45 år senere begyndte man for alvor at arbejde for en fast forbindelse over Femern Bælt.

Netop planlægningen forud for den faste forbindelse skaber store forventninger på Lolland.

Lolland Kommune har mange gode intentioner til fremtiden. Et af ønskerne er en ny station ved Ladhavevej ved Rødby mellem ilandkørslen fra tunnelen og Nykøbing F. Stationsbyggeriet på Lolland - to persponspor, et overhalingsspor for godstog og trapper samt elevator - er indarbejdet i anlægsloven for en fast forbindelse over Femern Bælt. Lolland Kommune er i fuld gang med

stien') vil Lolland Kommune se positivt på dette.

I helhedsplanen er det gamle jernbanetracé således reserveret til eventuel fremtidig persontog og godsbeholdring med lokalbane. Nu venter man bare på, at Femern-projektet med Sydbanen bliver færdigt i 2028 med elektrificering og dobbeltsporet jernbane, så passager- tog kan passere med 200 km/t og dertilhørende nye sikker-



FOTO: ANDERS MADSEN

Et lokalt veteranbesøg i Rødbyhavn trukket af Lollandsbanens Mx. Bagest som 'forstærkning' - veteranbanens 'Kanariefugl' LJ M9.

byplanlægningen.

Omkring stationen vil man udvikle en helt ny by med fokus på bosætning og kontormiljø. På denne baggrund har kommunen udarbejdet en helhedsplan, der fastlægger, at den nye station skal være et trafikknudepunkt på Lolland og hvis der er trafikselskaber der vil betjene strækningen Maribo-Rødbyhavn via jernbane (i dag cykelstien 'Jernbane-

hedsregler og nyt signalsystem. Det store spørgsmål er så, om der er mulighed for veterantog på strækningen i fremtiden. Næppe.



Du kan se Kenny Kariyavasams video om veterantogets sidste rejse fra Helsingør til Rødby F. på Youtube og på **banen online** facebook-væg.

Leveringsklar Dec 2019

DK-871008

DSB ZE 502 825

DK-871009

DSB ZE 502 830



DK-871010

21 RIV 86 DSB 070 0 219-2



DK-871011

44 86 DSB 720 2 223-4



DK-871012

20 86 DSB 070 0 228-3

DK-871013

44 86 DSB 705 0 222-9



DK-871014

SJ Q12 503 250

DK-871015

SJ Q12 503 257



www.dekas.dk

Dekas - Herstedvang 8 - 2620 Albertslund - Denmark

LJ M33 i den oprindelige farve som leveret fra MaK



Sandbeholder med sandrør frit i luft strittende



Sandrør et godt stykke fra hjulene

ROS OG RIS



NYHED 2019

Perfekt indpakning - her i åbnet blister forstærket med styropor





t Konstruktørerne havde åbenbart et problem ved modellen: koblingsstangen og sandrørene der var i vejen for hinanden, i hvert fald i H0 skala 1:87.



Jeg vil meget hellere rose end jeg vil rise, men når man stikker næsen frem, må man også tage konsekvensen af sine handlinger, hvadenten man er producent eller en nittetællerskribent'. Når skribenten og forbrugeren er tilfreds med 95 pct. af produktet, er det ærgerligt, at de sidste 5 pct. ikke er,

som de helst burde være. Først roserne: Som naturaliseret lollik er jeg glad for, at Heljan har kastet sin kærlighed over Lollandsbanen og fremstillet så meget materiel fra en af Danmarks ældste privatbaner, som det er tilfældet. Den glæde gælder sikkert også modelentusiastterne der bor i de lands-

FOTO: JOHN BJERREGAARD

LJ persontog på Nakskov station forspændt M33. Lollandsbanen har i tidens løb flere gange skiftet både farvedesign og skrifttyper på sit materiel.



LJ M33 i det oprindelige farvedesign - modellen med mange detaljer.



dele, hvor HFHJ, HP og Østbanen havde det aktuelle MaK-lokomotiv i drift. Takket være Heljan (DekaS og Hobbytrade) kan jeg nu oprangere LJs togstammer, som er tæt på de forbilledlige. Det nu aktuelle M33 har således kørt både med tunge godstog og med lette persontog, når man manglede den sædvanlige trækraft. Persontog kan nu oprangeres med lange ex-DSB litra Bjh i LJs orange-farver og den nylig udsendte

Både DekaS og Heljan har fremstillet Lollandsbanens materiel. Nedenfor fra venstre: To ex-DSB persontog fra dekaS og Heljan, derefter Heljans ex-DSB Da postvogn - togstammen er trukket af DekaS nylig udsendte LJ Mx M34.

Ev postvogn (ex-DSB litra Da) i samme LJ-design (hvilket kan suppleres med Mx 34 fra DekaS, der tidligere udsendte LJs lange persontog ex-DSB litra Bg). Godstogene kunne f.eks. bestå af Hobbytrades modeller fra De danske Sukkerfabrikker, endda i to versioner - som DSB Uc eller U på PJ-undervogn.

Som rosinen i pølseenden kan man nu også indsætte Heljans 'Lynetter' - de tyskbyggede Y-tog, som i mange år har kørt på Nakskov-Nykøbing F., indtil de blev afløst af 13 IC2-sæt.

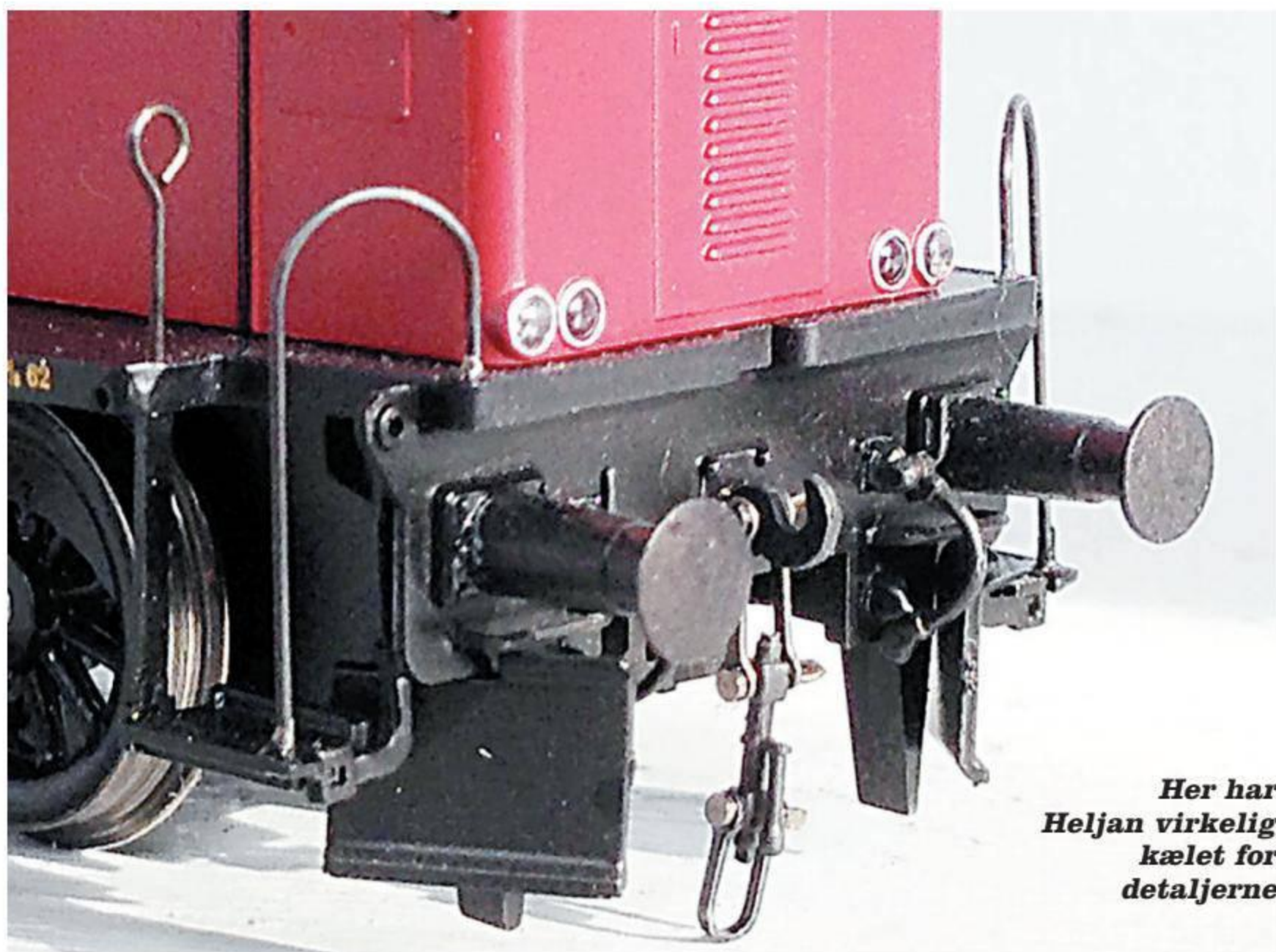


Hvornår vi også får LJs 'Marcipanbrød' at se, vides ikke, men de skal nok komme!

Heljan fortjener også ros for emballering af modellen, der ligger urokkelig fast i den efterhånden traditionelle blister forstærket med styropor på de strategiske punkter, suppleret med ekstra beskyttelse af de mange detaljer...

Og risene? Jeg var rigtig

glad, da jeg opdagede de sammenfoldede A4 ark med en beskrivelse af Heljans MaK-modeller og på arkets bagside en liste over de mange reservedele, hvilket formemtlig betyder, at de er til at skaffe, skulle uheldet indtræffe. Når der så var sagt A, mangler jeg, at Heljan også sagde B og viste, hvordan man skiller modellen ad. Er det virkelig så uover-



Her har Heljan virkelig kælet for detaljerne



LJ M33 - også kaldet 'Jumbo' med bl.a. otte DDS sukkervogne DSB litra U fra 1964 på undervogn fra PJ-vogne. Lokomotivet er i det oprindelige MaK-farver som Heljans model.

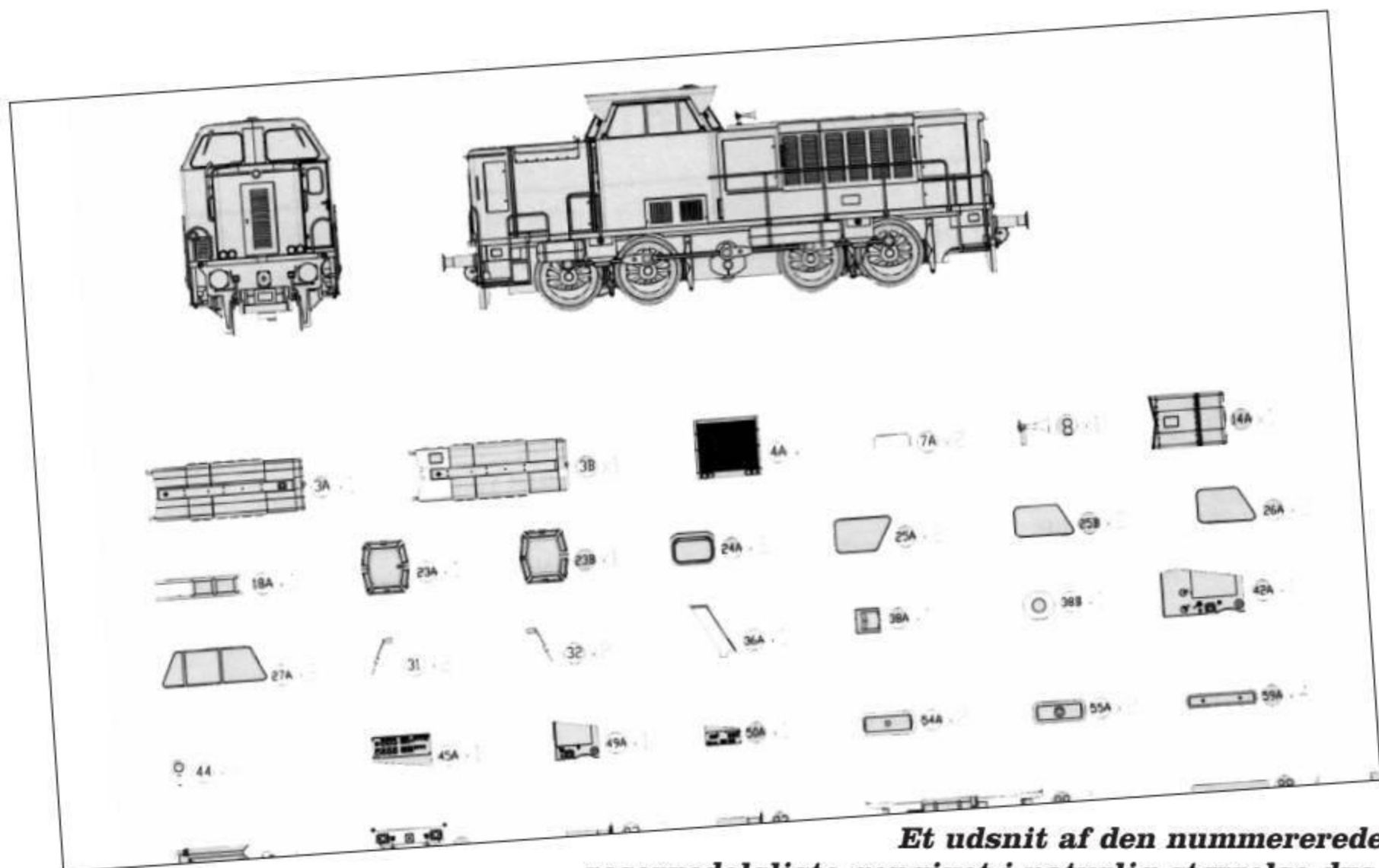
kommeligt at få en vejledning, hvis ikke på tryk, så bragt på internettet?

Selv er jeg er ikke meget for at skrue en velfungerende og dyr model fra hinanden for at se 'indmaden'. Dels risikerer jeg at ødelægge noget, når jeg ikke har nogen vejledning, og dels kan jeg miste garantien, som jeg ellers har ifølge købeloven!

Heljans MaK har mange fine fastmonterede detaljer - se blot fronten på LJ M33 med koblingskrogen og den utrolig filigrane skruekobling. Jeg har ikke tidligere set den på en HO-model, og når jeg tænker på, at den ikke har andet end en pyntefunktion på en vitrinemodel, skulle man så ikke hellere gøre mere ud af

en korrekt montage af sandingsrør. De stritter alt for langt fra hjulbandagerne. Sammenlignet med forbilledet, kan jeg godt se et muligt pro-





Et udsnit af den nummererede reservedelsliste gengivet i naturlig størrelse dvs. ret småt. Vi har tydeliggjort den ved at give den en tur i Photoshop.

blem i forhold til koblestangens bevægelser. Nittetæller petitesser? Måske, men når man har ofret så meget på detaljerne, kunne man ikke

også have løst det lille 'problem' ved at lave sandrørene af metal? LJ M33 er i parentes bemærket - udstyret med ESU Lokpilot Micro V4 dekoder.



M33 i lidt nyere LJ-design med et langt 'sukkertog' bestående af DSBs litra Ucs-vogne fra 1967.

FOTO: TOM LAURITSEN



*'Jumbo'
i selskab med
'Marcipanbrød', som vi endnu mangler*

For detaljer henvises forbrugeren til www.esu.eu/en/products/lokpilot/, som er på engelsk. På dansk betyder det, at man foruden digitalt også kan køre analogt, og at modellen heller ikke pludselig standser ved kortvarig strømafbrydelse som følge af manglende skinneforbindelse,

En mere detaljeret prøve-kørsel må vi vente med til et senere tidspunkt, men foreløbig kan vi konstatere, at den er forbilledlig på min bane uden stigninger. Vi er jo på det fla'e Lolland! I øvigt vejer modellen 260 gram og måler 133 mm

LJ M33, der var Lollandsbanens største lokomotiv med kælenavnet Jumbo, blev bygget hos Maschinenbau Kiel AG - deraf betegnelsen MaK. I dag er fabrikken solgt til kine-

serne, til koncernen CRRC Zhuzhou Locomotive, der også overtager Vosloh Lokomotives.

MaK har i perioden 1953-57 bygget 95 lokomotiver til forskellige privatbaner og Deutsche Bundesbahn. Fra 1957 standardiserede man MaKs lokomotivlængde til 11.360 mm, og indtil 1966 byggede man i alt 150 lokomotiver fordelt på 19 maskiner type 600D, 21 type 650D, 42 type 800D, 33 type 850D, 21 type 1000D og 14 lokomotiver af type 1200D. Svenske Jernbaners T21 blev leveret i 1954, 1957 og 1958, havde udvendig firkantet skorsten.

Bortset fra Hillerød-Frederiksværk-Hundested Banens M11 - en type 650D, som blev leveret i 1962 - havde de lokomotiver, som blev leveret til privatbanerne i Danmark ind-



Man kan tydelig se placering af sandkasser og tilhørende rør.

vendig skorsten og solskærm over førerrumsvinduerne, hedder det Heljans vejledning.

Lokomotiverne var bygget over et modulsystem og var helt identiske bortset fra nogle enkelte detaljer såsom luftbeholdere, sandkasser, udvendigt gelænder, vindue i førerrumsdøren og bemaling. Heljans modeller hører til denne sidste gruppe på 150 lokomotiver.

LJ M33 blev solgt i 1966 og

HFHJ nr. N9 i 1990, begge til On Rail i Tyskland. Efter istandsættelse blev lokomotiverne videresolgt til et entreprenørfirma i Svejts. LJ M33 blev ophugget i 2004. HFHJ var stadig i drift i 2011. ØSJS M10 blev solgt til en entreprenør i Danmark, men er nu ødelagt efter hærværk. HP 13 er bevaret af Dansk Jernbane Klub.

V. H. 



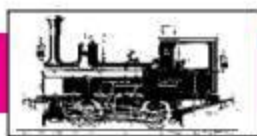
FOTO:
STEFFEN DRESLER

M33 på Nakskov banegård, hvor kampvogne blev læsset af under en NATO-øvelse på Lolland i 1982.

ALLE MODEL-
FOTOS:
VIDO HRIBAR



SUPERLATIVER



NYHED 2019

Det lader til at være superlativernes efterår! I banen on-line nr. 147 råbte hurra for BRAWAs danske godsvogne og i nr. 148 må jeg gøre det samme for nyheder fra DeKaS og fra Heljan, som er omtalt på denne og de følgende sider. DeCaS har fremstillet fire tankvogne, hvoraf de tre er med to

forskellige litranumre hver - Dansk Esso, D.D.P.A. Esso og Dansk Sojakagefabrik A/S København samt kun ét nummer med B. Ringsted & Co.

De er allesammen oprindelig





ESSO tankvognene er leveret som krigserstatning i 1950'erne.

FOTO:
K. OTZEN, 1964

BNES EFTERÅR



De leverede vogne tyske 23 m³ tankvogne fik i Danmark forskellige firma-påskrifter

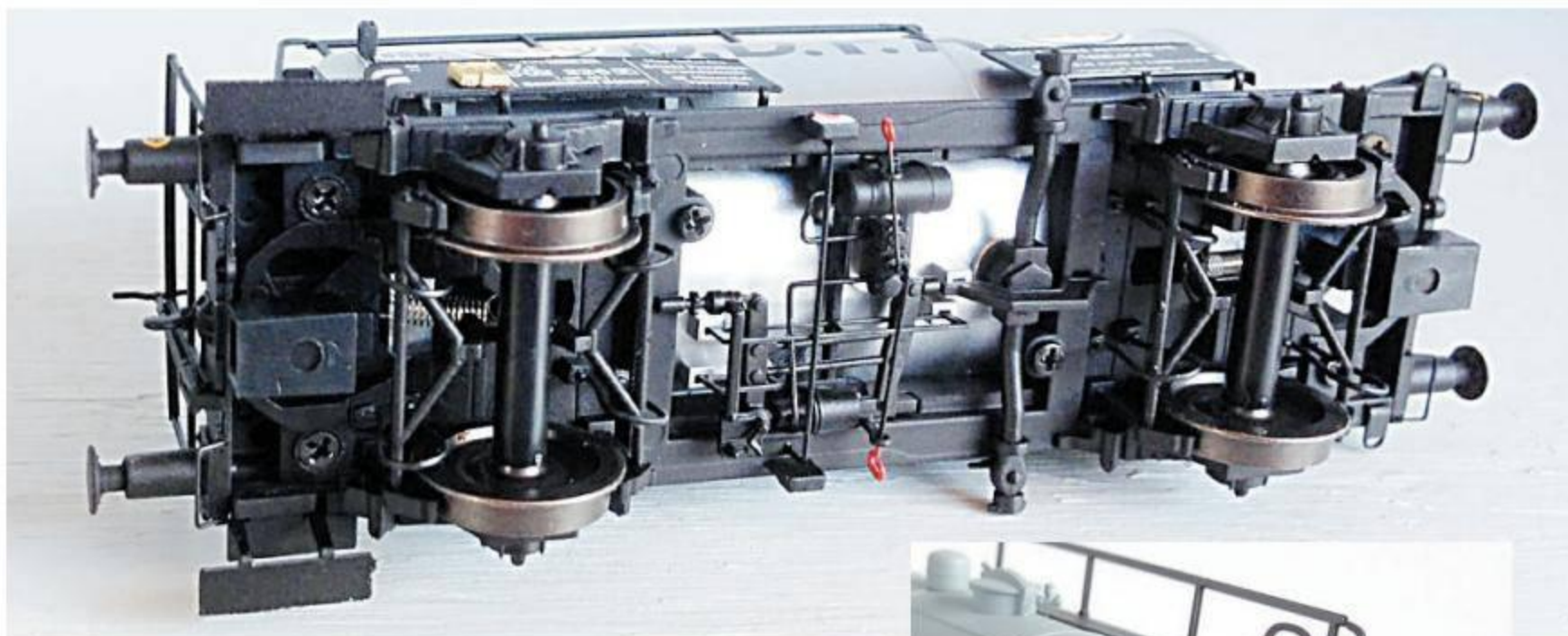
FOTO:
DJM, 1963

tyske vogne leveret til Danmark i 1950'erne som led i tysk krigsskadeerstatning.

Til venstre; DecaS vogne hviler blødt og sikkert i styropor-emballagen, som ligger inde i en solid papæske. A-koblinger er vedlagt i en lille plasticpose.



De fire tyskfremstillede tankvogne i model fra DecaS. Vognene er med alle de for Danmark karakteristiske detaljer.



Nyd alle de mange flotte detaljer og især at alt monteret fra fabrikken undtagen bremseslanger og koblinger. Der er sågar fjedrende puffer, selv om de ikke har nogen praktisk funktion, heller ikke ved kortkoblings kinematik.



Antallet af privatejede vogne med litra Z afspejler den industrielle udvikling i Danmark. I 1938 er der over 600 private vogne, deraf ca. 100 ølvogne, 480 beholdervogne og få til andre formål. Sidst i 1950'erne

toppede antallet med over 900 vogne fordelt med godt 200 til øl, 600 beholdervogne, og 100 til transport af fisk, kødaffald, kul, margarine, rå-sukker, syre og kalk m.m.

V.H.

EpokeModeller®



Melex traktor
DSB 198,00

nu også med lys
298,00



Havemøbler
og DSB splitflag
Kr 129,00



Bedford TK Wiibroe
248,00



Bedford TK Østbanen
248,00



SPORVOGNSMODELLER

Nu er de øvrige annoncerede linier på lager

4

Sporvogn
KS 327

14

linie 14

5

Sporvogn
KS 315

5

line 5

6

Sporvogn
KS 329

6

line 6



8

Sporvogn
KS 334
line 8

8

15

Sporvogn
KS 331
line 15

15

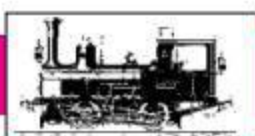


Varer kan bestilles på telefon +45 20 22 04 49 eller E-mail; Info@epokemodeller.dk
www.epokemodeller.dk (er nu opdateret)

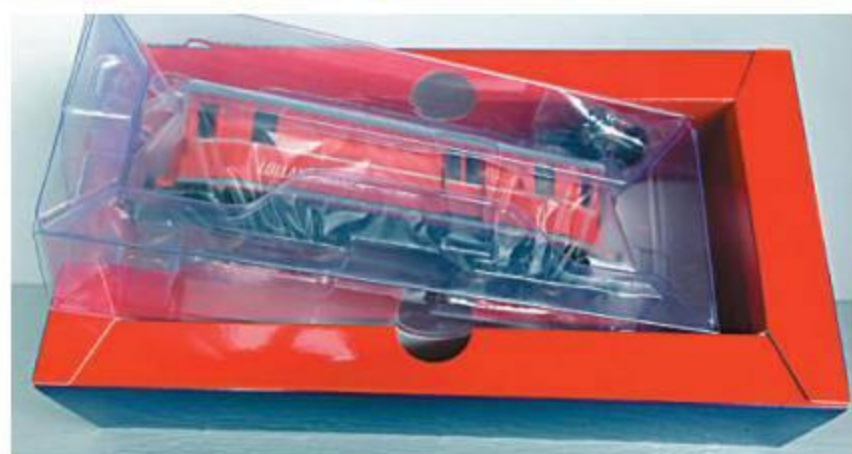
EpokeModeller® produceres af; Messe handel I/S, Korshavevej 15, DK-2640 Hedehusene, Danmark

VEL GJORT, HELJAN!

Vi begynder med udpakning af modellen ligesom i nr. 147 for at vise, hvor megen umage producenterne gør sig for, at deres pakkeforsendelser kommer helskinede frem.



VI PAKKER UD!



Jeg var glædelig overrasket over at se hvor meget, HELJAN har gjort ud af emballeringen af LJs postvogn. Først trækker man som vist modellen, der ligger godt i skumpplast, ud af papomslaget. Dernæst løfter man modellen, der



*Lollandsbanens postvogn
LJ litra Ev holder på et
sidespor i Maribo.*



FOTO: HANS STÜCKLER

ligger fastspændt i den efterhånden 'klassiske' gennemsigtige plastfolder, som igen ligger i et omslag, der skal trækkes af, før man kan nå ind til modellen i en blød plastikfolie. Da jeg endelig fik modellen fri til fotografering, undrede jeg mig lidt over ikke at finde en reservedelsliste eller brugervejledning, men hov...der lå en lille pose med reservedele og fire ekstra hjulaksler med isolerede hjul til

brug for dem, som kører med Märklin. Det har ellers været omdiskuteret, hvilke 'universalhjul', HELJAN brugte og om, hvor god en løsning, det var. Med leveringen af et ekstra hjulsæt burde altså al uenighed omkring NEM-normerne og ærgrelserne vedrørende to- og tre-skinnedrift nu være ude af verden! Spørgsmålet om kredsens kvadratur er endelig løst!

Når jeg har kastet mig over

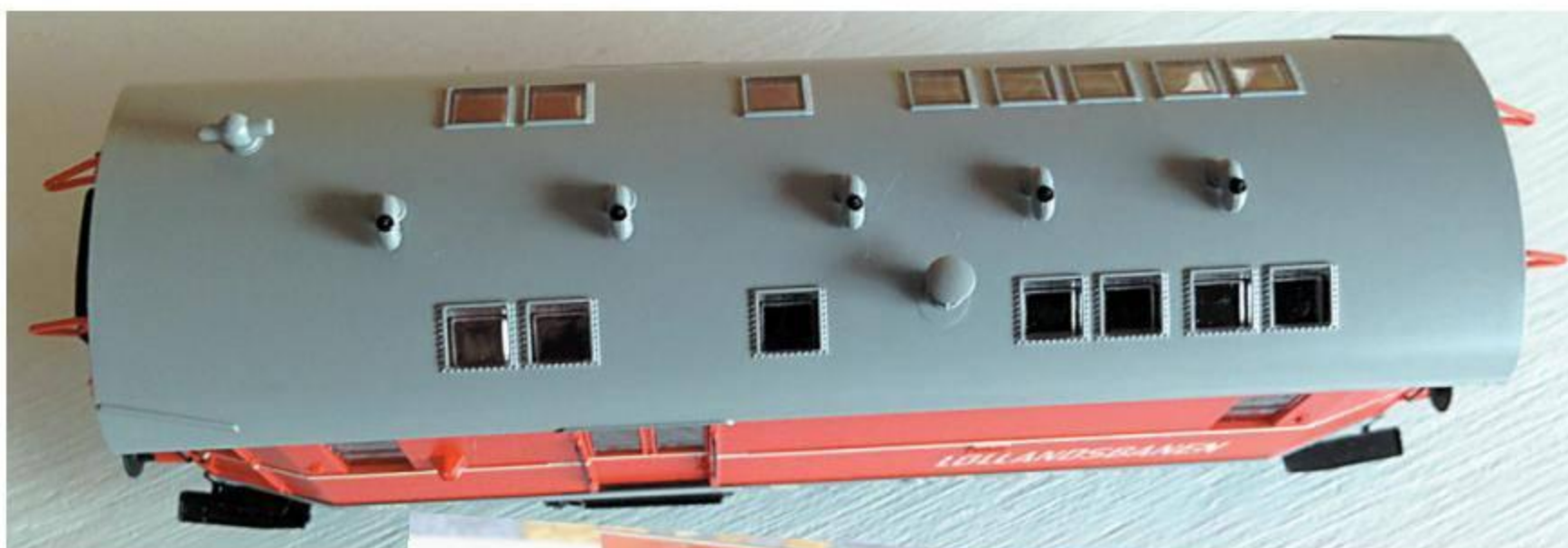


Postvognen er endelig pakket ud. Læg også mærke til den bløde og gennemsigtige folie, som omslutter modellen.



Lollandsbanen i model er min bane, dengang jeg kom fra Haderslev til Nakskov med 4-toget for snart 60 år siden. Det var nærmest en dagsrejse med færge over over Storebælt, med togskifte i Slagelse over Næstved og Vordingborg, et nyt togskifte i Nykøbing F. hvor jeg fandt en plads i en fireakslet LJ-personvogn, som var en rigtig raslekasse, der gyngede og vuggede over de spinkle privatbaneskiner.

Efter at HELJAN for et par år



Taget med ovenlysvinduer og diverse installationer.

Undervognen er ret detaljeret.





siden havde fremstillet DSBs personvogne litra Bjh, fik vi nogle af den samme litra som hos Lollandsbanen fik betegnelse LJ B 78, og i det samme design som den nu tilkomne postvogn. DSB brune Litra Da, blev hos LJ til hhv. Ev 92 og Ev 93,
 Foruden Lollands-



banens postvogn har HELJAN fremstillet HFHJs (Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane) D73.

Der er en masse små detaljer på vognen, og de er alle påmonterede allerede fra fabrikken hvilket især har glædet mig, der hverken har tålmodighed eller nogle rolige fingre. Og så har det altid været et problem med den rigtige slags lim til at holde det pålignede på plads.



Lollandsbanens Ev 92 fra Heljan. Der er også en Ev 93.

DSB litra Da kom i flere brune varianter og i begrænset oplag, så er det om at skynde sig, hvis man vil sikre sig modellen til sin samling.

Nu har jeg fået mulighed for at køre med en lollandsk togstamme anført af en LJ Mx M34 fra Dekas som trækraft + HELJANs LJ B78 + postvogn HELJAN LJ Ev92 (eller Ev93)+evt. HELJANs DSB Bfj som gennemgående vogn til København, en forbindelse, som desværre ikke eksisterer længere. Engang havde vi på

Lolland også de gamle Ms-lyntog på Nakskov-København, og siden også IC3. Nu har DSB overladt den forbindelse - som så meget andet - til den lokale BusMadsen og Flixbus.

Som det fremgår af vores billeder af modellen er HELJANs Postvogne LJ Ev 92 og Ev 93 meget vellykkede og med mange fine detaljer, både udvendig og indvendig, med glasklare ruder, A-koblinger, og tilpas vægt på 100 gram og lmed en længde på 130 mm over puffer.

Vognen blev taget ud af drift i 1986, da kørsel med bureauvogne på Nykøbing F.-Nakskov ophørte.



DSBs litra Da 5005 i sine velmagtsdage som Postkontor.

INTET VARER EVIGT

Sic transit gloria mundi, sagde de gamle romere, og det samme kan siges om DSBs litra DA (POSTKONTOR), bygget hos Scandia; et par eksemplarer endte hos Lollandsbanen med hovedkontor i Maribo. Med som latinerne sagde om verdensberømmelsens herlighed og forgængelighed, endte en LJ Ev's vognkasse hos en håndværksmester på Stormarks Allé i Nakskov

FOTO: ANDERS MADSEN

hvor den blev brugt som værktøjsskur for til sidst at ende hos en skrothandler.



FOTO: ANDERS MADSEN



Lollandsbanens Ev som værktøjsskur, der blev skrottet.



NYE BØGER!

AF VIDO HRIBAR

DSBs post- og rejsegodsvogne er i dag historie, og bogen om litra D og E er en ubetinget succes - udsolgt fra forlaget!



DSB

post- og
rejsegodsvogne
1945-1969

Litra D og E

Torben Andersen

**DET
VAR**

POSTTIDER!



ARKIV: T.A.

Det kongelige postvæsen blev grundlagt af Chr. IV den 24. december 1624, og i 1640 blev der indsat postryttere på ruten til Hamborg. Som postmængden voksede, overtog staten postvæsenet i 1711. De firehjulede kuglepostvogne blev indført i 1815 og forblev i drift indtil 1865, men diligencerne og jernbanen overtog en del af postbefordringen fra 1847. Der var 88 posthuse i 1859 fordelt over landet og 137 brevopsamlingssteder. Ved åbningen af København-Roskilde rådede jernbanen kun over to vogne til brug for Den kgl. brev- og

FOTO: K.E.J.



Pakkepost. Vognene blev bygget hos Lauenstein i Hamborg, hvorefter de blev sejlet med skib til Korsør som samlesæt, hvor vogndelene blev endelig samlet færdige. En del posten blev også befordret med skib. Om alt det og mere til kan man læse i 'Lokomotivet's' redaktør Torben Andersens pragtværk af en bog i storformat, udsendt på forlaget TpT.

Antallet af statsbanernes postvogne voksede efterhånden, som jernbanenettet blev udbygget over det ganske

land. Det blev i tidens løb til mange forskellige typer, både fire- og to-akslede som det også fremgår af de mange forskellige tabeller om antallet af postvogne og vognløb i diverse perioder. De første blev bygget i Hamborg, enkelte i Malmø og langt de fleste hos Scandia i Randers. Også en del almindelige G-vogne blev brugt til pakkepostbefordring. Således havde DSB i 1933 en totalbeholdning på 175 postvogne, i 1941 i alt

155 vogne. De blev med tiden ombygget efter behov og udrangeret. Det var heller ikke altid nogen dans på roser at køre med og arbejde i disse vogne, der i mange tilfælde var nogle rys-

FOTO: T.A.





Skjoldene var i brug indtil 1957 på teaktræsvogne.

tende kasser, hvor man dårlig nok kunne stå på benene sådan, som som de sejlede og vuggede.

Efterhånden som udviklingen skred frem, mind-

skedes antallet af postvogne og postbureauer - det sidste, der blev nedlagt, var på København-Fredericia i 1997. Nu er de alle væk, og postvæsenet er blevet til privatiserede Post Nord m.fl., med lastbiler på landeveje i stedet for vogne på skinner. Posthuse er nedlagt eller flyttet til supermarkeder og tankstationer, hvor man kan hente sin post.

Bogen er et meget omhyggeligt skrevet værk, man simpelthen bør have i sit bibliotek. Bogen, der er på 176 sider, er trykt på kraftigt papir med mange sorthvide fotos og tegninger på hver en side, og det undrer ikke, at den er udsolgt fra forlaget, men kan muligvis købes endnu hos modelforhandlere.

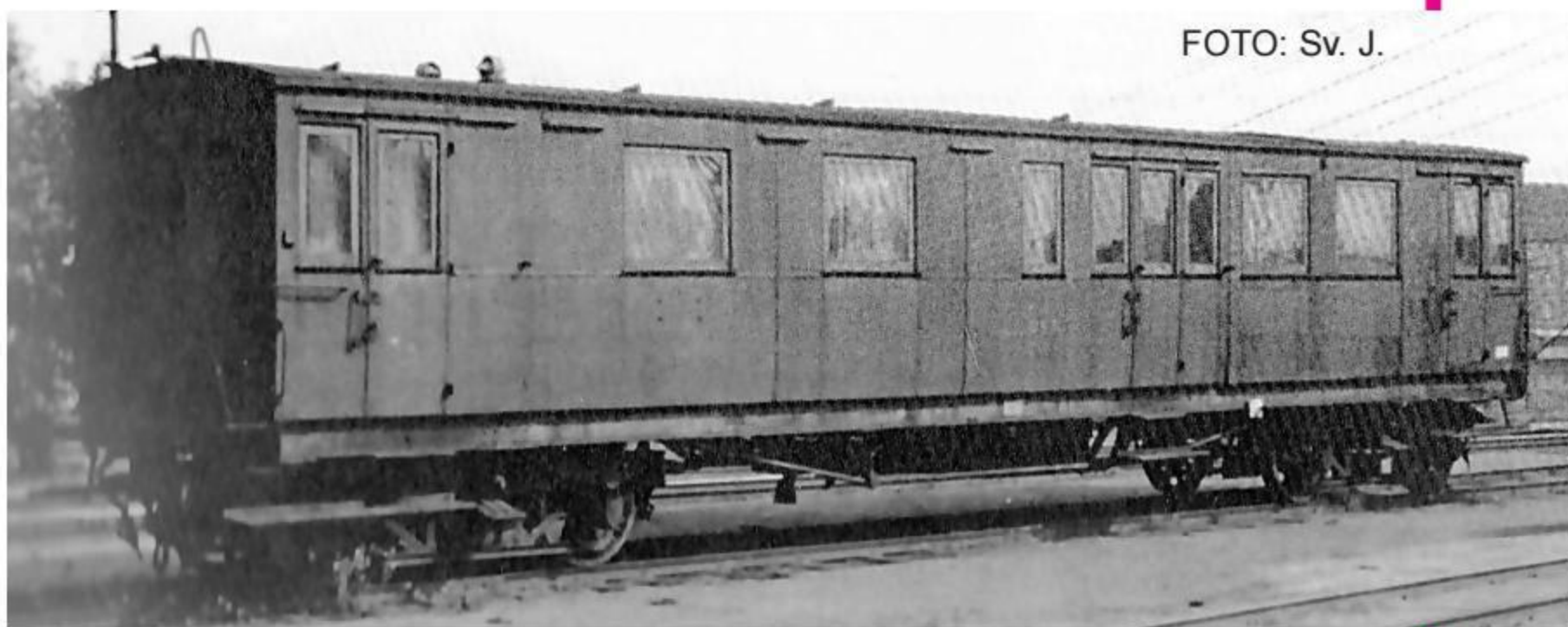


FOTO: Sv. J.

Rekonstrueret SJS F.E. 541 på København Gb. 1951 Vognen er et 'samlesæt' af F.E.-vogne fundet på Sjælland omkring 1917. Vognen har ikke de originale bogier, men 2,1 m jernbogier.

Nyheder 2019-20

Kig forbi din Dekas forhandler og afhent vores nye katalog for sæsonen 2019-20.

KATALOGET UDGIVES 1. OKTOBER 2019



I kataloget kan du orientere dig om de modeller, som vi enten har leveringsklar, eller som kommer på markedet inden sommeren 2020.

Det drejer sig bla. om: nye privatbane Mx'er; flere tankvogne og to helt nye Dekas projekter.
- se hvilke i kataloget

www.dekas.dk

Dekas - Herstedvang 8 - 2620 Albertslund - Denmark



MODELNYT

HURRA FOR DEKAS OG VEJLEDNINGEN



ALLE MODELFOTOS: VIDO HRIBAR

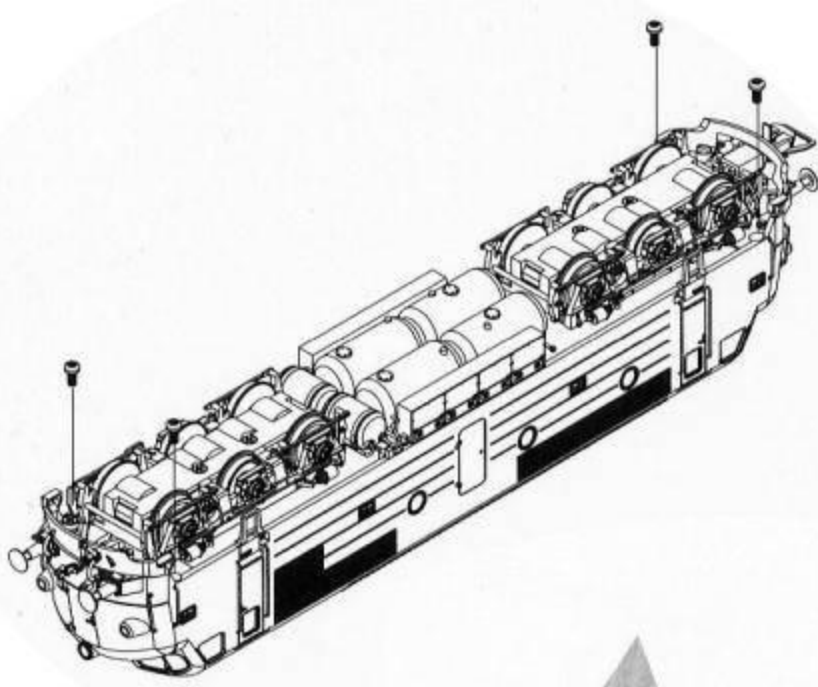
Der er faktisk alle gode grunde til at begejstres for Dekas, den forholdsvis nye danske modelproducent, den unge Kasper Bang Jensen, der allerede fra teenagerårene har præget vores hobby, først som medarbejder, og siden som



Modellen i æsken godt beskyttet fra alle sider.



Ikke blot ligger modellen godt beskyttet af den altomsluttende blister, også skumgummistrimler (se de gule pile) er limet fast for at skåne bemalingen på modellens tag,



egen produ-
cent.

Også i dette tilfælde begynder vi med det første indtryk: emballeringen - en solid papæske, hvor modellen, LJs Mx M34, ligger fast forankret i et blister ned-sænket i massiv skumgummi, som beskytter den mod ydre påvirkninger.

Straks vi åbner æsken, ser vi et

minihæfte med en illustreret dansk brugervejledning som tit savnes eller i bedste tilfælde er meget sparsommelig hos de fleste

danske producenter. Her bringer vi blot et par tegninger fra vejledningen for at vise, hvordan det kan gøres, selv om vi ikke tvivler på, at de fleste godt ved det, men glemmer det for at spare den ekstra omkostning.

Når man skal fjerne overdelen, skrues de fire skruer af, overdelen løftes af som vist til venstre. Det er på samme måde nemt at komme til gearkassen eller foretage smøring, hvortil teflonolie anbefales efter ca. 30 timers drift. Det er også simpelt at udskifte plove/skør-

ter, modellen er

påmonteret ved leveringen.

LJ Mx34 findes i to varianter - med og uden lyd. Personlig foretrækker jeg at køre digitalt men uden lyd, for når mit kommende anlæg ikke skal være større, bliver det en ret støjende affære med tre lokomotiver i gang samtidig. Kørsel med flere er der ikke plads til, og jeg kan nok heller ikke overskue det. Desuden hører jeg



DekaS model af Lollandsbanens Mx M34 med mange skønne detaljer monteret allerede fra fabrikken. Påskrifterne er særdeles...



...tydelige - således ovenstående NohAB-skilt hvoraf det fremgår, at Mx'en er bygget i Trollhättan. Til højre: To LJ Mx'ere holder ved Lollandsbanens værksted.





til en generation, hvor H0-motoren helst skulle køre så tyst som muligt.

Dekas Mx'er uden lyd er udstyret med dekodertype ESU Lokpilot V4 og har otte lysfunktioner: F0 frontlys (retningsbestemt), F1 færdigmeldingsblink, F2 lys i maskinrum, F3 nederste lanterne slukkes, F4 rangerlys (to nederste lanterner i begge ender), F5 slutlys (retningsbestemt, følger F0), F6 ranger-

hastighed og F7 lys i førerrum (retningsbestemt).

Mx'er med lyd har foruden de otte lysfunktioner yderligere seks funktioner. Indrømmet - de er ret spændende selv for mig, som er 'lydallergisk'. Her er det dieselmotorlyd start og stop, langt horn, kort fløjtesignal, koblingslyd, dørlukning på en Bn-togstamme, sporsamlinger/sporstøj (hastighedsafhængigt) og endelig togførerens afgangsflyt. Her er dekodertypen ESU loksound V4,0v, 32Mbit.

At min lokalpatriotiske begejstring for LJ M34 ingen ende vil tage, må læseren ikke tage mig ilde op. For hvor mange entusiaster kan nu 'prale' med så meget privatbane materiel som lollikerne?

Efter overtagelsen fra DSB blev lokomotiverne malet om i LJs orangerød.





metal, både i front og ved døre til fører-rum.

Nogle vil sikkert bemærke, at der ikke er friktionsringe på nogen af hjulene med det formål at øge træk-

Nogle detaljer på Decas model af LJ M34 - den sir-lige og filigranne udfø-



kraften. De er heller ikke nød-vendige, når man tager mo-dellens vægt i betragtning. Lokomotivet, som som måler 205 mm over de fjedrende puffer,

relse af udluftningsåbninger-ne på tag og siderne taler for sig selv. Læg også mærke til rangertrin i front ved pufferne og diverse gribe-stænger af

vejer nemlig imponerende 560 gram, og det skulle give friktion nok således, at træk-kraften ikke skulle være noget problem.



Undervognen - A-koblinger mangler at blive monteret.

LOLLANDSBANENS NOHAB'ER



Mx105 og M36 foran værkstedet i Nakskov.

FOTO: JAN PEDERSEN

Lollandsbanen er i dag kun en skygge af sig selv. Al godstrafik er forsvundet, og nu er det kun persontrafik, der udgør driftsgrundlaget på Nakskov-Nykøbing F., hvor skiftevis nogle af banens 13 IC2 togsæt pendler mellem de større byer tværs over Lolland for over

broen over Guldborgsund at 'kysse' Nykøbing på Falster. Alligevel er der rester af storheden tilbage, siden privatba-



Mx34 ved den nu afmonterede containerkran i Nakskov.

FOTO: JAN PEDERSEN

LJ M38 (My 1153) mens der endnu var noget at fragte fra Nakskov. Nu er den solgt til ContecRail i Køge.

FOTO: JAN PEDERSEN



nen blev indlemmet i Regions-
tog, der i 2015 skiftede navnet
til Lokaltog. I dag har banen
kun få lokomotiver tilbage.
Det er Mx M36 og My 105. LJ
havde også M34, M35 og M37,
men de blev i 2006 solgt til

Svensk Tågkraft (STAB) i
Nässjö. Der var tre Mx'ere,
hvoraf M34 nu lever videre
som H0 model netop udsendt
af DekaS i orangerød lakering.
Lollandsbanen har i de se-
nere år skiftet sit design -

FOTO: JAN PEDERSEN



navnlig typografien - flere gange, hvilket også fremgår af vores billeder. LJ M36 blev i 1991 lakeret i orangerød for i 2017 blive malet gul og har endnu ikke fået noget logo malet på - kun litra M36. LJ M37 har stået hensat i

Nakskov siden 1991 og beholdt DSBs oprindelige rød/sorte design. Der var også endnu en My på LJ - M38 eller ex DSB My 1153. Den kom til Nakskov i 2002 og blev solgt i 2007 til ContecRail i Køge. Det før-

FOTO: OLE MADSEN



M34 blev solgt til Sverige, hvor den blev malet om og fik nyt litra nr. 1033

nævnte My 105 er kommet til Nakskov i 2019 fra Holbæk. Der var også to andre Mx'ere hos Lollandsbanen, men de blev ophugget på det nu lukkede Nakskov Skibsværft.



M36 og My 105 holder på Nakskov stations område.