

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 38 · april 2018

DKK 122,-



Det er tysker!

- **TUR TIL HFHJ I 1965**
- **DEN HEMMELIGE BANE**
- **TODÆKKERE PÅ BANE OG VEJ**
- **BANEN I HAVET**
- **KUNST PÅ MODELBANEN**
- **STOR BOG OM FAXE JERNBANE**



Scan koden eller
send en e-mail til
birgit@turn.dk
og bestil dit
abonnement

BK 19.04.2018 - 13.06.2018
DKK 122,- Euro 16,50

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 0 0038
BK returuge 24

GENOPTRYK AF MX/MY

HELTJAN

MED ESU 4.0 LOKSOUND



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UD GAVE

43424 - DSB MX 1023 - AC m. lyd

43423 - DSB MX 1023 - DC m. lyd



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UD GAVE

43433 - DSB MX 1026 - DC m. lyd

43434 - DSB MX 1026 - AC m. lyd



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UD GAVE

44523 - DSB MY 1135 - DC m. lyd

44524 - DSB MY 1135 - AC m. lyd



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UD GAVE

44533 - DSB MY 1118 - DC m. lyd

44534 - DSB MY 1118 - AC m. lyd

KLAR TIL DIN BESTILLING!

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK

EKSKLUSIVE Y-TOG HOS RC KONGEN

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!



LOLLANDBANEN YM60 + YP70 + YS82

41331 - DC DIGITAL
41332 - AC DIGITAL
Pris pr. sæt **3.395,-**

41333 - DC DIGITAL MED LYD
41334 - AC DIGITAL MED LYD
Pris pr. sæt **4.395,-**



41315 UDSOLGT

41315 UDSOLGT

41315 UDSOLGT

41315 UDSOLGT

41315 GRIVSKOVBANEN MELLEMSVOGN YP21

Pris pr. vogn
595,-

KLAR TIL DIN BESTILLING!



FACEBOOK

facebook.com/rckongen



YOUTUBE

youtube.com/user/rckwebshop



RCKONGEN.DK

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 38, 7. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, birgit@turn.dk, tlf. 61 42 66 21
(træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.350. Løssalgpris kr. 122,-

Abonnementspriser for 2018:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 625,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 725,-
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 825,-

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på Spor og baners bankkonto:
Totalbanken Reg. nr: 6880 - konto nr: 28 49 031
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

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

Abonnenter i EU og SEPA:

Swift BAAADK21, IBAN DK 74 68 80 00 04 90 17 15

Abonnenter uden for EU:

Swift BAAADK21 via DANBDK22,
IBAN DK 40 68 80 00 02 84 90 31 (betal i DKK)

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. De i artiklerne fremførte synspunkter og meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Indholdsfortegnelse

Leder	s. 3
Den hemmelige bane	s. 5-7
Tur til HFHJ i 1965	s. 8-10
DSB International 2003 og afsked	s. 11-12
Interview med René Wilfer	s. 13-14
Litra N igen	s. 14-16
Mail Rail	s. 17-21
Omkring Faxe Jernbane 1864-1982	s. 22
Det' en tysker!	s. 22-23
En fantastisk historie	s. 23-24
Nye sporvognsskrifter	s. 24-25
Kommentar til særhæfte	s. 25
Fotobog fra et langt jernbaneliv	s. 25
Lokomotiver på schweizisk	s. 26
Efterskrift til artiklen om Schleswiger Kreisbahn	s. 26
Banen i havet	s. 27-29
Byg en banegård	s. 30-32
Made by Dekas	s. 33-34
Kunst på modeljernbanen	s. 35-39
En dyster maskine	s. 40-41
Sjælden post fra Heljan	s. 42-44
Verdens grimme bil - i H0	s. 45
Pwg som fransk togførervogn	s. 46
Flere nye figurer	s. 46
Gummi-sporvogn i Ringsted	s. 47
Tuborgvogne fra Märklin	s. 47-48
En vinvogn for alle	s. 48
Railpro-vogn fra Roco	s. 49
Genanvendelse af gamle skinner	s. 49-51
De første todækkerbusser	s. 51-53
Et lille efterspil	s. 53
Todækkere på skinner	s. 54-55
Todækker i model	s. 55
Historisk udflugt med Danmarks Jernbanemuseum	s. 56
MaK-lokomotiver på vej	s. 57-58
Tålmodighed - eller held?	s. 59
Rettelse	s. 59
Cykling på Kalvehavebanen	s. 59

Forsidebillede:

N 208 med godstog på Fyn, cirka 1969. Her ses bl.a. en af Premier Is-vognene. Foto Kaj Pedersen.

DANMARKS STØRSTE SAMLERTRÆF FOR GAMMELT LEGETØJ

TOG, BILER, DUKKER, BAMSER, FLY, SKIBE, FIGURER M.M.

FREDERIKSBERGHALLEN

i den store hal 4, JENS JESSENS VEJ 16, KØBENHAVN F

SØNDAGE i 2018: 22. APRIL,

2. SEPTEMBER, 2. DECEMBER

kl. 11.00 - 15.00 GRATIS ADGANG

info 40 28 40 57

Dette nummers besøg på et modelbane-anlæg adskiller sig en del fra de hidtidige besøg, idet jeg denne gang viser et anlæg, der ikke længere eksisterer – og som havde en broget eksistens i den tid, det eksisterede. Det kan vise noget om drømme, der bristede, og visioner, der gik tabt. Heldigvis har langt de fleste af de anlæg, der har været præsenteret gennem årene, vist deres værd og har været til glæde for såvel ejere som besøgende. Med forårets komme virker det også som om, at interessen for modeljernbaner vågner igen.

Bevares, mange benytter vinterens kulde og mørke til at få bygget modeller og anlæg, men for mig virker foråret og sommeren altid mere inspirerende på modelbyggeriet end årets mørke måneder gør. Også andre sider af hobbyen har det ubetinget bedre i sommerhalvåret – det gælder såvel udflugterne til almindelige jernbaner som til veteranjernbaner, ligesom fotografering altid er bedre i fuldt dagslys.

Skal man tolke de nuværende, politiske signaler, synes jernbanen slet ikke at have nogen plads i fremtidens langdistance- trafik – ufatteligt, at man planlægger en gigantisk Kattégatbro uden at på forhånd inkludere den mest energi- og miljøvenlige, effektive transportform, jernbanen. Rundt om os anlægges højhastighedsbaner rask væk – Sverige, Tyskland, Frankrig, Spanien satser massivt på moderne jernbaner, men Danmark halter – næsten pr. automatik – bagefter. Tænk bare på, hvor omstændeligt det har været – og stadig er – at få anlagt moderne sporvejssystemer (letbaner). En underlig, bagstræbende holdning – skal landet (og vandet) da totalt belægges med asfalt, før billobbyen er tilfreds?

Modelnyt

De store saneringer i modeljernbanebranchen fortsætter. I marts kom den triste meddelelse om, at Fleischmann – et af branchens ældste mærker – fra næste år udelukkende er henvist til at lave N-modeller. Roco, som ejer Fleischmann, laver i

forvejen talrige H0-modeller, hvorfor der er et ret stort sammenfald mht. modeller. Da Rocos modeller og værktøjer generelt er af nyere dato end Fleischmanns, uddør det gamle mærke altså. Det er nok klogt set ud fra en virksomhedsstrategi, da begge firmaer jo stort set har lavet de samme modeller – måske med en overvægt af de moderne modeller hos Roco, mens Fleischmann mere har holdt sig til det klassiske segment. Det er ingen hemmelighed, at medarbejderne på Fleischmann fik sig en grum forskrækkelse for nogle år siden, da det hæderkronede firma gik ned og blev overtaget af den østrigske yngling. Kun langsomt genvandt Fleischmann dets identitet, og da jeg talte med flere af medarbejderne på Nürnberg-messen, var de tydeligt skuffede over kun at måtte lave et begrænset antal nyheder – selvom de havde lyst og evner til at lave det dobbelte antal i højere kvalitet.

Det er altså ved at være forbi nu – så fremover vil klassiske Fleischmann-modeller måske ligefrem stige i værdi, når de med tiden bliver mere og mere sjældne? På det hjemlige marked er der ikke sket ret meget i længere tid, men der skal nok komme nyheder – før eller siden. På en måde gør det ikke så meget med en kortere pause i modeludbuddet – vi har gennem mange år været forkælede med mange nye og fantastiske modeller, så lad os lige sunde os – snart kommer jo f.eks. hobby trades ML-vogn, Heljan vil berige os med MaK-diesellokomotivet, og Brawa fremtryller flere, flotte model-

ler, så foreløbig er der ingen grund til klagesange. RC Kongen melder også, at der er planlagt flere nyheder, men hvilke er foreløbig en hemmelighed. Roco og Märklin udsender også danske modeller løbende.

Husk Legetøjsmarkedet i Frederiksborg-Hallen den 22. april. Her er Spor og baner også tilstede med såvel biler, tog og bøger/blade. Endvidere efterlyser Willi Breidenbach, Ochtruper Veranstaltungs GmbH, der arrangerer udstillingerne i Dortmund og Bremen, flere, danske modeljernbaneanlæg i alle sporvidder og størrelser til kommende arrangementer. Send en mail (på tysk eller engelsk) til info@bv-messen.de for at høre nærmere.

Med det vil jeg ønske alle et godt og konstruktivt forår – og som det ses, har redaktionen nys fået en kreativ medhjælper. Vi får se, om det giver resultater mht. stoffet i denne april måned!

Med venlig hilsen, Flemming Søeborg



Den nye redaktionselev Sintra Atlantico undersøger med stor iver nye modellers bide-fasted. Foto SoB



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

- Specielle lime til pap- og kartonhuse
- Card Glue, Glue 'n' Glaze, Tacky Glue
- RC Modellers Craft Glue
- Plastic Magic, Rocket Plastic Glue



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

Telefon: +45 4045 9230
Telefontid: hverdage 9:00 - 15:00

ABONNÉR PÅ SPOR OG BANER:

kontakt - birgit@turn.dk

NÆSTE NR. UDKOMMER:

14. juni 2018

Den hemmelige bane



Anlægget havde store dimensioner, men det hører jo til amerikanske anlæg.

Tekst Rolf Brems, fotos Jan Nielsen

Har du nogensinde hørt om den hemmelige bane? Nej, selvfølgelig ikke, den er jo hemmelig – eller var. Den hemmelige bane var en amerikansk inspireret bane i H0, som opstod omkring en kreds af modeljernbaneinteresserede, der ville lave noget med lange strækninger og bløde kurver. Jeg hørte om den i slutningen af 1980'erne, jeg har jo selv en passion for amerikanske jernbaner, men det lykkedes mig aldrig at opspore den.

For nogle år siden i forbindelse med en anden artikel fandt jeg tilfældigvis ud af, at vedkommende, jeg besøgte, havde været med i klubben, men da klubben opstod lidt på kant med daværende kommunale tilskudsordninger, ville han helst ikke lægge navn til artiklen. Men her er historien.

Needles-Kingman Model Railroad

I 1970'ernes modeljernbanemiljø var der nogle entusiaster, som gerne ville lave noget større end det, man kunne hjemme i lejligheden eller huset. Det var heller ikke alle, man ville have med, det er jo tit harmonien i en klub, der er den største udfordring.

Man fandt et kælderlokale på 240 m² på Nørrebro. Der var et par tilstødende lokaler, hvor ikke alt blev anvendt, selvom man var glade for, at der også var plads til kaffebord. Til gengæld kunne man få den mistanke, at Sortedamsøen var en del af det faste inventar. Der var meget fugtigt og til tider høj vandstand i rummet. Toiletterne var udenfor - her opdagede man så, at man skulle dele faciliteterne med områdets narkomaner.

Man fik delvist istandgjort lokalet, men forskellige rørføringer fra boligerne ovenover gik gennem rummene i lav højde, og dét kombineret med lokalets egen lave højde gjorde, at det ikke var det mest optimale rum. Ofte skulle man dukke sig, når man navigerede rundt. Der var dog den fordel, at et fjernvarmerør gik gennem lokalerne, og da man havde "glemt" at isolere det, var temperaturen ganske acceptabel.

Banen skulle finansieres gennem klubvirkksomhed med et kontingent på 100 kr./md., ganske dyrt for nogle, og derfor kneb det lidt med at komme i gang. I 1980'erne kunne man få kommunale tilskud til diverse foreninger, og tilskuddene blev givet efter antal med-

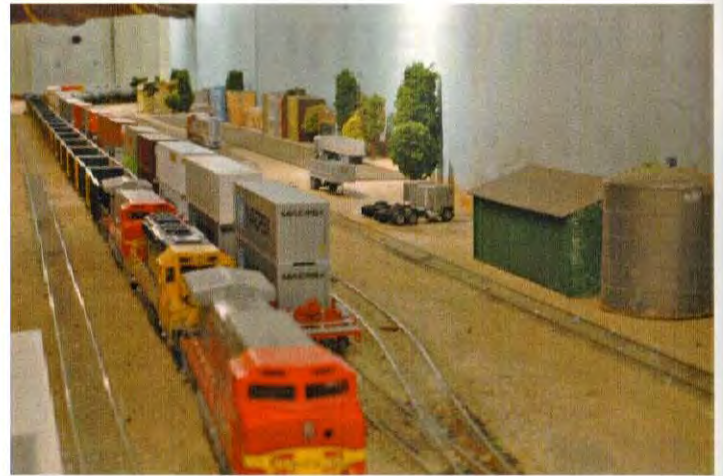
lemmer under 18 år. Et kreativt medlem skaffede nogle medlemskartoteker fra andre idrætsforeninger, som så blev "indmeldt" i klubben. Det gav et – kan man kalde det - økonomisk "råderum", da der var store omkostninger i starten.

Kreative sjæle bag anlægget

Anlægget blev bygget som en "åben rammekonstruktion", dvs. at sporene blev lagt oven på udskårne træprofiler. I alt var der ca. 180 m² baneareal, resten var gang og opholdsrum. Da det var store flader, der skulle dækkes med landskab, var kreativiteten vigtig. Det blev hønsenet, der dannede grundlag, og dette produkt kan bruges under både marker, kløfter og bjerge. Oven på dette blev der så lagt to-tre lag gips-gaze, samme produkt man anvender på hospitaler til brækkede lemmer. Dyrt? Ja, men et af medlemmerne fik oplyst, at hospitalerne testede denne gips-gaze omhyggeligt, for når gipsen hærdet, udvikles der varme, og var gipsen af dårlig kvalitet, blev den for varm, og huden fik brandsår. Disse partier af gips-gaze blev så kasseret, men medlemmet fandt ud, af hvem der solgte det og fik en ordning, der gav klubben mulighed for at købe det til "vennepris". Når gips-gazen var hærdet oven



Det virker utroligt, at så lange vognstammer kan trækkes af sted uden at vælte i kurverne.



Moderne godstrafik med containere i to etager præger billedet på de lange strækninger.

på hønsenet, skulle der smøres våd gips ud over det hele som et jordlag. Det var igen dyrt, da der skulle anvendes ca. 500 kg. Og hvad skete? Et medlem havde via sit arbejde kontakt med en gipsfabrik i Jylland, og vupti - så stod der 500 kg - helt gratis! Fantasien og kreativiteten kom på prøve, da landskabets tekstur i Arizona mindede mere om en grusgrav end om en jysk kornmark, som de fleste medlemmer kendte. Medlemmer med en særlig evne udførte nu klipper, broer, tunneller, stationer mm. Huse og skinner blev fremskaffet fra USA via bekendte, bl.a. en SAS-pilot, der havde pakker med hjem efter hver tur.

Et avanceret anlæg

Forbilledet var Atchison, Topeka and Santa Fe (ATSF), en bane, man ikke kommer udenom, hvis man vil have kørsel i ørkener, kløfter og dale. Banen var en del af de store "Class 1 Railroads" i USA, strækningen Needles-Kingman

ligger i Arizona. Banens inspiration er i øvrigt hentet i en bog som beskriver den rigtige bane, "Route of the Warbonnets" (Warbonnet = fjerdragt for en indianerhøvding).

Banen var en "point-to-point" eller "dogbone", en slags kødbensformet bane, da et tog normalt ikke kører i ring, men kommer tilbage fra den retning, det kørte mod. Og det var lange tog, der blev flyttet rundt på, tog længder på stationerne kunne være op til seks-otte meter, hvis der skulle krydses. Skinnerne var Atlas kode 100 efter amerikansk standard mht. svelleafstand (de ligger tættere end i Europa). Højden på anlægget varierede fra 130 til 160 cm for at man kunne "se ind på toget" i stedet for at se det ovenfra. Strækningen var i alt på ca. 200 meter, mest som dobbeltspor.

Banen var enestående og utrolig krævende, både fordi man skulle have en

usædvanlig god trækraft, men også fordi den var opdelt i mange afsnit, som kunne vælges på en stor hovedpult. Dette gjorde, at man kunne være ti mand beskæftiget med at styre togene. Selvfølgelig gav det også problemer, men mest pga. manglende disciplin. Alt dette var lige før DCC (digitalstyring) kom til Danmark.

Man havde sågar i samarbejde med et par ingeniører fra Brüel & Kjør etableret et forsøg på at projektere et lignende system. Det var svært og dyrt og endte i et simpelt kontrolsystem, dog med en hel del elektronik til hastighedsreguleringen. Lokomotivføreren fulgte sit tog rundt på banen og styrede det fra en håndholdt enhed, lige som nutidens DCC-styring. Tilslutningen flyttede man så fra sektion til sektion, så man kom hele banen rundt.

Fra krise til nedlæggelse

For at tiltrække lidt flere medlemmer,



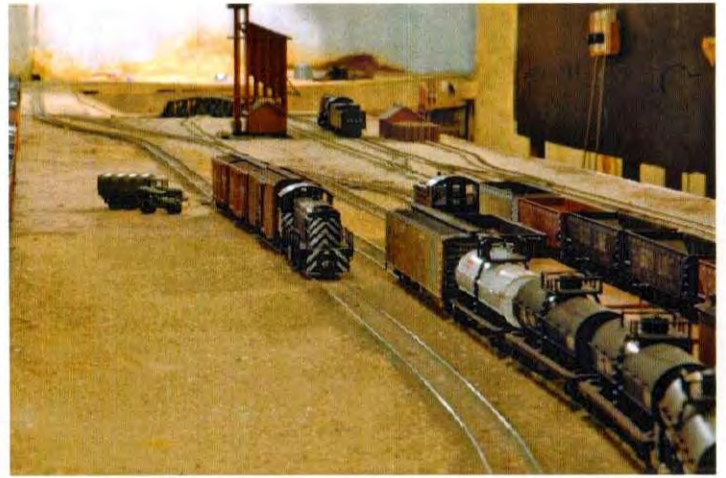
Amerikanske tog kan være trukket af temmelig mange lokomotiver. Bemærk 'landskabet' - det blev vist ikke helt færdigt.



Boxcars og streamline cars - typiske indsalg på amerikanske anlæg.



Nr 3753 fra Santa Fé er en 4-8-4-maskine, ved en anden bane kaldt Northern-typen - her foran nogle diesellokomotiver i Warbonnet-bemaling.



Rangering på en mellemstation.

som havde midler eller bare ville sponsorere klubben, rettede man henvendelse til den amerikanske ambassade og til Dansk Amerikansk Venskabsforening - hvilket var forgæves.

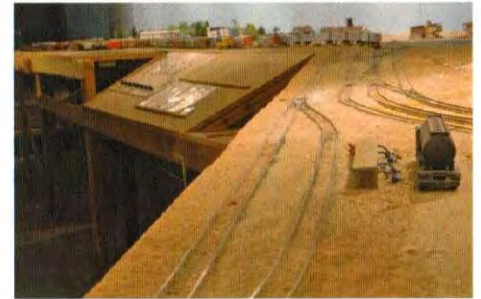
Et af medlemmerne havde gennem Danmarks Radios filmindkøber kontakt til TV-Byen, hvor man forsøgte at få et kælderlokale, men også det var forgæves. Op gennem 1990'erne fik klubben flere udfordringer: Asbestloftet dryssede konstant, fugten i rummet fik skinnerne til at korrodere, så det var svært at holde anlægget kørende. Derfor forsvandt nogle medlemmer.

Som noget helt nyt forsøgte man at sælge månedsbilletter eller sågar endags-

billetter, hvilket var en succes for dem, som måske følte, at et fast kontingent var for dyrt i forhold til udnyttelsen. Igen blev klubben ramt af en vandskade. Samtidig ville ejeren hæve huslejen, og i den kombination forsvandt gejsten. Det kreative medlem med medlemskartotekerne blev senere anklaget for svindel med kommunale tilskudsordninger (og tyverier fra olietanke i villager), hvorefter han stak af til Sydamerika, efterladende konen med et forgældet hus. Hans senere skæbne er ukendt. Klubben lukkede sidst i 1990'erne.

Efter lukningen forblev lokalerne i privat leje med resterne af banen, men også dette initiativ var uden fremtid,

og rummet er i dag anvendt til andre formål. Tog og bygninger er alle i privat eje på en ny, amerikansk bane et sted i Københavns omegn.



Sporene, der nærmest ligger direkte oven på sandet, minder mere om primitive smalsporsbaner end egentlige hovedlinier.



Et sidste blik på det hemmelige anlæg - bygningen til højre ser meget interessant ud.

Tur til HFHJ i 1965



Det første billede tog jeg i Hillerød af denne smukke vogn. Den havde nr. 51, for HFHJ brugte ikke litra på personvognene. Den var bygget til Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted-Banen (SNNB) i 1910, hvor den åbnede. I 1930 blev den købt af HFHJ, der ombyggede den flere gange. Bemærk de spinkle bogier. I 1969 kom den til Helsingør Jernbaneklub (HGJK), så heldigvis blev den bevaret.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Efter besøget i Skagen var det HFHJ (Hillerød-Frederiksværk-Hundested-Jernbane), der

fik besøg af mig lørdag den 2. juni 1965. Lynetternes indtog nærmede sig, og jeg ville gerne have nogle billeder af de lokomotivtrukne tog, hvor personvognene var meget forskellige. Jeg

har altid bedst kunnet lide et "rigtigt" tog med vogne trukket af et lokomotiv, men jeg regnede med, at de forsvandt med tiden.

Det gjorde de nu ikke helt på HFHJ, for man købte i 1989-90 fire brugte Mx fra DSB, hvor de var blevet overflødige. De skulle bruges til tog med gennemgående vogne fra København til HFHJ og omvendt, og som krævede rangering i Hillerød. Desuden kørte der en del godstog med stål fra Stålvalseværket i Frederiksværk til København og videre.

Da jeg besøgte HFHJ i 1965, var der ikke tænkt på lynetter og Mx'er. Man rådede kun over to fireakslede MaK-lokomotiver bygget i Tyskland og med hydraulisk kraftoverførsel og et diesel-elektrisk lokomotiv bygget hos Frichs i Aarhus af samme glimrende model, som fandtes ved flere danske privatbaner.

Desværre gemte solen sig, men jeg fik da en del farvebilleder alligevel. Da jeg forlod HFHJ for at tage til museumsbanen i Maribo, var jeg godt tilfreds. Døm selv om jeg ikke havde grund til det.



Jeg skyndte mig op mod stationen og fik et billede, da mit tog blev rangeret baglæns op til stationen. Heldigvis var der en lille sti til højre.



Da mit tog rullede ind på Hillerød banegård, steg jeg ind i en tidligere Maybach-motorvogn fra Mariagerbanen, der i 1958 var blevet ombygget til personvogn nr. 7. Der var så mange rejsende, at jeg måtte stå op næsten til Hundested. Billedet viser mit tog på havnen i Hundested, hvorfra der gik færge til Grenå. Trækraften var Frichs-lokomotivet M 8 og derefter en Kuhlman-vogn, som i den ene ende havde en 1.klasses salon med løse stole. Efter den kom vogn nr. 7 og til sidst en tidligere DSB Eco.



Når man ved HFHJ blev træt af en vogn, kørte man den tilsyneladende ud i den nærmeste grøft for enden af stationen. Vognen blev bygget til Aars-Nibe-Svendstrup-Jernbane (ANSJ) i 1899. Derefter kom den til Varde-Nr. Nebel-Jernbane (VNJ) i 1903, men der faldt den ikke til ro, for i 1909 kom den til Aarhus-Hammel-Thorsø-Jernbane (AHTJ). I 1927 fandt den endelig vej til Nordsjælland, hvor den fik nr. 50. Nu var den så endt i "muddergrøften".



Da jeg kom op til stationen, var man ved at koble M 8 til den anden ende af toget, så det var klar til at køre tilbage til Hillerød, hvilket blev overvåget af adskillige banemænd.



Da toget til Hillerød var kørt, viste det sig, at man havde efterladt "Kuhlman-vognen", som så blev afhentet af den lokale rangetraktor T 4. Den var bygget i Nagbøl i 1961 og straks leveret til HFHJ i modsætning af flere af personvognene!



Ved remisen stod en række velholdte skinnebusbivogne. Jeg så ingen skinnebusstog, men de havde nok ikke kunnet klare nogen af lørdagstogene. Første vogn til venstre kan jeg ikke bestemme, men den midterste var Sp 2, og den til højre var Sb 1.



Da det nærmede sig togtid, gik jeg lidt ud ad banen og tog dette billede lige ved indkørslen til stationen. Toget blev trukket af M 11, som var et af MaK-lokomotiverne. Første vogn efter lokomotivet var den korte tidligere Maybach-motorvogn nr. 5. Resten af vognene fortabte sig i bevoksningen.



M 11 kom hurtigt tilbage fra havnen og begyndte at rangere udenom vognene med forbavsende fart og dødsforagt. Så man på de spinkle skinner på sidesporene, kunne man godt blive betænkelig. Efter at toget igen blev samlet uden uheld, steg jeg ombord for at komme til Frederiksværk.



Da jeg kom til Frederiksværk, var der krydsning, så jeg kom ud af toget i en fart. På billedet kommer M 8 med et tog mest bestående af CL-vogne, tre fra DSB og en enkelt fra HFHJ samt forrest en tidligere ECO. Formentlig er flere af vognene gennemgående fra København.



Jeg gik lidt rundt på stationen, og for første gang så jeg traktor 3, som var hjemmebygget. Motorbogien fra Maybach-vognen M 7 samt bremseudrustningen fra et damplokomotiv blev til en rangertraktor, som viste sig at fungere udmærket. Den blev færdig i 1956, og i 1989 tilfaldt den Dansk Jernbane Klub (DJK), så den er bevaret.



Da min hjemrejse nærmede sig, gik jeg over på perron 2 og afventede mit togs ankomst. Det var igen M 8, der lagde sig lunt i svinget ved indkørslen til Frederiksværk. Der var kraftig overhøjde i kurven.



Vel ankommet til Hillerød tog jeg et billede af mit tog på stationen. Det må have været et særlig fint tog, da der var to "Kuhlman-vogne" med.



Pludselig kom Stålvalseværkets traktor frem med et par vogne. Så vidt jeg kunne se, var det en Jung-traktor, bygget i Tyskland, men ellers har jeg ikke fundet noget om den.

DSB International 2003 og afsked



Harmonikamusik på Lokmuseet i Grängesberg. Foto Allan Testrup.

Af Allan Testrup

Jeg er nu kommet til slutningen af 2002. I DSB Udland var der stadig fremgang i salget trods det, at vi havde mistet salget mellem Hovedstadsområdet og Skåne, da indvielsen af Øresundsbroen betød et nyt takstsystem (Øresundstakst), der blev betragtet som "Indland". Det havde i 1996 været en god ide at etablere et "videnscenter", der betjente kunder på telefonen og samtidig støttede rejsebuureauer og de stationer, der stadig solgte billetter til udlandet. Al billetudstedelse skete nu på computere og køreplaner var nu digitale, så de tidligere tariffiler på papir og papirkøreplaner blev kun brugt som reserve. Efter at DSB International var nedlagt, mærkede vi, at der ikke mere var så stor interesse i DSB for billet salg til udlandet, som da vi startede i 1996. Vi var dog stadig en selvstændig produktionsenhed, men omkring nytår 2002/2003 kunne jeg mærke, at mine anelser om ændrin-

ger var rigtige. Vi blev nu lagt sammen med Telefonsalg Indland under telefonsalgschef Bo Mikkelsen. Der var etableret et sekretariat for telefonsalg i Randers, som på sigt skulle overtage administrationen af alle telefonsalg herunder økonomi, tjenestefordeling og turskifter m.m. Der var planer om samme åbningstid som DSB Indland, og da jeg gjorde opmærksom på, at det var der ikke behov for og økonomi i, var svaret fra min chef, der skulle vise sin magt, at så kunne medarbejderne i Udland jo tage telefoner i DSB Indland, når de var ledige. Det var jo ikke helt det, der i 1996 var ideen med at oprette DSB Udland. Der var også ændringer i tilrettelæggelse af tjenesten, hvor arbejdet i teams ville blive fjernet. Så i løbet af foråret kunne jeg ikke rigtig se mig selv som en del af denne organisation. Jeg drøftede det med Jytte, der nu var hjemmegående på rådighedsløn og kvote 2-studerende på universitetet, og vi gennemgik vores økonomi. Jeg havde også et ønske om at få mulighed for

at dyrke min historiske interesse om de to verdenskrige og første halvdel af 1900-tallet samt flere ture med campingvognen i længere tid. Efter 10 år i skolen og 46 år i DSB, hvor andre havde bestemt over min tid med skoleskemaer og tjenestelister, havde jeg behov for selv at bestemme, hvad jeg ville. Så resultatet blev at, jeg ansøgte om min afsked, og den 30. juni 2003 blev min sidste arbejdsdag i DSB. Jeg fik dog et halvt års løn, så afskeden var ved udgangen af 2003.

På min sidste arbejdsdag havde medarbejderne fyldt mit kontor med flag og balloner. Jeg blev "uniformeret" med jakke, slips og kasket med besked om at beholde det på resten af dagen. Medarbejderne havde arrangeret en lille afskedsfest for mig, og jeg fik også gaver. En dejlig dag og jeg fik sagt farvel til medarbejderne og ønskede dem alt godt i fremtiden. Så var det forbi med at arbejde, så vi pakkede campingvognen og tog på en længere tur til Sverige.



Toget, der blev holdende i Mora. Foto Allan Testrup.



Fra dengang, hvor DSB stadig havde nattog og en del international trafik. Nattoget på Høje Tåstrup station den 16. februar 2006. Foto Tommy Jørgensen.



Så er jeg ved at pakke sammen på den sidste dag i DSB Udland. Slg. Allan Testrup



Mit kontor sidste dag i DSB Udland. Slg. Allan Testrup.

Første mål var til Mora med et ophold undervejs. Vi skulle køre med et særtog med damp fra Mora til Sveg og retur. Men desværre, lokomotivet var brudt ned, så vi måtte nøjes med morgenkaffe i toget, der blev holdende i Mora. Vi fortsatte turen rundt i Sverige, fordelen ved camping er, at vi kan køre og gøre ophold, som vi har lyst til.

Vi var til dansefestival i Malung, ude at sejle på Siljansøen, forbi Grängesberg til musikaften med harmonikamusik på jernbanemuseet (Lokmuseet) og en togrejse på Anten-Gräfsnäs Järnväg.

Den 2. september holdt DSB en afskedsreception for mig, og her fik jeg hilst på mange gode kollegaer og samarbejdspartnere fra min tid i DSB, og familie og venner var også inviteret. Jeg har aldrig fortrudt, at jeg tog min afsked og blev pensionist. Jeg har haft

en dejlig tid, hvor DSB var en stor virksomhed med mange muligheder og gode og spændende oplevelser og arbejdsopgaver, gode kollegaer og en del gode chefer og nogle enkelte chefer, som jeg ikke var begejstret for. Tilfældigheder, beslutninger og interesser formede en karriere, som blev anderledes, end jeg havde forudset.

Jeg har nu været pensionist i 15 år og keder mig ikke. Vi har fem dejlige børnebørn, jeg har været på Løgumkloster Højskole nogle gange, gået til madlavning og vi har haft dejlige ture i campingvognen i Danmark og Sverige (hvor vi kørte med flere veteranbaner m.m.). 2012 var det sidste år, vi kørte, og vi er nu fastligere på Bildsø Camping nord for Korsør om sommeren. Og jeg mødes stadig med tidligere kollegaer i forskellige sammenhænge i løbet af året.

Jeg håber, at du har haft fornøjelse af at læse mine erindringer fra DSB, der nu er helt anderledes, og jeg takker alle, der har hjulpet med billeder, årstal og lignende og til redaktøren af Spor og Baner Flemming Søeborg, der har givet mig spalteplads.



Tale ved min afskedsreception den 2. september 2003. Slg. Allan Testrup.

Interview med René Wilfer

Af Flemming Søeborg. Foto Matthias Fröhlich

- Goddag, hr. Wilfer. Hvordan kom de til Piko?

- Jeg overtog ganske enkelt virksomheden i 1998 – virksomheden var til salg, og jeg slog til.

- Havde De særlige forudsætninger for at drive en så speciel virksomhed?

- Det havde jeg. Jeg var indtil da forretningsfører hos Pola, så jeg kendte udmærket til markedet og har beskæftiget mig gennem mange år med modeltog. Piko var allerede blevet grundlæggende saneret i 1992, altså kort efter den tyske Genforening, så det var et sundt foretagende.

- Hvordan vil De beskrive Pikos kerneområder?

- Vi vil først og fremmest stole på vor egen styrke, det vil sige at levere nye modeller af god kvalitet. Produktudviklingen spiller en stor rolle på det tekniske/digitale område, hvor vi netop har udviklet nye dekodergenerationer. Vi er blandt de førende firmaer på dette område. Med til firmafilosofien hører, at vi fremstiller næsten alle dele selv, så vi har styr på hele produktionsgangen.

- Piko udsender i disse år en række nye modeller af allerede kendte lokomotiver. Kan der ikke være en risiko for, at markedet bliver "overmættet"?

- Nej, det tror jeg ikke. De modeller, vi udsender, kan ikke sammenlignes med de ældre modeller, der allerede er på markedet, for vi satser stort på produktudviklingen.

Et eksempel er skinnebussen (VT 98, omtalt i nr. 37, red.), hvor vi har udviklet en mængde nye funktioner, således at elektronikken selv finder ud af konstellationen – om der er én eller flere bivogne koblet til motorvognen. Kunden skal altså ikke selv fumle med diverse stik eller kontakter eller foretage besværlige programmeringer for at få tingene til at virke.

Det er også den første model af skin-



Der blev lige tid til et hurtigt billede af den meget travle chef for Piko, dr. René Wilfer og undertegnede på firmaets stand. Foto Matthias Fröhlich.

nebussen, hvor destinationsskiltet i sideruderne er med – og så er det endda med belysning.

- Vil sådanne ekstra funktioner være almindelige fremover?

- Bestemt ja. Vi har teknologien til det, og det er vor strategi. Lyd- og lysmodulerne betyder meget for vore dages lokomotivmodeller. Vi vil levere de bedste modeller til forbrugerne og

gøre, hvad vi kan, for at alle får mest mulig fornøjelse af modellerne. Vi regner med hvert år at levere 15-20 komplet nye modeller ud over varianter af bestående modeller. Og dertil kommer jo, at vi agerer på næsten alle områder – N, TT, H0 og LGB dækker vi med utallige modeller og nyudviklinger.

- Betyder det, at vi kan forvente specielt udviklede, danske modeller fra Piko?

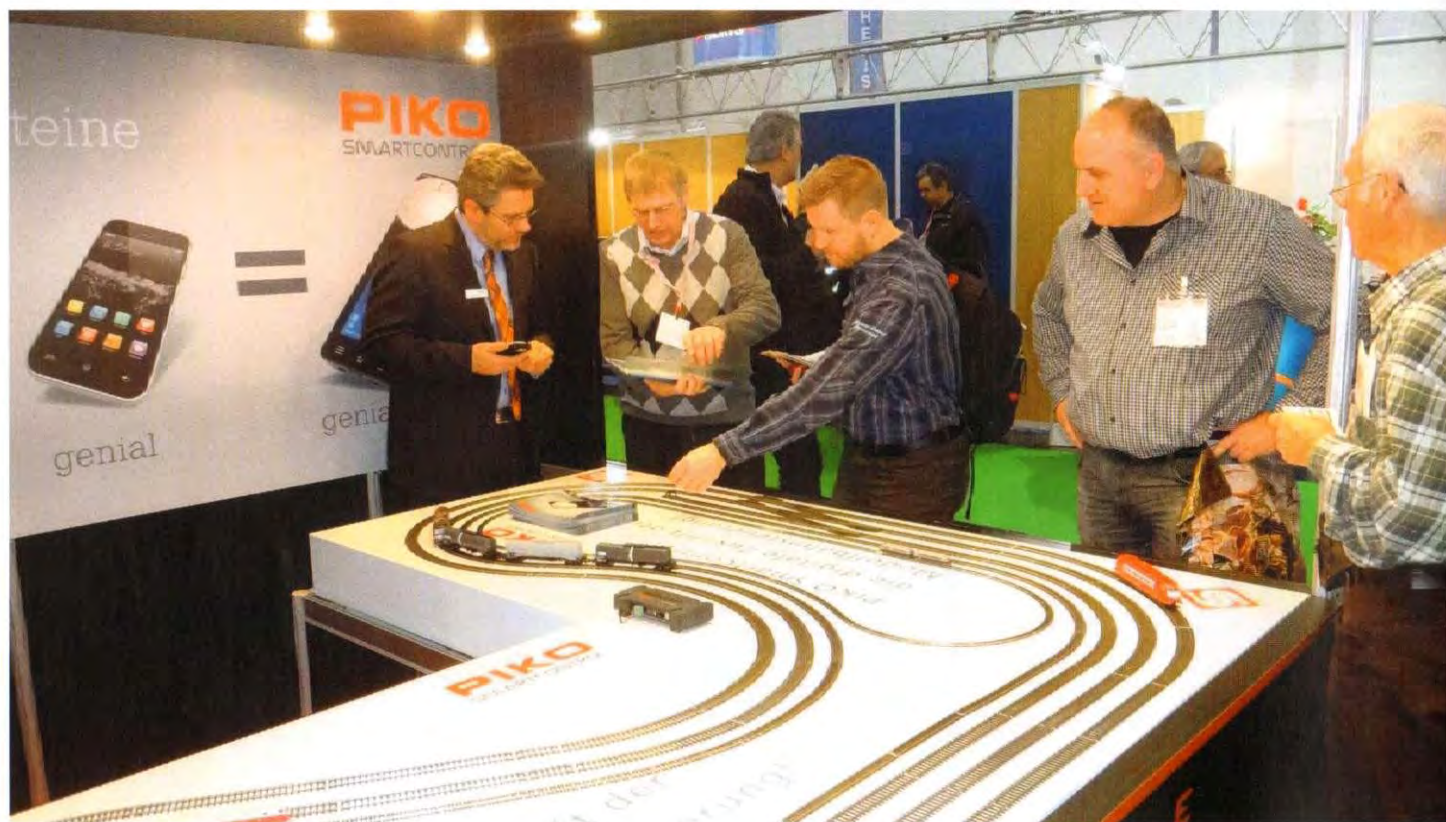
- Det vil jeg ikke afvise. Det afhænger naturligvis af, om vi kan finde forbi- leder, der kan betale sig at fremstil- le – udviklingsomkostningerne er jo voldsomme for nye modeller, men vi er bestemt ikke afvisende over for det.

- Har eller havde De selv modeljernbane?

- Det havde og har jeg.

Hr. Wilfer smiler bredt og ville gerne fortsætte samtalen, men interviewet

bliver afbrudt – der er mange, der har aftaler med ham, så hans medarbej- der Matthias Fröhlich tager et billede af os, inden René Wilfer fortsætter til det næste møde. Tilsyneladende kan vi regne med godt nyt i de kommende år.



Matthias Fröhlich demonstrerer Pikos SmartControl for besøgende på messen. Foto Piko.

Litra N igen



Selvom grundmodellen har en del år på ba- gen, gør Rocos litra N stadig en god figur.

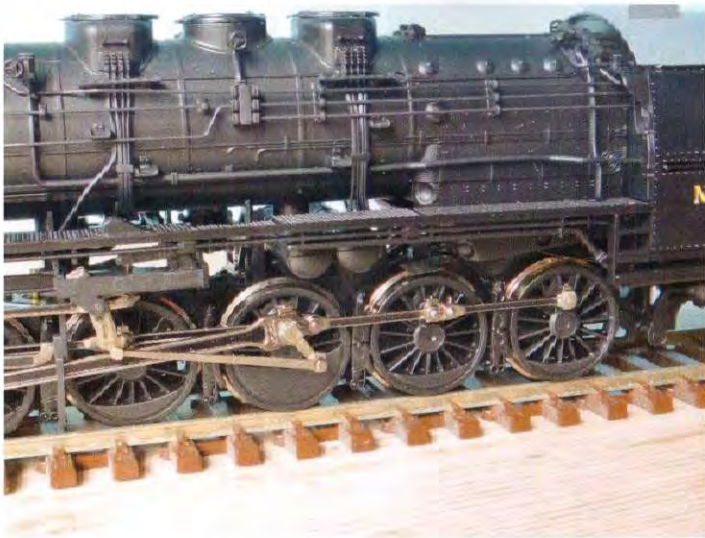
Af Flemming Søeborg

Litra N synes at være det danske damplokomotiv, der aldrig går af mode. Begyndelsen til ”den succesfulde tur” blev gjort, da Märklin i 1967 forbarmede sig over de arme

danskere, der sukkede efter dansk ma- teriel til modeljernbanen og sendte den legendariske metal-model af N 205 på markedet – godt nok baseret på den mere voluminøse BR 44, men alligevel. Modellen blev lynhurtigt meget efter- tragtet og handlede i de følgende år til

uhyrlige summer – bare det at have en N-maskine var nok til at stige i anseel- sen hos venner og bekendte. De tider er nok forbi.

Andre byggede deres egne N-maskiner på f.eks. Fleischmanns eller Jouefs BR



Så er der mulighed for opsmøring af gangtøj m.v.



Skorsten, dynamo og et par af domerne.

50-modeller, men det store gennembrud kom først med Rocos udgave af N-maskinen, som gennem snart tyve år er kommet i adskillige nummervarianter – således er i hvert fald nr. 201, 202, 206 og 209 udsendt. Også Märklin/Trix udsendte en langt bedre N-maskine, som siden er kommet i flere oplag. Og nu sker der atter nyt – dels udgiver Märklin den oprindelige N-maskine sammen med "fætter BR 44", dels kommer Roco med endnu en N-maskine – nr. 203. Det sker samtidig med, at Steffen Dresler har udsendt bogen "Det' en tysker", der blandt andet omhandler de tyske lokomotiver og vogne, som henstod i landet, efter at den tyske besættelse af Danmark var ophørt. Også de 12 BR 52-maskiner, der blev til 10 litra N, omtales udførligt (se side 22-23)

N 203 i model

Rocos H0-model er af samme 'klon' som N 201 og 202 fra firmaet. N 203 har nemlig hverken røgplader, "havebænk" eller forlænget fodplade, hvilket begrænser den autentiske indsættelse på modeljernbanen til ca. 1952-54, og det er jo et temmelig smalt tidsrum. Roco vil ikke sætte (tyske) røgplader på maskinen, fordi de ikke er korrekte, men i Steffens bog er der fotobevis for, at 202 og 205 har kørt med Witte-røgplader – på 202 endda uden forlænget fodplade. Der er en del andre detaljer på modellen, som heller ikke er korrekte, men som Roco alligevel lader slippe igennem – det kan være en lidt anderledes placering af rør, ventiler og armaturer, men det kan man nok bedre acceptere. Røggammerdøren er den oprindelige tyske,

som senere blev udskiftet med en dansk, så den er korrekt nok på modellen. Den har heller ingen sneskærme, hvilket også passer rent epokemæssigt. I øvrigt nævner Steffen i sin bog, at N 203 muligvis havde skivehjul på nogle af tenderens aksler – på ét af billederne (fra Silkeborg 1969) kunne det se rigtigt ud, men det kan være en senere ændring i forhold til maskinens indsættelse i driften.

Modellen er i sig selv udmærket – den er veldetaljeret, den kører perfekt, den ser godt ud og har vedlagt lokomotivfører og fyrbøder, men – den mangler jo "ørerne". Til gengæld er der fuld "valuta for ørerne" – forstået som, at Henning-lydmodulet virker overbevisende på mig; jeg har dog aldrig oplevet litra N i live, så derfor kan jeg ikke afgøre, om lydene er 100 % autentiske, men jeg har dog kørt med en tysk BR 52, og nogle af lydene genkender jeg. Rocos N-maskine er stadigvæk et godt bud på dette store lokomotiv, men hvis firmaet endnu en gang skulle finde på at lave et nyt oplag, bør det ubetinget være med Witte-røgplader. Denne information (i form af Steffens bog) er nu tilsendt Roco – forhåbentlig vil det bære frugt næste gang!

Danske røgplader og andre detaljer til litra N findes i model (fra Freja Modeller), men hvis man ikke vil montere dem selv, er det var nok bedre at finde en helt sort BR 50 med røgplader og selv omlitrere den – ærgerligt nok!

Roco art. nr. 72 145 DSB litra N nr. 203 med lyd. Pris ca. kr. 2.900,-.



Fronten uden havebænk og forlænget fodplade begrænser maskinens 'aktive periode'.



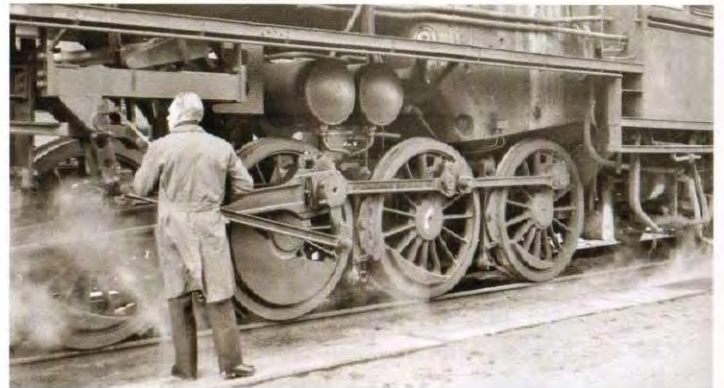
N 203 uden røgplader, fotograferet i 1954. Arkiv Leif Ørndorf.



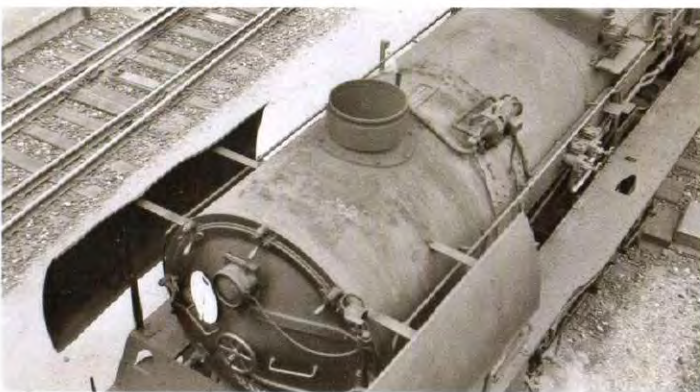
N 203 under kultagning i Silkeborg, 1958. Øjensynligt er kun forreste tenderaksel med egerhjul. Arkiv Leif Ørndorf.



Mange af de danske ændringer kan ses her - sne- og røgskærme, 'havebænk', forlænget fodplade, røggammerdør. N 201 i Odense, ca. 1968. Foto Kaj Pedersen.



Litra N var imponerende på alle måder. Her foretages opsmøring af N 207 ved depotet i Nyborg. Foto Kaj Pedersen.



Her kan man se monteringen af røgplader og andre detaljer på N 208 i Nyborg. Foto Kaj Pedersen.



Et passagertog lige til modelbanen. N-maskine med CL-vogn over Ringvejen, Odense ca. 1967-68. Bilen er en Ford Taunus 12 M med globus i midten. Foto Kaj Pedersen.



N 207 set fra bagenden. Rocos model ligner vist meget godt. Foto Kaj Pedersen.



N 203 afmønstret i Padborg 1969. Foto Kaj Pedersen.

Mail Rail



Skinnekøretøj, som blev drevet af vakuum og brugt til transport af post. Rolf Brems

Post Office (London) Mail

Af Rolf Brems

Hvad der indtil for nyligt var en næsten velbevaret hemmelighed for de fleste af Londons i dag knapt 9 mio. indbyggere, og som i næsten 100 år løb lige under den travleste indkøbsgade, Oxford Street, er nu blevet åbnet for offentlig adgang - og er blevet en publikumssucces. Det er en undergrundsbane tilhørende Royal Mail, som med førerløse tog betjente Londons store postkontorer, og som udgik fra hovedpostkontoret Mount Pleasant i det centrale London i henholdsvis østlig og vestlig retning. Her indviede The Postal Museum i september måned The Mail Rail og dermed adgangen til de underjordiske peronner - og kørsel med de små tog. Men hvorfor transportere post rundt - under jorden?

Royal Mail

Allerede i begyndelsen af 1800-tallet var London et trafikalt kaos af hestevogne, kærre og mennesker, dyr, der blev drevet mod slagterier osv. Med

jernbanen kom også stationerne, som naturligt nok blev anlagt der, hvor der var plads, dvs. i periferien af byen. Jernbanen ændrede i løbet af få år hele samfundsstrukturen, hvad person- og godstransport angik, og bragte dagligt tusindvis af mennesker ud og ind. Mange af disse skulle så videre med andre tog fra de andre banegårde og skulle dermed krydse centrum i hestevogn eller til fods. Royal Mail, eller postvæsnet, så hurtigt mulighederne i jernbanen og blev en god kunde hos de forskellige jernbanebaneselskaber og etablerede postcentre på eller i nærheden af banegårdene. Efterhånden som flere jernbaner kom til, voksede de trafikale problemer, og den eneste rigtige og fremsynede løsning var at forbinde disse banegårde med en underjordisk linje. I 1862 åbnede Metropolitan Railway den første undergrundsbane, som gik fra Paddington til Farringdon, og som senere blev til den i dag kendte Circle Line.

Vakuumbaner

Rejsetiden for postsækkene imellem postcentrene i London, som selvfølgelig foregik med hestevogn, blev en lang

og besværlig affære. Sat lidt på spidsen var et brev lige så lang tid undervejs imellem postkontorerne som mellem London og Liverpool, og derfor begyndte man at tænke på alternative metoder af transport under jorden. Der havde været forsøg med vakuumbaner drevet af dampturbiner i større eller mindre målestok bl.a. en i Brighton, som kunne transportere mennesker. Behageligt har det nok ikke været. Den første kommercielle rørpost åbnede i 1853. Det var en 225 yard lang 1½ tomme rørpost, der gik mellem den internationale telegrafstation og bygningen for aktiehandel. I 1863 havde man udviklet et rimeligt pålideligt rørsystem i større målestok og fået dannet et konsortium, som tilbød transport over kortere afstande. Vognen, som lignede vore dages bobslæder, kørte på skinner og blev også her drevet af vakuum. Den første bane udgik fra NWR's station ved Euston til kælderens under posthuset, en strækning på små 300 meter.

Her sendte man dagligt 30 tog af sted med en rejsetid på 70 sekunder, og det var en umiddelbar succes, hvor-



Første generations materiel, de kørte ofte tre-fire enheder sammenkoblet. Rolf Brems



Her læsses en hjulcontainer på en anden generations enhed. Rolf Brems

for postvæsenet indstillede kørslen med hestevogn. Konsortiet "Pneumatic Dispatch Company" fik blod på tanden og ville forbinde et stort postkontor i Holborn og videre til Hovedpostkontoret. Men vakuumbaner over længere afstande var forbundet med vanskeligheder. Ud over problemer med at opnå tæthed imellem køretøj og røret løb man også ind i historiens måske første "NIMBY"-fænomen ("Not In My Back Yard"). Det var beboere, der protesterede mod de dampdrevne turbiner, hvilket fik den konsekvens, at de ikke kunne stå i den optimale afstand, og røret ikke kunne få den rette linjeføring. Indvielsen gik ellers godt, man sendte gæster ud i røret på en fem minutters rejse med 30 km/t.

Det virkede ikke stabilt, så postvæsenet ville ikke betale den aftalte pris, og

da der samtidig skete et kollaps i aktiemarkedet, som påvirkede hele den finansielle verden, endte det med, at konsortiet gik konkurs. Det betød, at man også indstillede kørslen på første strækning - så posten gik tilbage til hestevognen. Konsortiet blev dog ikke opløst, men prøvede forgæves - helt op til 1922, hvor det endeligt lukkede - at sælge ideen om vakuumbaner.

Post Office Railway

I begyndelsen af 1900-tallet kom bilen, og London blev igen udfordret på fremkommeligheden. En delegation af postvæsnets ingeniører besøgte Chicago i 1908. Her var der etableret et underjordisk net, oprindeligt af Illinois Telephone and Telegraph Company i 1904. Tunnellerne blev siden overtaget og udbygget af Illinois Tunnel Company og brugt til transport af varer og

andet gods imellem trafikknudepunkter og varehuse. Det var små, bemandede lokomotiver fra Siemens. Systemet nåede op på 97 km tunneler, 150 lokomotiver og 3.500 vogne.

Hjemme i London besluttede man at arbejde på et lignende system af baner, og efter en del lobbyisme og heftig debat i kabinettet blev loven om de underjordiske postbaner vedtaget i 1913.

I 1914 gik man i gang med at bore, hvor man gik i jorden fra syv forskellige lokaliteter, men man måtte allerede i 1916 pga. krigen og råstofmangel indstille arbejdet. De poststationer, som var færdiggjorte, blev i mellemtiden brugt som bombeskjul for British Museums kunstschatte, da London havde den tvivlsomme ære at være udsat for historiens første luftskibsbombardementer.



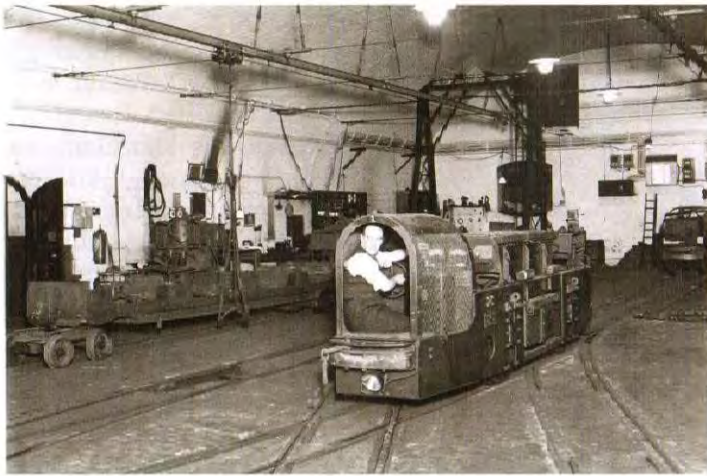
"Lokomotivet" eller motordelen på en bogie med det lille hjul under lad-delen fra en anden generations enhed, ibrugtaget 1931. Læg mærke til trækhjulets størrelse. Hele lastdelen er en enhed for sig, som kun sidder i en tap på hver bogie. Det gør service og udskiftning nemt. Rolf Brems



Her er det motor del 824, det runde hjul er håndbremsen. Rolf Brems



Vedligeholdelses- og opstillingsspor. Her måtte man skubbe materiellet rundt eller benytte en batterivogn. Det hejseværk, som løber i loftet, er sikkert til at løfte mellemdelen af fra motordelen. Det er første generations materiel fra 1926. © The Postal Museum med tilladelse fra Royal Mail



Batterilokomotivet, som man brugte til rangering og bjærgning af havareret materiel i tunneler. © The Postal Museum med tilladelse fra Royal Mail



Dobbeltsporede tunneler, læg mærke til den afbrudte strømskinne. Eftersom begge motor enheder trak strøm, var der altid én enhed, som ikke var over et strømløst afsnit. The Postal Museum /Miles Willis

Først i 1920 fortsatte man byggeriet. De borede tunneller var knapt tre meter i diameter, stationsområder ti meter og forbindelsestunneller to meter, og de lå typisk 15-25 meter under jorden. Distancen fra Paddington til Eastern District Office er ca. 12 km, men hele spornettet er på ca. 40 km.

Materiellet

I 1924 bestilte man 90 selvkørende vogne hos English Electric Compagny Ltd. samt tre lokomotiver til servicebrug, som også kunne køre på batteri, med en sporvidde på 2 ft. eller 610 mm. Strømforsyningen kom fra en tredje-skinne, hvor spændingen var på 0-150 V DC i stations- og arbejdsområderne og ude på strækningen op til 440 V DC.

Inden man tog banen i brug, ændrede man faktisk fundamentalt på vognene.

De blev bestilt til at transportere post-sække, men efter leverancen af de første tre stk. ændrede man de resterende til at kunne rumme små hjulcontainere, som kunne køres ombord på klap-ramper, hvilket var mere effektivt. Den første del af banen imellem Mount Pleasant og Paddington åbnede den 5. december 1927. I retningen mod Liverpool Station åbnede banen den 19. december 1927, men først den 12. marts 1928 var banen i fuld service med både breve og pakker. Hastigheden kunne være op til 50 km/t. I begyndelsen var Post Office Railway (POR) ramt af børnesygdomme, der var et forkert hjulslid, men også flækkede hjul og bukkede eller brækkede aksler. Alle hjulsæt blev skiftet med nye aksler, og hjulene fik en bredere køreflade. Man måtte også ændre stødpladerne på centralkoblingen. De var for små, så vognene i de skarpe

kurver flettede sammen. Alligevel havde man problemer med afsporinger, specielt når man kørte med tomme vogne.

I 1929 var man klar med en prototype, man kaldte den "Maximum Traction Car", som måske bedst kan sammenlignes med en motoriseret bogie med træk på én aksel. Dem var der to af mellem en ramme, som havde samme højde som perronerne. Enheden var 23 ft. i længden, og den kunne rumme tre containere. Bremserne var elektromagnetiske med fjederpåvirkning, og top-hastigheden var over 60 km/t. Forsøgene begyndte i februar 1929 og varede indtil juli. De må være faldet heldigt ud, for prototypen blev købt og kørte herefter i døgn drift indtil oktober, hvor den overskred et sikringsafsnit og ramlede ind i en vogn af første generation. Den



"Floodgate" eller en vandtæt dør i tilfælde af en oversvømmelse i systemet. The Postal Museum /Miles Willis



Rækker af materiel står henstillet, her er det tredje generation eller "Greenbat", som kendes på, at motordelen er mere indkapslet. The Postal Museum / Miles Willis



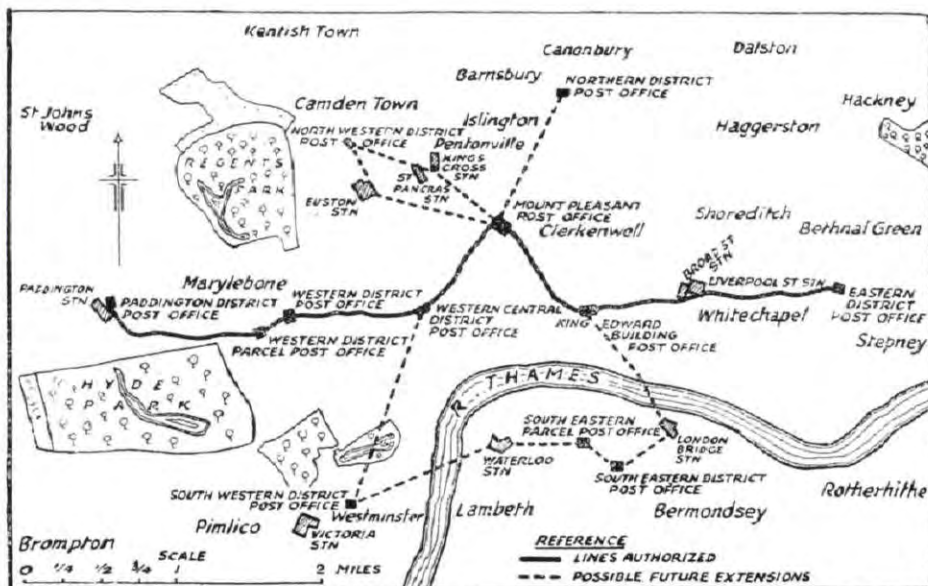
Mekanisk sikringsanlæg, som vi også kender det fra de "rigtige" jernbaner. Rolf Brems



Elektrisk sikringsanlæg for Mount Pleasant. Linjerne er delt op i East og West, P for perron og X for krydsningsafsnit. Rolf Brems



En af museets togstammer. Turen på 15 min foregår som sløfjekørsel, derfor er der førerplads i hver ende. Rolf Brems



The route of the Post Office Tube Railway in London.

Kort over Post Office Rail's linjeføring. Wikipedia

blev repareret, men i maj 1930 led den et nedbrud med en brændt modstand. Da havde den også kørt 25.437 miles eller 47.000 km. Herefter bestilte man så 12 enheder (kaldet Batch 1) som – hvis de var ligeså pålidelige – ville udløse en ordre på yderligere 38. Enhederne her var 27 ft., kunne rumme fire containere og kørte også i dobbelttraktion.

Nu begyndte problemerne igen. Den øgede længde havde påvirket vægtfordelingen på trækakslen, som ved tomkørsel havde tendens til at afspore. Efter nogle forsøg med at ændre positionen på drejetappen fik man delvist løst problemet. Fordi man havde justeret sporet til den første generation af vogne og deres dårlige løb, kunne man ikke få den længere type til at køre stabilt. Prøvekørslerne blev også foretaget med de mest slidte hjul for at se, hvad man kunne vente. Erfaringerne med Batch 1 udløste en række ændringer til næste leverance (Batch 2),

hvilket ikke var nok, da man igen løb ind i problemer med vægtfordeling på trækaksler. I 1931 tog man konsekvensen og udfasede første generation. Man gemte dog en snes vogne som reserve, men resten blev ophugget. Derefter gik man i gang med at renovere og justere sporene, og efterhånden fik man has på afsporingerne.

Kørslen

POR begyndte at ligne en succes. I 1935 kom der yderligere ti enheder til for at klare den stigende postmængde. Kørslen foregik i 22 af døgnets 24 timer med 220 ansatte til at betjene hele systemet. Ganske som vi kender det fra andre undergrundsbaner, bliver tunnelen større ved stationerne. Her var det bare under de forskellige postcentre, der også var travle arbejdspladser. Hvor det var mest rationelt, lå POR direkte under de store banegårde. Her blev posten så losset direkte fra jernba-

nerne ned i rørsakker, som førte ned i de små containere, der derefter kunne køres ombord i enhederne.

Når en togstamme var klar til afgang, trykkede operatøren på nogle knapper og indkoblede strømmen til den pågældende strækning. Der var et indbygget sikkerhedssystem, så togstammerne ikke kunne køre op i hinanden. På hver station var der en slags kommando-post, der stod på perronen, og her kunne operatøren betjene den eller de strækninger, der hørte under hans ressort. Før indkørsel på næste postcenter skulle en operatør så tilslutte strømmen til den ønskede togvej, og inden stationsgrænsen kørte enhederne så ind på et område med lavere spænding. Farten var her 11 km/t. Operatøren kunne så vælge, om toget skulle standse ved perronen, eller om det skulle sendes videre i sporet for gennemkørende tog. Det var analog modeltogskørsel på et højere plan - nede i dybden, forstås...

Der var direkte telefonforbindelser mellem alle stationer og deres operatører samt til vedligeholdelsesafdelingen. Hovedlinjen var dobbeltsporet, og ganske som ved de engelske jernbaner kørte man venstresporskørsel. For at man kunne se togets destination, satte man et skilt med nummer på, der indikerede togets endestation. Farven på skiltet fortalte om arten af forsendelsen. Fremme ved destinationen blev containeren kørt op på et tippeanlæg, som tømte indholdet ud, så det kunne komme til videre sortering.

Ved alle de større postcentre samt naturligvis ved endestationerne var der vendesløjfer på den yderste strækning. Var der måske ikke behov for så mange afgange, kunne man spare på materiellet og sende det retur, hvor der var mest brug for det. Som ved de rigtige jernbaner kørte nogle enheder i faste løb, eller rettere et enkelt. En enhed kørte fra Liverpool til Paddington og fik sin egen navneplade Great West Express. Andre enheder fik også deres egne navne, bl.a. Great East Express - posten skulle jo begge veje!

Mount Pleasant

Under hovedpostkontoret var der, udover forbindelsen til resten af spornettet, en dobbeltsporet rundbane til fordeling af de lokale posttyper. Det var til national og international post samt luftpost. Ydermere var der opstillingsspor til vognstammer, henstillingspor

til overskudsmateriel og en vedligeholdelsesafdeling, som holdt til i deres egen tunnel. De havde deres eget kørende materiel, som selvfølgelig kunne transportere mandskabet sikkert rundt, og som kunne køre på eget batteri, hvis man skulle arbejde på strømforsyningen eller ved strømafbrydelse. Batteritoget blev også brugt til at slæbe havarerede tog med, og når mandskabet skulle ind i tunnelsystemet, blev strømmen afbrudt. Til vedligeholdelse af alt materiellet var der en særlig afdeling. Den holdt til under Hovedpostkontoret og havde en del faciliteter. Her var sporene strømløse og lagt i gulyplan, så man kunne arbejde sikkert. Under Anden Verdenskrig gik det igen ud over London. Nu var det V1- og V2-raketter, der slog ned i byen. I 1943 blev Mount Pleasant ramt af en fuldtræffer og for en kortere periode sat ud af spillet.

De sidste år

I 1970'erne faldt antallet af den årlige tonnage. Man havde allerede i 1965 lukket to stationer på den vestlige del af strækningen. Ikke desto mindre bestilte man nye enheder, men enhederne fra 1930 havde jo så også 50 år på bagen og rullet millioner af miles. Man bestilte 34 enheder fra Greenbat Engineering, en type meget lig de eksisterende. Greenbat nåede dog kun at levere en lille håndfuld, før de kom i betalingsproblemer. De blev overtaget af Hunslet Holdings, og leverancen blev lettere forsinket, men den eneste forskel var farven på fabrikspladen. Den blev sort i stedet for grå, sikkert i sorg over den gamle virksomhed, som de ansatte sagde.

I løbet af 1980'erne steg antallet af breve og pakker igen. Lufttrafikken begyndte at spille en væsentlig rolle, og man begyndte at tænke på en udvidelse af nettet mod vest til Heathrow lufthavn. I 1987 blev Royal Mail delt op i forskellige selskaber og privatiseret, så POR kom til at hedde Mail Rail.

I 1992 etablerede man et stort, fælles godscenter for jernbanepost på godsbanegården Villesden i den vestlige del af Stor-London, men man kunne ikke finde finansiering til en postbane hertil og slet ikke længere ud mod lufthavnen. I 1993 blev hele toggangen digitaliseret og de enkelte sporbetjeningsposter ude på stationerne flyttet til et centralt kontrolcenter under Mount Pleasant. Her kunne

nogle få ansatte styre hele toggangen, men med udviklingen af den elektroniske post gik det kun én vej: nedad. I maj 2003 lukkede man Mail Rail, og da ingen rigtig vidste, hvad man skulle stille op med resterne, blev det hele efterladt. Mail Rail stod urørt indtil 2011, hvor progressive folk begyndte at tale om at udnytte de unikke tunneler. Der har været forslag om "cykelmotorveje" og sågar om dyrkning af champignon i dem. Heldigvis kunne Postal Museum se potentialet, og fra 2014 har man arbejdet hårdt på at forberede et afsondret sted til en turistattraktion.

Mail Rail idag

Mail Rail findes under Hovedpostkontoret Mount Pleasant i Clerkenwell, hvor indgangen er fra Phoenix Place. The Postal Museum, altså Postmuseet, findes et stenkast længere oppe ad vejen. Man kan købe billetter til begge attraktioner, hvilket billetten også giver adgang til. Ironisk nok findes der ikke nogen undergrundstation tæt på - den nærmeste er Russel Square, som ligger ti minutters gang derfra. Der er adgang for alle ned til stationen, hvor der også

forefindes en elevator. Såfremt man tager en tur med toget, SKAL man være selvhjulpnen i tilfælde af en evakuering. Man skal ikke lide af klaustrofobi, specielt de enkeltsporede forbindelsestunneller levner ikke meget plads. Togene er ombygget, så hvor containerne stod, er der nu sæder, og man sidder to ved siden af hinanden under plexiglas. Toget er betjent, men man mister hurtigt stedsansen, selvom man kører i oplyste tunneller. Turen foregår kun under Mount Pleasant imellem de gamle interne fordelingsstationer. Køreturen er ca. 1,5 km. Undervejs passerer man - i et højere niveau - hen over andre spor. Man kommer forbi opstillingsspor og møder også henstillede togstammer.

Når man ankommer til en station, standser toget, og et audio/video-show, som projekteres på muren, begynder. Det viser rejsen

for et brev, fordelingen af post, og hvordan man arbejdede på perronerne. De tilbageblevne rekvisitter på perronen og døre i muren indgår som rekvisitter. En tidligere postarbejder fortæller om arbejdet, om sammenholdet blandt de ansatte, og at det var en attraktiv arbejdsplads, man sjældent forlod, når man først var kommet ind. Tilbage til udgangspunktet, som er det gamle vedligeholdelsesværksted, finder man her de forskellige materieltyper, historien om bygningen og driften af Mail Rail.

Vakuumbanen, eller de efterladte rør, led en sørgelig skæbne. En utæt gasledning lækkede gas ud i en del af systemet, og i 1928 antændte en gnist gassen og rev en kilometer op af gaden High Holborn. Man er siden stødt på de tilbageblevne rør i forbindelse med gravearbejder under de andre gader.

Engelske mål:

En tomme (inch) er 2,54 cm
 En fod (foot, ft.) er 30,48 cm
 En yard er 91,44 cm
 En mile er 1.609 km



En enkeltsporet tunnel, læg mærke til tvangsskinnen i venstre side. The Postal Museum /Miles Willis

Omkring Faxe Jernbane 1864-1982

Af Flemming Søeborg

Faxe Jernbane (FJ) var Danmarks ældste industrijernbane, anlagt i 1864, i første omgang med hestetrakne vogne mellem Faxe Kalkbrud og Ladepladsen. Meningen var, at de fyldte vogne af sig selv løb nedad mod Ladepladsen og havnen (med hestene på nogle medfølgende godsvogne). Hestene skulle så trække de tomme vogne tilbage til bruddet. Det viste sig dog snart, at det var nødvendigt med lokomotiver til at trække den stigende mængde gods på jernbanen.

Nils Bloch og Niels Peder Pedersen har i fællesskab skrevet dette digre værk om den ret korte jernbane, som til gengæld havde en mangfoldighed af godsvogne – men samtidig et ret begrænset og overskueligt antal af lokomotiver. Banen var smalsporet (785 mm), men de små tog præsterede alligevel forbavsende resultater gennem årene – og ved FJ holdt man fast ved dampkraften næsten lige til slutningen. Der kom dog diesellokomotiver i brug, men dampdriften ved FJ var et begreb blandt jernbaneentusiaster næsten lige indtil lukningen i 1982. Bogen fortæller om anlægget, udviklingen og hele historien bag FJ. Selvom bogen er meget omfangsrig (ca. 250 si-

der), er den på ingen måde "tung" at komme igennem. Sproget er letflydende, historien er udmærket fortalt, indimellem med et lettere antikveret sprog ("salig" i stedet for "afdøde") – men det viser samtidig, at der er et personligt engagement bag teksten. Det gør i høj grad bogen levende og en fornøjelse at læse. Undervejs bliver man klogere på ord og begreber som "makkel" og signalering med skovle. Kørslen var hård for lokomotiverne, og rapporterne nævner ustandseligt hjulafdrejninger, kedeludbedringer og meget andet arbejde ved dem. Personalet havde også deres at se til, for lønnen (akkorden) mht. at fylde og tømme de mange tipvogne var lille – men eftersynet og kontrollen var hård. Arbejdet foregik mange år ved håndkraft, og ulykker kunne ikke undgås – f.eks. hændte det, at et lokomotiv væltede ned i bruddet. Personalet overlevede mirakuløst, og lokomotivet blev genopbygget.

De mange fotografier, tegninger og tabeller, der dækker hver en krog af jernbanen, gør læsningen let. Særlige kapitler er viet havnen og de gummi-hjulsbaserede køretøjer, der i dag belaster miljøet. Her afsløres også et beskidt spil bag kulisserne for at få slagtet jernbanen og erstattet transporterne med lastbiler – noget, de berørte bebo-



Forsiden på den nye bog.

ere naturligvis ikke ønskede. Politikerne havde som så ofte før og siden en anden, skjult dagsorden. Dette sidste afsnit er dog samtidig ret polemisk og kan opfattes som et partsindlæg – godt nok uden modparten, men resultatet kendes af alle: Bilejerne bestemmer.

FJ var en veldrevet jernbane, der trods mange negative odds formåede at fungere i knapt 120 år – godt klaret. Heldigvis er flere lokomotiver og enkelte vogne bevaret – og nu kan denne bog sikre FJ et godt eftermæle.

Nils Bloch og Niels Peder Pedersen:
Omkring Faxe Jernbane 1864-1982.
248 sider, indbundet, skinne bøger
2018. ISBN 978 87 983 19 252.
Pris ca. kr. 350,-.

Det' en tysker!

Af Flemming Søeborg

Bogens titel er et forfriskende pust i jernbanehistorien – humor ses ikke så ofte. Emnet for Steffen Dreslers seneste bog er dog seriøst nok, det drejer sig om de tyske lokomotiver i Danmark – såvel under som efter Anden Verdenskrig. Mange kender nok til de efterladte BR 38, der blev til T-maskinerne eller de tre traktorer, som DSB også overtog, men historien er meget mere omfattende end som så.

Forud for disse køb var jo gået en besættelse, hvor tyske lokomotiver spillede en stor rolle – dels medførte den tyske Værnemagt selv jernbanetog lige fra den 9. april 1940, dels måtte DSB leje

tyske lokomotiver for at imødekomme den voldsomme stigning i jernbanetransporterne under besættelsen. Disse fakta har hidtil været ret lemefældigt behandlet i jernbanelitteraturen.

Steffen gennemgår minutøst forholdene vedrørende indsættelsen af de tyske maskiner, og alene ud fra kildehenvisningerne fremgår det, at han har været i mange arkiver for at finde hidtil ukendte oplysninger frem. Der er mange skemaer og tabeller, der understøtter beretningen, og man bliver som læser klogere på de forskellige juridiske begreber i forbindelse med fredstraktater og krigsafslutninger. Man kan ikke bare beslaglægge fjendtligt materiel, selvom det kan virke nok så retfærdigt. Derfor

måtte DSB også betale for de tre BR 38-maskiner, ligesom de tre rangertraktorer også måtte betales. Formelt set blev beløbene trukket fra den erstatning, som Tyskland blev idømt at betale de sejrende magter – men da Danmark aldrig har fået nogen krigsskadeerstatning fra Tyskland, udestår beløbet vel reelt endnu?

Historien bag indkøbet af N-maskinerne fortælles også – det er gjort før, men der er flere nye oplysninger og mange flere, glimrende billeder til denne beretning. Det kunne synes underligt, at DSB anskaffede disse store lokomotiver, netop som organisationen stod over for at skulle anskaffe nye, store diesellokomotiver, men dels havde man ingen erfaringer

med store diesellokomotiver (bortset fra de to Mx-maskiner fra 1930'erne), dels kunne N-maskinerne tages i brug meget hurtigt. De ti maskiner fik da også meget at lave i de følgende år, hvor velfærdsstaten skulle opbygges.

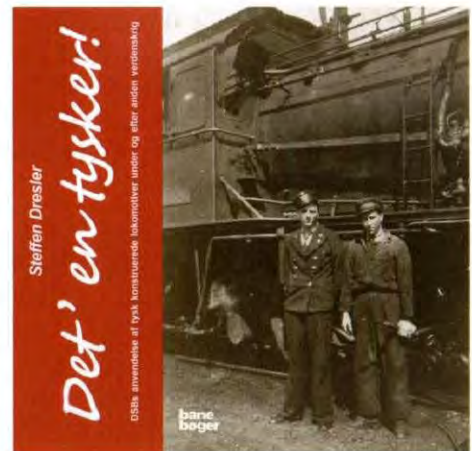
Bogen slutter med et par mere kuriøse opslag, dels om forvarmingsmaskinerne i Københavns Frihavn (til de tyske krigsskibe), dels om de to tjekkiske damplokomotiver af type BR 53, der henstod i København og Korsør efter Befrielsen. Næsten alle typer er vist med fine tegninger, udført af forfatteren selv.

Teksten lider desværre under en række trykfejl, som kunne være fanget ved korrekturlæsningen. De fleste er ubetydelige så som den forkerte kommatering, men det undrer, at N-maskinerne

et sted har "Nikolaj"-glidere, to linjer længere nede har "Nikolej"-glidere og i næste spalte "Nicolej"-glidere – er der en forskel, eller er det blot tre trykfejl? Endvidere skrives tillægsord normalt med lille begyndelsesbogstav og ikke med stort – engelsk, tysk, belgisk osv. – og på side 10 afslører en intern kommentar, at korrekturen vist ikke blev helt gennemført...

Nå, det ødelægger ikke fornøjelsen ved dette værk, der sætter en masse ting på plads vedrørende de tyske lokomotiver 1940-45 og i perioden derefter, og der er masser af interessant stof, såvel for den jernbanehistorisk interesserede som for modelbyggeren – og såmænd også for den, der interesserer sig mere for jura. En flot og fagligt og stoffigt gennemarbejdet bog.

Steffen Dresler: *Det' en tysker! bane bøger 2018. Stift bind, 88 sider, rigt ill. 978 87 91 434-50-1. Pris kr. 268,-.*



Forsiden af bogen med den forfriskende titel.

En fantastisk historie



høj stand, der gjorde sig over al den medlemsaktivitet og blev udsold, som læsles fra første hånd med alle sider i Danmark for sig og i udlandet. Skoleinspektør C. Jørgensen og lærer Inger Lærød.

Det var heller ikke uventet, behageligt at have besøgt en mand som Niels Chr. Nannestad i forbindelse med sit arbejde – at se ham på gaderne. Det var en kedelig oplevelse i skolegården.

Den sidste HELJAN-model i 1961 var en lille søtterske roterevilla (B-211) med Strandbløvet 216 i Brøndby Strand som forhåbentlig, som end 113 buser i dag er guldværd. Modellen er forbeholdt nok i slut 1984, sælt på langlæs, men forbeholdt er heller ikke uventet, 92 m². Det er lettes for alle de valgte forbehold omkring Strandbløvet, og Niels Chr. Nannestad afslørede sig end bare til sine modeller.

Den første HELJAN-model i 1961 var en lille søtterske roterevilla (B-211) med Strandbløvet 216 i Brøndby Strand som forhåbentlig, som end 113 buser i dag er guldværd. Modellen er forbeholdt nok i slut 1984, sælt på langlæs, men forbeholdt er heller ikke uventet, 92 m². Det er lettes for alle de valgte forbehold omkring Strandbløvet, og Niels Chr. Nannestad afslørede sig end bare til sine modeller.

Den sidste HELJAN-model i 1961 var en lille søtterske roterevilla (B-211) med Strandbløvet 216 i Brøndby Strand som forhåbentlig, som end 113 buser i dag er guldværd. Modellen er forbeholdt nok i slut 1984, sælt på langlæs, men forbeholdt er heller ikke uventet, 92 m². Det er lettes for alle de valgte forbehold omkring Strandbløvet, og Niels Chr. Nannestad afslørede sig end bare til sine modeller.

Den sidste HELJAN-model i 1961 var en lille søtterske roterevilla (B-211) med Strandbløvet 216 i Brøndby Strand som forhåbentlig, som end 113 buser i dag er guldværd. Modellen er forbeholdt nok i slut 1984, sælt på langlæs, men forbeholdt er heller ikke uventet, 92 m². Det er lettes for alle de valgte forbehold omkring Strandbløvet, og Niels Chr. Nannestad afslørede sig end bare til sine modeller.



Heljan forsiden

Anmeldelse af Spor og Baner's seneste udgivelse:

Af Vagn Holstein

Et 60-års jubilæum er en god anledning til et tilbageblik, og som det nævnes i forordet, så er det især Heljans husbyggesæt, der har haft forfatterens interesse. Det er legitimt nok, men er ikke helt efterlevet i disponeringen af

Et par opslag fra hæftet, der viser modellerne samt deres forbilleder

hæftet og måske heller ikke passende, da husbyggesættene kun dominerede de første 30 år, derefter voksede produktionen af rullende materiel. Faktisk stoppede udviklingen i husproduktionen i 2007.

Teksten tager afsæt i et interessant tilbageblik til den store modeljernbanestilling på Teknologisk Institut i 1955. Vi får her en glimrende beskrivelse af den pionerånd, som Heljans produktion tog

udspring i. Det er en imponerende detaljerigdom, der for første gang er samlet, om tilblivelsen og de første år af familien Nannestads dedikerede projekt om at skabe passende tilbehør til den voksende interesse for modeljernbaner i 1950'erne og 1960'erne.

Efterhånden som den kronologiske fremstilling skrider frem, tager fortællerysten ind i mellem overhånd med knap

så relevante sidehistorier som "opfindelsen" af polystyren fra 1839 etc.

Faktabokse kunne have hjulpet til at bevare kronologien i hovedteksten. Ligeledes virker oprensningen af katalognumre og de tilhørende målestoksforhold af og til lidt generende for kontinuiteten. I betragtning af hæftets

undertitel "Portræt af en virksomhed 1956-2018" burde fremstillingen af rullende materiel have fyldt mere eller give grundlag for et separat hæfte.

Samlet set er hæftet en fin fastholdelse af den imponerende udvikling fra (i ordets bogstavelige forstand) "køkkenbordsfabrikant" til internationalt

anerkendt fabrik, som HELJAN har gennemlevet i de seneste 60 år med tre generationer Nannestad.

HELJAN, Små huse til en STOR HOB-BY, Portræt af en virksomhed 1956-2018

Af Morten Flindt Larsen og Flemming Søeborg. ISSN 2596-4674. Pris kr. 229,-.



Et klassisk modeljernbaneanlæg med Heljans fine husmodeller. Illustration fra hæftet.



Kim Nannestad i færd med afprøvning af ME-modeller på fabrikken i 2012. Foto Flemming Søeborg.

Nye sporvognsskrifter

Af Flemming Søeborg

På trods af københavnske politikeres uforståelige berøringsangst over for sporveje lever ånden og minderne om sporvognene videre i befolkningen. En af de seneste manifestationer på området er udgivelsen af et par nye skrifter om de københavnske sporvogne, begge udgivet af Sporvejshistorisk Selskab, SHS. Det ene hæfte er som sådan ikke nyt, idet det er en fornyet udgave af liniehæftet om linie 6, en af de klassiske Østerbrolinier, forfattet af Per Vadmand.

Hæftet er i den vante stil som de øvrige hæfter, som SHS har udgivet gennem årene, det vil sige, at der er tale om en kortfattet fortælling om liniens skæbneforløb, fulgt af en billede- og tekstrejse ad liniens rute gennem byen. Som noget nyt er hæftet denne gang suppleret med farvebilleder, ligesom de øvrige billeder er gengivet langt bedre, end det var tilfældet i de første hæfter. Et udmærket hæfte for den, der vil vide lidt mere om de sporvogne, der kørte gennem byen og sammenligne med dagens forhold. Den anden publikation, som mere er en

bog, er snarere henvendt til sande sporvognsentusiaster – og her vil jeg godt undskylde udtrykket, men jeg er selv en af dem, der er ramt af denne "lidelse".

Det er kenderen Bent Jørgensen (BJ), der har udsendt bogen om bivognene ved KS. Emnet er specielt, og læserskaren er formodentlig ret begrænset, men for os sporvejsfreaks nærmer det sig et helligt



Bivognsbogen har en pudseløjerlig titel.



Linie 6-hæftet følger den vante form.

skrift, også selvom det langt fra er uddybende.

Der var 608 bivogne ved KS, og hæftet omhandler "kun" 100 udvalgte vogne – men på den anden side er det forståeligt nok, da mange af bivognene tilhørte få, store serier, mens de ældste vogne var af decideret blandet herkomst. Dertil kommer, at der nok ikke er billeder af alle bivogne, så udvalget er fornuftigt. BJs tekst er uhyre kompetent og infor-

mativ – og samtidig meget snurrig og underfundig og en glimrende kilde til samtidshistorie.

Det er utroligt, hvad man kan "læse" ud af et billede – især når man som BJ samtidig har tilgang til diverse kildemateriale og kan sine "klassikere" i bredeste forstand. Ønsker man en komplet fortegnelse over alt materiellet ved danske sporveje, kan man abonnere på vognbogen fra SHS, der har stået på udgivelse gennem nog-

le årtier, og som forventes afsluttet om fire-fem år – den hidtil største registrant over sporvejsmateriel overhovedet (inkl. tegninger af hver enkelt type).

Per Vadmand: Linie 6. SHS 2017. 66 sider, rigt ill. ISBN 87-91109-26-5. Pris kr.105,-.

Bent Jørgensen: Elektriske sporvogne i København. 608 bivogne på 100 måder. SHS 2017. 82 sider, rigt ill. ISBN 87-91109-28-0. Pris kr. 180,-.

Kommentar til særhæfte

Spor og baner har modtaget denne mail fra en af vore svenske læsere. Han har ønsket at være delvist anonym, hvilket vi respekterer – læseren har givet os lov til at bringe hans mail, som her er oversat til dansk.

Hej Spor og baner.

Tak for et vidunderligt særhæfte.

Jeg er født i 1959, jeg elskede mine Märklin-tog i årene 1962-74, men siden blev de gemt væk indtil 1999.

Når jeg læser i hæftet, slår det mig, hvor

mange Heljan-produkter, jeg faktisk har, og jeg køber stadigvæk i dag deres byggesæt, for jeg synes, at det er så herligt danske. De er umulige at kategorisere, men det er fantastisk, hvor godt de gamle står sig endnu i dag, og de nyere – oj, oj... vandtårnet og PØLSEVOGNEN, åhh!

Når det så drejer sig om det kørende materiel, er det endnu mere fantastisk, hvad denne virksomhed har givet os. Jeg har udelukkende Heljans My'er, mange af dem. Mx er unik, der har jeg endnu flere. Jeg har tre af de danske My – den ene bliver til My 1203 samt Ms-lyntog og litra P. De forskellige Mo'er – de er dejlige.

Jeg bliver helt lyrisk over Lynetterne, de er vidunderlige! Når det gælder vognene, er jeg trofast over for Heljan, hvad angår Bn og Bns, dem vil jeg ALDRIG skifte ud. Tilbage står blot at tænke på alle de andre vogne, jeg bliver altid glad, når jeg kører med dem på modelbanen.

En model, jeg ikke kendte til, var Primex 1770 Arresødal Slot. Den ville jeg gerne betale en formue for.

Hatten af for Heljan.

Venlig hilsen,
Paul

Fotobog fra et langt jernbaneliv

Af Flemming Søeborg

Lars Olov Karlsson (LOK) har gennem mange år været en central figur i jernbaneverdenen – selvfølgelig især i Sverige, hvor han som leder af bl.a. Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle og Banmuseet i Ängelholm har spillet en stor rolle, men også her i landet er han kendt og har fulgt danske jernbaner gennem mere end 50 år. Spor og baner har ofte nydt godt af hans kolossale viden og indsigt i mange artikler. LOK har nu udgivet en fotobog med udvalgte billeder fra årene 1953-2016 – det er fra rejser, arrangementer, ekskursioner og udflugter, og det må have været en kæmpeopgave bare at udvælge ét eller to billeder fra hvert år – for det virker som om at LOK konstant har været på rejse et eller andet sted, ikke kun i Sverige, men over hele verden. Der er selvfølgelig flest billeder fra hjemlandet, men der er også fra mange europæiske lande, fra Amerika, Asien,

Afrika – og så har LOK besøgt ikke kun almindelige jernbaner, men også deciderede specialiteter så som en enskinnebane i Irland, baner i Ukraine og Indien og den helt isolerede bane Normanton-Croydon i det nordøstlige Australien. Til hvert billede er knyttet en kort, men informativ omtale, der giver læseren mod på selv at drage ud og udforske fremmede jernbaner. Bogen er i ret stort format, hvilket gavner billederne, der således kan vises i store gengivelser; hovedparten er sort/hvide, men den sidste del fra 1990'erne er farvebilleder. Det er en interessant og spændende kavalkade om et langt liv i jernbanens tjeneste – og så er det i øvrigt bog nr. 4 i denne serie. Det er dog først nu, at jeg er blevet opmærksom på serien.

Lars Olov Karlsson: Järnvägsbilder 4. Trafik-Nostalgiska Förlaget 2017. 124 sider, indbundet, rigt illustreret. ISBN 978-9187 69 361-2. Pris ca. kr. 200,-.



Den nye svenske billedbog.



Den irske enskinnebane eksisterede kun i 36 år. Foto LOK.

Lokomotiver på schweizisk

Tekst og foto Lars Olov Karlsson

I decembernummeret af Spor og baner var der en udmærket reportage om en modeljernbane med schweizisk forbillede – en fantastisk bane på alle måder. Redaktøren var, med al ret, meget entusiastisk, men han tog alvorligt fejl, når det gjaldt betegnelsen på de schweiziske lokomotiver. Det første billede viser lokomotivet 12 339, som angives at være af typen Ae 6/6. Det er helt forkert. De schweiziske jernbaner har et meget logisk litereringssystem. Det første bogstav angiver lokomotivets højeste hastighed: A er over 80 km/t, men under 110 km/t, B er 70-80 km/t, D 45-55 km/t og endelig R med en hastighed over 110 km/t. E er ran-

gerlokomotiver, G angiver smalsporede lokomotiver med adhæsiionsdrev, H er tandstanglokomotiver.

Det næste bogstav er e for elektrisk drift, m for forbrændingsmotor (diesel), a for batteridrift og til sidst intet bogstav for damplokomotiver.

Næste gruppe i betegnelsen er antallet af drivaksler og det totale antal aksler. Et lokomotiv som det på billedet har da betegnelsen 4/6, det vil sige fire drivaksler ud af i alt seks aksler.

Til sidst kan der til tider stå et romertal, som angiver, om der findes flere typer med samme grunddata.

Lokomotivet på billedet er altså et Be 4/6, ikke en Ae 6/6. Det er så enkelt... Samme system, men dog med en noget anden betydning, anvendes også til

motorvogne. Men det må være en anden gang.

Tak til altid årvågne Lars Olov Karlsson for præciseringen.



Ce 6-8 III 14 305, 'Krokodillen', på visit i Sverige for nogle år siden. Foto Lars Olov Karlsson.

Efterskrift til artiklen om Schleswiger Kreisbahn

I forbindelse med artiklen om Schleswiger Kreisbahn, som blev bragt i nr. 34 sidste år, har Olaf Hermansen sendt nogle billeder fra byen, hvor der stadig er minder om denne specielle jernbane. Vi tilbragte nogle dage i Schleswig i 2012, hvorfra mine fotos stammer. Altstadt-stationen så ud som på dine fotos, men lidt øst derfor fandt jeg en rest af banen. Det var i overkørslen af Lange Strasse, hvor sporene ligger som et minde om banen. Strækningen kunne jeg følge ud af byen, hvorpå der er anlagt gang/cykelsti. Lidt vest for Altstadt station fandt jeg et pakhus, som nok også har været fra jernbanens tid, men jeg vil mene, at det var DB, der havde godsstation der.

Tak til Olaf Hermansen for disse kommentarer og medfølgende billeder.



Det har været en idyllisk tur med toget gennem byen.



Der har ikke været meget frirum, hvor banen forløb mellem bygningerne.



Pietetsfuldt har man bevaret enkelte skinnestykker i byen.



Denne fine bygning har givetvis været pakhus i DB-tiden.

Banen i havet



Toget fra Niebüll holder klar ved havnen i Dagebüll 27. august 2011. Om lidt vil det køre gennem diget og ind i det lave landområde.



Kort over området med havn, jernbane, smalsporsbane osv. Til højre Dagebüll Kirche.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mange kender til banegården i Niebüll, armsignalerne, de manuelle bomme og den ret intensive trafik på de fire baner, der mødes her (fra Husum, Dagebüll, Westerland og Tønder). Der er mere jernbanemæssigt at se på rundt om på egnen. Hvis man tager turen ud til Dagebüll Mole, enten med NEG-togene eller med bil/cykel, kommer man til et helt andet miljø. I Dagebüll kører toget helt ud til havnen, det vil sige, at det passerer gennem diget, der for tiden er ved at blive forhøjet – verdens klimatilstand og den stigende vandstand mærkes især herude, hvor tidevandet præger hverdagen. I den kommende tid vil der tillige blive opført en stationshal, da der ellers kun er et skur til passagererne – og det kan være temmelig barsk at stå her og vente på toget. Turen – ofte et togsæt i stil med DB AG's BR 628 – varer ikke længe og foregår

i reglen uden de store hændelser, men om sommeren har man nu og da kunnet køre med damp hertil. Ved Dagebüll Kirche passerer toget først et par "skæve" baneoverskæringer for derefter at holde ved et trinbræt – en situation, der minder meget om forholdene ved Stenstrup Syd på Svendborgbanen. Når man stiger ud ved Dagebüll Mole, kan man enten tage videre med en af færgerne ud til øerne Amrum og Føhr eller vandre lidt rundt i byen, der dog mest bærer præg af at være et turiststed med en mangfoldighed af restauranter, caféer og hoteller. Går man lidt tilbage mod Niebüll og drejer ned ad Halligweg, eller går man sydpå ad diget, kommer man efter 10-15 minutter til en meget speciel banegård, udgangspunktet for den smalsporede jernbane (900 mm) gennem vadehavet til øerne Oland og Langeneß.

Banen er anlagt af kystsikringsmyndighederne i Husum i 1925-28* og tjener

dermed et vigtigt formål. Der er derfor en større "banegård" med haller, kystsikringsmaterialer og diverse arbejdskøretøjer – små traktorer, tipvogne, skinnetransportvogne, kraner, troljer osv. Disse holder til dels inde på det indhegnede område, hvor man ikke skal begive sig ind uden adgangstilladelse – det er jo en arbejdsplads. Flere af de små lokomotiver ligner noget fra LGB-kataloget, men inspirationen kommer nok den anden vej fra. På et tidspunkt var der tre Schöma-lokomotiver i drift med hver 22,5 HK. Mellem denne plads og diget ligger den åbne banegård, hvor der er relativt fri adgang – og her kan man studere de særeste køretøjer.

Mærkværdige ekipager

Beboerne på de to øer har nemlig ret til kørsel ad sporet med deres egne dræsiner – det er den nemmeste vej for dem til forretninger og videre transport til Niebüll. Der er dog også en bilfærge



Dagebüll Kirche er et trinbræt med en samling huse og en kirke i det ellers øde landskab.



Fra banegårdsområdet for smalsporsbanen i Dagebüll - her ses bl.a. et af de små diesellokomotiver i LGB-stil.



Typisk tipvogn til udbedring af sporanlægget.



Et køretøj med tydeligt, maritimt præg. Ejereren af denne dræsine har haft en god fantasi, da han byggede den, komplet med køjer som en anden damper. Bemærk den ejendommelige ”puffer” i form af en orange kugle til fiskenet.



En dræsine med gedigent snedkerarbejde. Også her har ejeren været kreativ, men dette køretøj er mere konventionelt i udformningen – her med et dæk som puffer.



Her ankommer mutter og fatter i bryllupstøjet under regntøjet til den lille banegård - turen synes at have været barsk hen over vadehavet.



Et kig ud over hele smalsporbanegården, hvor der blev arbejdet med renovering af sporene.

fra Schlüttsiel til Langeneß nogle kilometer syd for Dagebüll, som almindelige turister kan benytte. Der er veje på Langeneß, men ikke på Oland. Mellem de to øer er der en dæmning og troljesspor.

Nogle dræsiner er bygget af træ og virker som små kolonihavehuse, andre er bygget af de forhåndenværende materialer og ligner ikke noget, man ellers kender – kun sporvidden er fælles. Enkelte af dem er forsynet med tågehorn, andre har redningsbælter, og en enkelt havde et Rolls-Royce-embblem (sikkert en pirat-kopi!).

En mand skulle af sted med sin dræsine over til Oland, og jeg gik op på diget for at se kørslen ud gennem havet.

Dræsinen kørte rask af sted, forsvandt op over digekronen, inden jeg nåede derop, men kort efter kom dræsinen kørende tilbage mod mig. Bag den fulgte en anden dræsine, så derfor måtte den første returnere til banegården for at afvente, at den indadgående var inde. Først da kunne manden i den udadgående dræsine komme af sted.

Det er naturligvis af sikkerhedshensyn, at de udadgående har vigepligt for de indadgående – dels kunne der være tale om en hastende kørsel (sygdom eller lignende), dels kunne højvandet være på vej – men lidt underligt var det, at der ikke var en form for kommunikation mellem de kørende.

Det kan jo ikke være sjovt at skulle bak-

ke, hvis man er nået halvejs ud gennem havet, for der er ingen vigespor ude på vandet.

Nå, jeg gik tilbage til banegården tids nok til, at jeg kunne se ankomsten af den indadgående dræsine. Det var et par, der kom kørende, og jeg spurgte dem, om jeg måtte tage nogle fotografier af dem og deres aparte køretøj. Det måtte jeg godt, og da jeg bemærkede, at de var i fint tøj under regntøjet, fortalte de, at de var på vej til bryllup – pr. dræsine – og nu skulle videre i deres bil, som holdt parkeret på banegården.

De fortalte endvidere, at det kun var de faste beboere, der måtte køre på banen, de måtte for eksempel ikke køre med turister ind til fastlandet, kun foretage



Og herfra fortsætter sporet så ud i 'det uendelige vadehav'. Som det ses, er skinnerne ret kraftige.



Også på de virkelige baner behøver man små udligningsstykker for at få sporgeometrien til at passe. Her er det sporet op på diget, der er 'efterjusteret'.

små udflugter i nærheden af øen. Det kunne være for at se på fugle eller sæler eller blot for at opleve det store, tomme hav. Vi udvekslede visitkort, og en skønne dag regner jeg med at besøge denne særegne ø – og forhåbentlig få en tur ud i havet med jernbanen.

Svær overbygning

Hvis man tror, at der er tale om en primitiv bane med spinkle skinner og lemfærdig sporlægning, som man kender det fra tørve- og grusgravsbaner, må man tro om igen. Skinnerne er kraftige UIC-profiler, svellerne er af beton, og alt materiel ser velholdt ud. Kørslen er som antydnet på sigt, men formodentlig giver myndighederne beboerne besked, når der skal foretages større sporarbejder på strækningen.



Ved Unaften krydser landevejen banen Niebüll-Flensborg, men sporet er spærret, og rillerne fyldt med asfalt. Bemærk i øvrigt skinnestumperne, der har været brugt som hegnspæle.



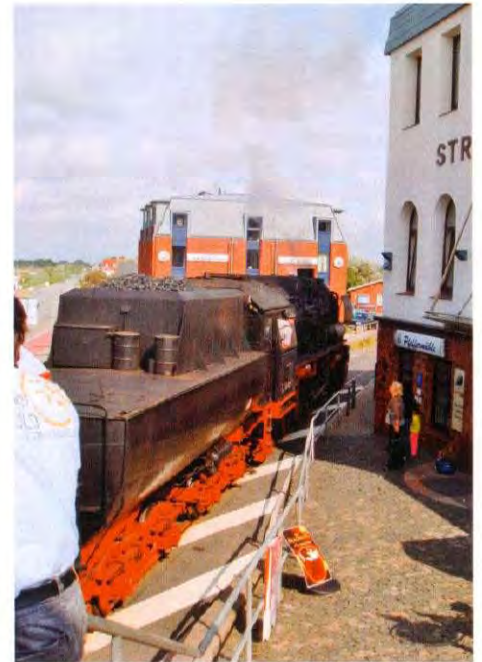
BR 52 9079 afgår fra Dagebüll Mole med et par CFL-vogne den 18. juli 2009 - dejligt at opleve så stort et lokomotiv på klos hold.

Havet og stormene betyder, at der ofte skal foretages reparationer på skinnelaget. Selvom det er bekosteligt at holde smalsporsbanen i drift, er den meget vigtig med henblik på at sikre kysten på de to øer – og dermed også kysten på fastlandet.

Tilbage i Niebüll kan man vælge at køre tværs over landsdelen mod Flensborg. Her kører man nogenlunde parallelt med den nedlagte jernbane Niebüll-Flensborg. Kun ét sted krydser landevejen jernbanen – i byen med det pudsige navn Unaften – men selvom advarselssignaler, relæhytte og spor ligger intakte på stedet, er skinnerne asfalteret over midt på vejen, og en plakat spærret for eventuel trafik på sporet, bortset fra skinnecykling. Sporet



Hertil og ikke længere. Uden for Unaften er sporet afbrudt i en overkørsel, men kan forholdsvis let retableres.



Der er ikke mange centimeter at give væk af ved udkørslen mellem diget og hotellet ved havnen i Dagebüll.

ser i øvrigt velholdt ud. Længere fremme førte en sidevej over banen, og her var sporet afbrudt nogle meter på hver side af overskæringen – men sporrammerne var nydeligt stablet op ved siden af sporet, således at man til hver en tid kunne retablere jernbanen. Det er godt at tænke langsigtet – og ind imellem verserer der planer om at genoptage trafikken.

Området er i hvert fald værd at besøge; det er nemt at komme til Niebüll og videre herfra, enten på cykel, med bil eller med tog.

* Nærmest som vort eget Vandbygningsvæsen, VBV, der stod for kystsikring på Vestkysten, især også med smalspormateriel.



Undervejs langs strækningen Niebüll-Flensborg kan man finde scenerier som dette – et 'Hochsitz' for jægere, foråret 2008.

Byg en banegård



Varde banegård har en del af de træk, jeg ønskede på modellen, bl.a. de flotte murbuer over vinduer og døre i stueetagen. 26. maj 1973. Foto Holger B.D. Sørensen.



Den næsten færdige model af Strandberg banegård, bygget af to kibri-sæt B 9331. Murene er ikke limet fast endnu.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der er nok andre end mig, der har savnet en model af en pænt stor, dansk banegård på markedet – af den type, som ses i mange købstæder og provinsbyer (f.eks. Varde, Ringkøbing, Glyngøre m. fl.). Bygningstypen er præsentabel med tværstillet, højt midterparti, to lavere sidefløje og sprossevinduer med halvcirkelformede, romanske murbuer over. Dertil et flot murværk med almindelige mursten. Denne type findes ikke på markedet – i hvert fald ikke som plasticbyggesæt.

Hverken hos Fallers, Auhagen, Vollmer eller Piko fandt jeg egnede modeller, men kibri har et byggesæt, der indeholder nogle af elementerne. Det er det murede pakhuis B 9331 – det har mure-

de vægge, vinduer med flotte murbuer, store døre og tilmed gode proportioner. Jeg købte to sæt.

Byggesættet består faktisk af to identiske, halve pakhuse, der limes sammen og derved danner et stort pakhuis. kibris byggesæt er konstrueret som moduler, hvor vægge og tag blot klipses sammen, og på den måde kan man hurtigt danne sig et indtryk af, hvordan bygningen vil tage sig ud.

Sættet indeholder ud over de nødvendige dele en ustyrlig mængde døre og vinduer (16 hhv. 32 stk.) – de er støbt sammen med glasset, så man ikke kan/skal bemale dem, og det er jo godt, men rammer/sprosser er ikke hvide, derimod svagt lysegrå (RAL 7035). I det lignende sæt 9322 er rammer/sprosser sorte, men det duer ikke til

en dansk banegård, der tænkes at være opført i 1880'erne, så undgå dette sæt. Og så i gang!

Øjemål og vurdering

Umiddelbart forekom det som en let opgave – væggene skulle blot samles, de to gavle tilpasses for at danne midterpartiet, det hele males og patineres – og færdigt arbejde! Sådan gik det ikke, men det var nu ikke uoverkommeligt. Først malede jeg alle bygningsdele matsorte på bagsiden – inkl. tre murstensplader (art. nr. 6910) fra kibri. Disse skal senere bruges til nye brand-



Byggesættets murværk passer nogenlunde til kibris murstensplader.



De manglende yderste murfelter fyldes ud med stykker fra pladen 6910 fra kibri. Alle murdele er malet matsorte på bagsiden.



Midterstykket efter udskæring, men uden de nye murfelter.



Prøveopstilling med lavt midterparti - der mangler en etage i, at bygningen virker repræsentativ.



En lidt luftig banegård - måske lidt 'efterkrigsagtig'...



Egentlig en statelig bygning - men den skal beskæres i højden.



Og her er den fra gadesiden med tilknyttet postkontor. Det gyldne vingehjul stammer fra en slipsenål.



Art. nr. 39529 Banegård - egentlig en udmærket station, også til danske forhold. Foto kibri.



Varde banegård med tydelige murbuer på gadesiden. Foto HBDS.

mure og et par andre steder. Da delene var tørre, malede jeg murværket med Dupli Color rødbrun metalgrunder (nr. 46 7509 fra Bauhaus). Det er en behagelig, ikke for mørk brun farve, der sine steder tørrede meget lysere og dermed gav spil i murværket.

De to sidefløje kan samles uden videre - og der er fuldstændigt frit valg mht. antal døre og vinduer. Den ene sidefløj skal agere ventesal (evt. restaurant) for 1. og 2. klasse med fælles indgangsdøre. Den anden fløj er stationskontor mod perronen og har derfor kun én dør på

denne side. Gadesiden har en dør til postekspedition. Tagene skal skæres til - det er markeret på undersiden, hvor man skal skære. På murene skal fundamentterne monteres og males musegrå. Fløjene stilles til side.

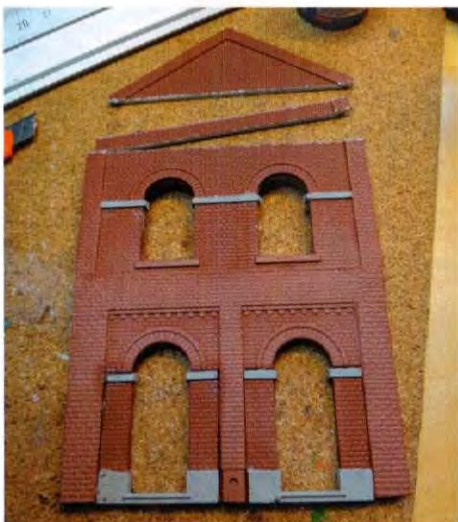
Midterpartiet får to adgangsporte - i hallen skal der være diverse publikumsfaciliteter såsom billetsal, luge til rejsegodsekspedition, fast bæk men hverken toiletter eller kiosk. De må findes andre steder uden for stationsbygningen. Det er en ret lille banegård, trods alt.

Prøveopstilling - og prøvelser

Så var det tid til den store udfordring - midterpartiet. Stueetagen krævede noget ekstra arbejde. Af to overflødige vægge skar jeg to dørpartier ud, og af murstenspladerne tilskar jeg de mang-

lende murstykker til hjørnerne (ca. 10 x 59 mm). Husk at centrere midterdelen nøjagtigt - der bliver en lille forskel i forhold til gavlvinduerne på førstesalen, men det kan berige det arkitektoniske udtryk. Ved prøveopstillinger kunne jeg se, at der var for højt fra de øverste vinduer til taget, så der var ingen vej udenom - gavlen måtte skæres ned. Jeg skar fem skifter sten ud lige under gavltrekanten. Det hjalp. Efter finpudsning og sammenlimning så det bedre ud. Lidt farve og patineringshjælp yderligere.

Herefter resterede groft sagt kun brandmurene mellem denne midterdel og sidefløjene. Af stabilitetsgrunde valgte jeg at lave disse brandmure af de omtalte murplader (uden fremhævet murværk, blot blank mur) med dimensionerne 97 x 104 mm - det vil sige,



Så giver vi gavlen 'det hvide snit'.



Af resterne kan der laves en mindre sidebygning, f.eks. et lampisteri, en restaurant eller en administrationsbygning.



Nu er banegården næsten færdig - dog mangler stationsnavnet og lidt patinerings - samt måske et halvtag mod perronen. Stationskontoret er til venstre, ventesalen til højre.



Stationen monteret med emaljeskilt fra Skilteskoven. Lignende, men mindre skilte er monteret på gavlene på sidefløjene.

at tværbygningen skal rage ca. 5 mm frem på perronsiden og på gadesiden. Taget skal derfor også tilpasses nøjere.

Dekoration og detaljering

Inden endelig samling af mure skal de vandrette bånd bemales. Jeg valgte en lys beige farve (Humbrol 147), mens fundamentet fik en musegrå nuance. Under taget og i gavlene skal der anbringes "træ", vindsceder og nedløbsrør, som også medfølger i rigt mål. Trædelene blev matgrønne, nedløbsrørene grå. Det store øjeblik er, når døre og vinduer skal sættes på plads. De er også lige til at klippe fast, og når de først er monteret, er banegården faktisk indflytningsklar. Gardiner kan man lave af tynde, hvide servietter, men der må godt være fuldt indblik i hall'en.

Naturligvis kan og skal bygningen prydes med belyst stationsur (Brawa), lamper, betjeningskabe, skilte, postkasse, vandpost, papirkurve, køreplaner m.m. – og måske et halvtag. Der medfølger ingen perron, så den må man selv forfærdige. En anden ting er, at tagene er matsorte tegl – egentlig forkert, da taget på denne type danske banegårde var og er skiferplader. De findes mig bekendt ikke på markedet, i hvert fald ikke i dansk udseende, så indtil videre accepterer jeg denne nødløsning. Kender nogle af læserne til egnede plasticplader med rektangulære skifersten (ikke de kvadratiske, tyske) eller skal man lave dem selv?

Af lidt plasticard (45 x 85 mm) lavede jeg to indervægge til hall'en. Den ene væg skulle blot agere brandmur ind mod ventesalene og blev derfor lavet

som pudset mur med træpaneler og faste bænke med diverse plakater på væggen, mens den anden væg skulle have billetsalg med luge, skranke til rejsegods, køreplaner m.v. Endvidere mangler der stationsskilte, bænke, papirkurve m.m. Der er ingen bundplade til pakhuset/banegården, så den må flikkes sammen af egnet materiale, ligesom jeg skal lave en tilhørende perron. Det bliver næste omgang.

Bygning af stationen tog en god week-end, men heri er indberegnede male- og tørretider. På en virkelig stationsbygning af denne art ville der nok være kviste på taget over fløjene og evt. små vinduer oppe på gavlen, men de var åbenbart sparet væk på denne banegård. For øvrigt bliver der en masse dele til overs – man kan f.eks. forlænge fløjene med op til to vinduer/døre pr. side, men så skal tagene tilpasses yderligere. Delene kan også bruges til en separat bygning med ny gavl.

Da jeg var færdig, opdagede jeg, at kibri også har tænkt på nr. 9331/9322 som banegård. Den findes i modificeret form som 9375 Tubbergen, men det er med sorte vinduer og fladbuede murbuer på førstesalen, så – jeg holder mig til min nye banegård. kibri har derudover en mængde variationer over temaet, men kig selv efter i kataloget (nr. 8397, 9322, 9375, 39 379, 39 525).

Materialer:

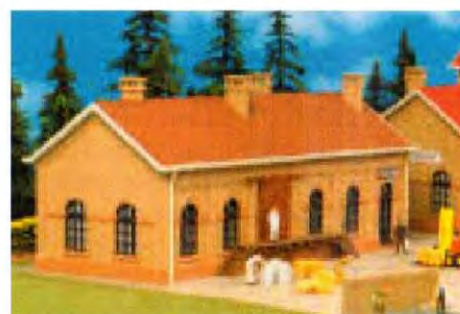
To stk. 9331 kibri pakhuis, tre kibri 6910 murstensplader, maling, Vollmer-lim, skarp kniv, sort og brun spraymaling, evt. småting fra restekassen plus plastplader til perron.



Kibri 39379 - her går underdelene igen, mens førstesalen har de svage murbuer over vinduerne. Foto kibri.



Kibri 8397 Skole - endnu en variant over byggesættet. Foto kibri.



Pakhuis 9322 med sorte vinduer, men ellers identisk med 9331. Foto kibri.

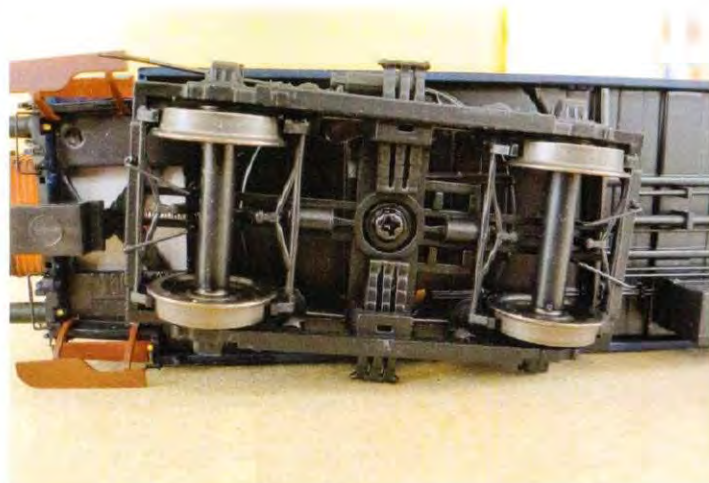


Art. nr. 9375 Tubbergen-banegård i samme stil som min ombygning. Foto kibri.



Resterne kan bl.a. bruges til en lille kontorbygning, restaurant eller lignende.

Made by Dekas



Den nye hollandske vogn fra Exact-train med mange løsdele. Foto Vagn Holstein.

Flotte bogier kendetegner vognen. Foto Vagn Holstein.

Anmeldelse af Exact-train's hollandske personvogn i 7500-serien

Af Vagn Holstein

Det eneste, der mangler på den markante gule æske, som indeholder det seneste skud på det unge firma Exact-train voksende stamme af superdetaljerede modeller, er "Made by Dekas".

Det er nemlig hjemlige Dekas ved Kasper Bang Jensen, som har stået for konstruktion og produktion af den flotte blå personvogn på grundlag af oplæg fra det hollandske firma.

Forbilledets ophav går tilbage til slutningen af 1920'erne, hvor de hollandske statsbaner (NS) bestilte 35 "Stahld-Wagen". De blev leveret 1932-33 fra firmaet Werkspoor. Oprindeligt i forskellige grønne nuancer, men fra

midten af 1950'erne malet "berlinerblå" og benyttet i internationale tog først som 1./2., senere 1. klasses vogne. I denne form har vognene bl.a. været brugt i tog mellem Amsterdam og København, derfor er de naturligvis interessante for os. Nogle få vogne blev hængende i Polen og Østtyskland efter Anden Verdenskrig. Disse vogne har Exact-train ligeledes i sortimentet.

Man ser omtrent straks, at det er Kasper, der står bag: Vognene benytter helt samme konstruktionsprincipper som McK's vogne, det er nemlig også Kasper, der konstruerer dem: Vognene er udstyret med metalstøbt chassis med vognkasse og tag støbt ud i ét i plast. Indvendigt genkender man ætsede bagagenet og fuldt indrettet toilet.

Bogierne er vanvittigt flotte: Dejlig mat

overflade, ikke lakridsagtig skinnende plast. Fantastisk detaljerighed: Bogierne var bl.a. udstyret med bremses i selve bogien og særlige trykluftstyrede slingredæmpere, som ses på bogiens øverste bjælke. Selv trykluftledningen til dette system er med i form af en buet ledning, som forsvinder op under indgangstrinene, som for øvrigt er solidt lavet i ætset metal og smukt malet. Fjedrene i bogierne er rigtige spiral-fjedre, som er indsat, de er dog ikke virksomme.

Vognsiderne står meget flot i en ensartet silkeglans, påskriften står knivskarpt, og der medfølger meget flotte destinationsskilte, trykt på ætsede metalplader. Her finder vi det eftertragtede "København H.", men også skiltet fra København mod Amsterdam.

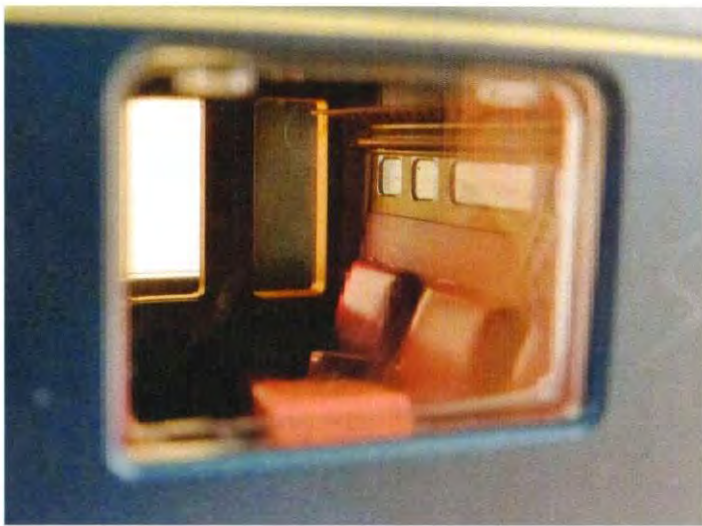
Bortset fra destinationsskiltene følger



Et af forbillederne til den nye model af NS 7500. Arkiv Vagn Holstein



Her ses en anden udgave af vogntypen. Arkiv Vagn Holstein



Et kig ind gennem en af ruderne viser fuldstændig indretning i kupéerne. Foto Vagn Holstein



Der er sågar hatte- og bagagehylder og sædebetræk i, hvad man i 1960'erne ville kalde psykedeliske farver. Foto Vagn Holstein



Detaljeringen er også gennemført på vognbunden. Foto Vagn Holstein



Flotte, ætsede vognløbsskilte medfølger bl.a. til løb til/fra København H. Foto Vagn Holstein

der også rigtige skruekoblinger, bremse-slanget, varmeslanget og meget små, tyske slutsignalholdere med. Sidstnævnte havde man først fået kineserne til at montere, men de blev beskadiget eller faldt af under transport, så man måtte overlade det til slutbrugeren.

Det er som sædvanlig en nervepirrende operation, da der ikke er ekstra med (det har jeg opfordret Kasper til at indføre i fremtiden). Jeg foreslår, at man foretager monteringen af de små dele inde i en klar plastpose, så er der en chance for at genfinde dele, som i kampens hede siger "pling" og ellers forsvinder. Der følger en lille folder med, som forsøger at forklare, hvor de forskellige smådele skal anbringes. Tegnsproget og den medfølgende tekst er ikke til meget hjælp, men pilen mod de små vinduer i gavlen er for at vise i

hvilken side, den meget lille hane vist i en cirkel ved bufferbrættet skal monteres – her er der forbedringspotentiale!

Vognens gavle er en overflod af detaljer ikke mindst harmonikaerne, som er bløde ligesom McK's. De meget karakteristiske harmonikahængere og sikkerhedsgitre er meget flot gengivet ligesom harmonikaens "flange".

Løbeegenskaberne er naturligvis i top, og hjulakslerne er korte (lige som McK's), så bogierne bliver så smalle, som det er muligt. Der er tænkt på belysning også til Märklin med angivelse af numre for hjulsæt og slæbesko. En meget lækker og vellykket vogn, som vil pynte i et internationalt tog.

Exact-train art. nr. 10 017 NS-vogn type 7532. Pris kr. 670,-.



Flottere kan det ikke laves - en vogn-gavl med 'det hele' - selv pufferne har de korrekte detaljer.

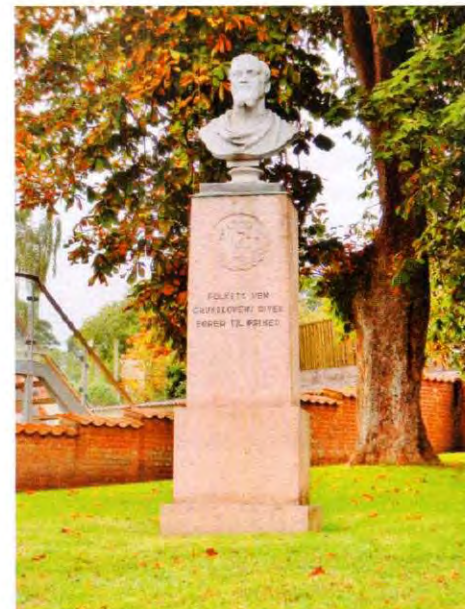
Kunst på modeljernbanen



Kunstværk til minde om fortidens krigeriske bedrifter i Korsør.



Eksempel på krigs- og krudtmonument for søhelten Peder Jensen Bredal, 1658, på Nyborg Havn.



Mange parker og pladser har buster som denne af Frederik VII. Give 20. september 2013.

"Kunst er det, man ikke kan! Hvis man kunne, var det jo ingen Kunst." Citat Storm-P. ¹*

Causeri af Flemming Søeborg.

Med fare for at blive beskyldt for rindalisme¹ eller det, der er værre, begiver jeg mig i dette ud i et uvant "korstog" for eller imod kunsten - men her nærmest forstået som kleinkunsten. Det har nemlig længe undret mig, at selvom der efterhånden ikke er den ting fra vore omgivelser, der ikke er omsat i model til modeljernbanen, mangler kunsten nærmest fuldstændigt.

Bevares, der har været enkelte statuer og ryttermodeller samt mindesmærker i form af obelisker m.v. at finde i model - Faller har f.eks. lavet statuer af



Markant, moderne kunstværk på havnen i Faaborg.

Bismarck, Beethoven og andre berømt-heder, Artitec, Dapol og P.N. Sud har lavet monumenter og obelisker, Busch, NOCH og andre har lavet vej Kors og lignende, og Preiser har diverse figurer, herunder mytologiske og overnaturlige figurer så som engle, djævle, nisser, feer og andre skikkelser - samt malere med staffelier og billedhuggere med modeller. Men kunstværkerne mangler alligevel stort set - og det kan undre, for går man uden for sin dør og hen til den nærmeste markeds- eller torveplads, vil man næsten med uvægerlig sikkerhed støde på et kunstværk af én eller anden art.

Det er ikke min agt at gennemgå kunsthistorien med hele dens fascinerende udvikling, selvom det kunne være spændende nok, men i stedet vil jeg kigge på omgivelserne og finde in-



Opfindsomt kunstværk ved Odense Tekniske Skole.

spiration til mit eget anlæg - og andre må godt kigge med. Enkelte hovedtræk kan dog være på sin plads.

Laver man f.eks. et anlæg med tema fra epoke I eller II, dvs. indtil cirka 1940, vil kunsten, som den giver sig udtryk i det offentlige rum i form af statuer, monumenter og lignende, meget ofte være naturalistisk, altså "ligne noget", hvor der så kan være forskellige stilretninger - romantik, barok, klassicisme, hjemstavnsstil, jugend osv. - og meget ofte inspireret af oldtidens græske og romerske statuer. Vi kender f.eks. også alle til rytterstatuer af konger, hvoraf den foreløbigt sidste blev lavet så sent som i 1954 (af Utzon Franck, forestillende den gamle kong Christian X.), og talrige er de statuer og buster af kong Frederik VII., der står rundt omkring i købstæderne. Andre kunstværker er



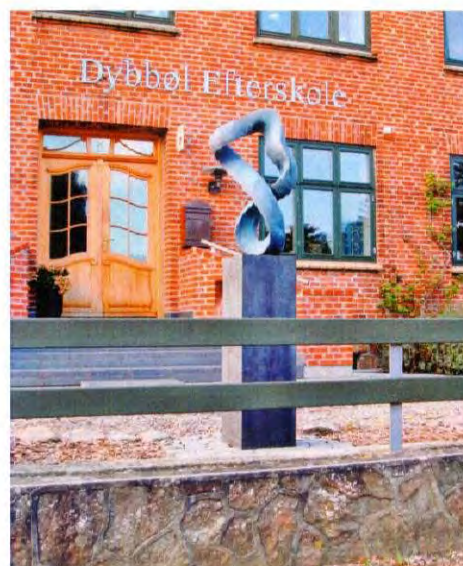
Disse kunstværker fra Krøyers Have, Svendborg skulle være ret lette at eftergøre i model.



Titan-statue fra udstillingsbygningen 'Atlanten', der stod i Frihavnen ved Nordhavn station. Nu står Titan i et anlæg ved Østerport.



Ved indkørslen til Rudkøbing mødes man af denne skulptur.



Enhver lighed med tarmslang er formentlig utilsigtet på denne moderne variant af den kendte Möbius-figur.

f.eks. skabt med hjælp af gamle kanoer, stabler af kanonkugler, skibsankre og andet fra "vor farverige fortid", hvor krige hørte til dagens orden.

Nye tider, ny stil

Efter Anden Verdenskrig var det som om, at den naturalistiske kunst havde spillet fallit – nok havde der været strømninger med abstrakt kunst så som impressionisme, futurisme, kubisme, dada og ekspressionisme før dette vendepunkt, men den abstrakte kunst blev fra 1950 og frem nærmest enerådende overalt i samfundet. Det

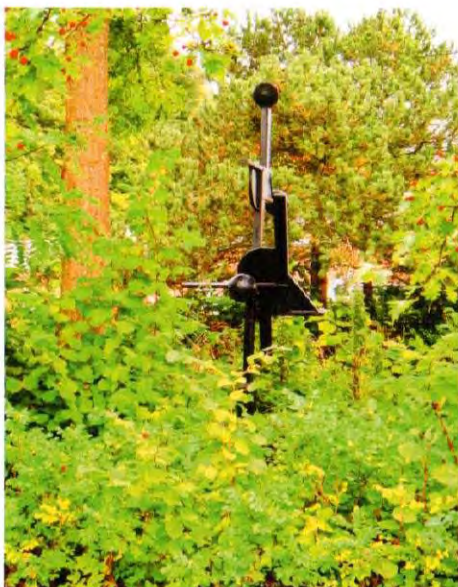
er ikke helt korrekt, for "Trommesalsmalerier"² ("Den gamle Fisker", Zigeunerpiggen, Hjort ved Skovsø), stramajbroderier og anden husflid eksisterede stadig, men det er snarere kunstnere som Robert Jacobsen og hans store jernkonstruktioner fra den tid, der huskes i dag.

Fra nyere tid kan nævnes rumæneren Christo, der i 1990'erne fik en hel verden til at hoppe med på vognen og beundre hans "kunstværker", bygninger indhyllet i plastic. Hvad meningen var, er vist aldrig rigtigt gået op for nogen,

men måske bestod Christos kunst i at få andre til at tro på, at det var kunst? Og her er det, at jeg frygter for at blive kaldt rindalist, men – helt ærligt – hvis det er kunst at indhulle f.eks. Den tyske Rigsdag i plastfolie, må alle bygningsarbejdere, der arbejder med sandblæsning af bygninger, vel også kaldes kunstnere? Et andet, omdiskuteret kunstværk fra 1990'erne var det BR 52-lokomotiv, der blev vendt på ryggen i en tysk by – så må man formode, at en kraftig afsporing af tog også fremover må kunne kaldes for kunst (eller en "installation", som er et dejligt gummiord i den forbindelse!).



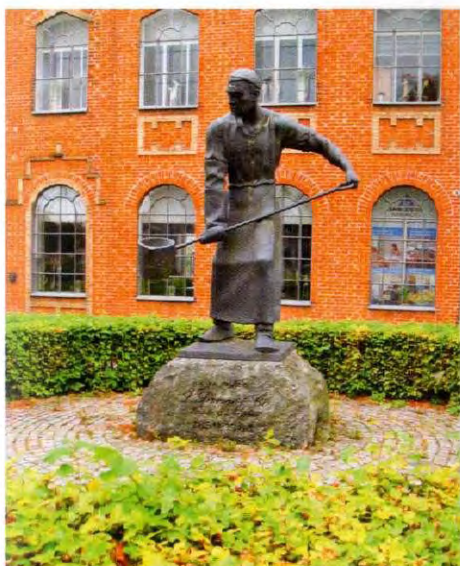
Nærbillede af den gode baron Brockenhuis-Schack ved Domhuset, Svendborg. Skulpturen er lavet af Rasmus Morten Andersen, 1904.



Dette kunstværk står midt i vildniset på en rasteplass ved Kogtved, Svendborg. Cirka hvert tiende år bliver der beskåret i vegetationen.



Til minde om komponisten Carl Nielsen står dette monument i hans fødeby, Nr. Lyndelse på Fyn.



Moderne, naturalistisk skulptur af Peter Lipp, 1985, til minde om arbejderne ved Langes Jernstøberi, Svendborg.



'Den blanke plov' af Børge Jørgensen, 1987, ved biblioteket, Svendborg. Nogle har desværre misforstået kunstens rolle og misbruger skulpturen som plakatsøjle.



Før enden af perronen i Give stod denne skulptur i september 2013.

Kunst en miniature

Jeg mindes kun meget få modeljernbaneanlæg, hvor der har været kunst af en eller anden slags repræsenteret – enten i form af en statue, en rytterfigur eller en ensom maler ved en skøn udsigt. Peter Ladeby, der lavede hele Korsbæk i model³, havde dog bygget kunstneren Ernst Nyborgs nye galleri, så helt fraværende er kunsten ikke på modeljernbaner – men hvor er modellerne af alle de moderne, abstrakte kunstværker, som vi ser i parker og på pladser? Mulighederne er legio, som billedreportagen af et lille, tilfældigt

udvalg viser, og der er ingen, der siger, at man skal plagiere kunstværkerne – hvilket også ville være ulovligt.

Ældre statuer kan efterlignes ved at tage en Preiser-figur i ældre gevandter og male figuren irgrøn med sort-brune chatteringer eller helt bronzefarvet og placere figuren på en granitmalet klods, gerne med et par trin op. Det kan være en helt klassisk statue af en lokal borger (politiker, forretningsmand, forfatter eller anden nobilitet). Mytologiske figurer kan laves på samme vis, og måske har man i sine gem-

mer en figur i ”umulig” skalastørrelse (lidt større end H0) – men den vil sikkert også kunne bruges, da mange statuer netop er overdrevent store for at vise personens betydning og styrke for samfundet.

Nutidig kunst

Når det gælder abstrakt kunst, er det kun din egen (= kunstnerens) fantasi, der sætter grænsen. Det kan være en sten, der er frostsprængt eller savet igennem, det kan være forskellige stykker metal, loddet eller limet sammen, rester fra gamle ure og maskiner, elek-



Ernst Nyborgs Kunststudstilling på Peter Ladebys Korsbæk-anlæg i H0.



Nonfigurativ kunst - 'Tidløs Balance' er den originale titel.



Moderne kunst 'Kompleksitet' til By-parken.



Fra kunstværkstedet - seriefremstilling af moderne kunst.



Ankre er altid sikre 'træffere' som kunst i havneområder, her tillige med ægte, sydlandske palmer - på Nyborg Havn i 2017.



Moderne kunstinstitutioner - eller motionsapparater ved Skovsøen, Odense.



Kunst i en villahave i Åstrup ved Faaborg.



Hensat bagage på en plads i Give.



Et blik ind i storbyens parkanlæg med skulpturer.



Hr. Wredemann giver ikke meget for den nymodens kunst og vil bare gå sine runder i fred - figuren er den velkendte 'Blomsterpigen' af Lac du Chateau.

troniske dimser, plastic i amorfe former og meget mere.

Lav dem f.eks. på følgende måde: Sav et stykke firkantet plasticstang (5 x 5 mm) i passende længder (0,6 – 10 mm) og rasp evt. overfladen, så den bliver lidt ru. Herefter limes kunstværket – der som nævnt kan være "hvad som helst" – på toppen af den lille klods, og værket spraymales – i mit tilfælde med sølvfarve (fra en julespray!).

Når limen og malingen er gennemtør, males klodsen enten granitfarvet, marmorspraglet, basaltsort, ølandssten-rød eller hvilken farve, man nu ønsker. Herefter er kunstværket klart til at blive anbragt langs grusstien i parkanlægget, hvor der naturligvis også skal være et par københavnerbænke, således at det gode borgerskab kan betragte kunstværket i andægtighed.

Husk, at offentlige parkanlæg her i

landet i reglen er eller har været indhegnede med flotte støbejernstakitter, hække eller trådhegn – samt at al færdsel på græsset generelt var forbudt indtil "vore dage". Fra min egen barndom i København i 1960'erne mindes jeg, at vi børn havde at holde os til de deciderede legepladser på Østerbro – hver dag kom en uniformeret havebetjent ("Haveren") på en sort herrecykel og inspicerede med autoritet parker og haveanlæg og jog med fast hånd os



Moderne og klassisk kunst kan godt harmonere, som det ses her fra anlægget med Dapols obelisk i midten.



'Universet' og 'Aeternitas' i Byparken.



Statue af byens velgører, industrimanden von Wohlhaben.



'Gabende Tomhed' - en sigende skulptur fra 2000-tallet.

børn væk fra græsplæner, krat, bunkers og skulpturer. Så hvis du laver et epoke III-parkanlæg, skal der normalt ikke være legende børn i græsset, og bænkenes virkede dengang som om, at de var forbeholdt pensionister med stråhat og spadserestok.

Nå, det var blot nogle betragtninger over kunsten i det offentlige (modeljernbane)rum – send gerne dine/jeres egne eksempler til bladet. Måske giver det grundlag for at udsende et særligt kunstmagasin en skønne dag!

* Robert Storm-Petersen, Storm-P.

(1882-1949), oprindeligt slagter, senere skuespiller, revykunstner, forfatter, tegner og humorist. Utallige af hans bonmot, "fluer" og vittigheder lever videre den dag i dag, ikke mindst i udtrykket "Storm-P.-opfindelser".

1) Rindalisme – efter lagerforvalter Peter Rindal, der i 1965 gjorde oprør mod den moderne, abstrakte kunst, der i stigende omfang indtog byernes pladser og torve. "Hvad skal det ligne?" var en af de gennemgående bemærkninger fra menigmand om den nye kunst, og der var protester mod Statens Kunstfond. Rindals protest var affødt af Hol-

stebros indkøb af Giacometti-statuen "Maren å æ Woun" for 210.000 kr. – en statue, der i dag er ét hundrede millioner kroner værd. I dag vil de færreste undvære den moderne, abstrakte eller non-figurative kunst, og selv veletablerede supermarkeder sælger abstrakt kunst som alle andre hyldevarer.

2) Trommesalsmalerier – nedsættende betegnelse om naturalistiske, kommercielle malerier med typisk landskaber, sejlskibe eller historiske motiver. Kaldes også fidus- eller trivialkunst.

3) Se Spor og baner nr. 20.

En dyster maskine



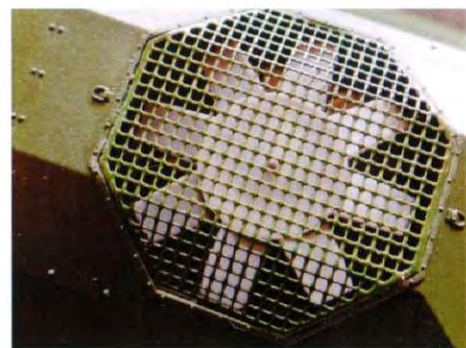
Den nye, franske H0-model fra Jouef.



Bogierne er fyldt med fine detaljer.



Flotte skilte på modellen.



Indblik gennem gitteret til ventilatoren.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I dag skal lokomotiver helst se farvestrålende ud, have opsigtsvækkende design og i det hele taget være spraglede og markante. Sådan var det ikke altid. Damplokomotiver var førhen diskrete, nogle vil sige dystre eller mørke – naturligvis i høj grad af praktiske hensyn, for sod, kulrøg og oliespild kombineret med damp smurte hurtigt alting ind i et søle, eventuelt med hvidlige aflejringer af kalkvand.

Også diesel- og ellokomotiver var ofte meget diskrete og ligefrem dunkle i fremtoningen – brune, mørkegrønne og andre mørke nuancer var fremherskende, og det gjaldt også for franske lokomotiver. Jouef har netop udsendt en brandvarm nyhed – det seksaks-

lede diesellokomotiv CC 65 500, der stammer fra 1955-59. Lokomotiverne blev også kaldt Babazou eller Dakota, øjensynligt pga. af lyden (dakotadakotadakotadakota...). Det var de første store strækningslokomotiver med dieselmotorer i Frankrig, bygget efter Anden Verdenskrig. Motorerne stammede fra flådens fartøjer (af fabrikatet Sulzer 12 LDA 28) – åbenbart en fransk parallel til vore egne MY-lokomotiver.

Modellen ligger meget langt fra de senere tiders elegante, futuristiske diesel- og ellokomotiver og er holdt i mørkegrøn farve med gule fartstriber. Der er en mængde klapper, jalousier og åbninger på vognkassen. Forbilledet bar mere præg af godt ingeniørarbejde end af designerhænder. Fronten er ret markant med den

knækkede skillelinie midtfor og de skæve frontruder med nummerskiltet og ejendomsmerket placeret, hvor de nu kunne sidde – tjaa, lokomotivet ser mere belgisk end fransk ud i formgivningen (belgiske lokomotiver har altid set besynderlige ud!), men det var nu engang tidens stil.

Jouefs model har gennembrudt ventilationsrist på taget, i det ene førerrum er der en lokomotivfører. Der er lysskift for bag, og pufferplanker og bogier er uhyre veldetaljerede. Modellen er udstyret med NEM-stik til 21-pins dekoder, og her kommer det overraskende: Den har – lige som Jouefs model af BB 67 000 – roterende ventilator under taggitteret. En fin, summende lyd markerer, når den er i drift – også i analog kørsel. CC 65 500 kommer i første omgang i epo-



Et kig ind ad sideruden med lokomotivføreren på sin plads.



Le mécanicien - lokomotivføreren - står korrekt i venstre side i førerrummet.

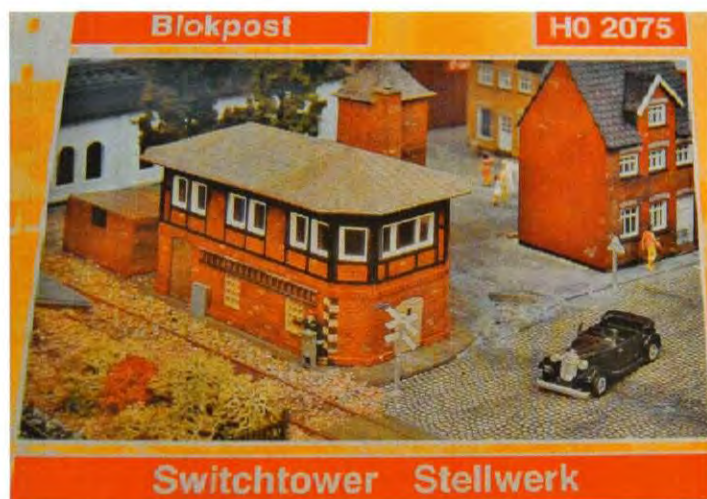


ke IV-udseende, men den kunne lige så godt have kørt rundt i nogenlunde dette udseende flere år før.

Modellen fejler i hvert fald intet – den er som forgængeren fra Jouef i topklasse, hvad kvalitet, udførelse og funktioner angår.

Hornby-Jouef HJ 2354. SNCF CC 65 524 diesellokomotiv. Epoke IV. Pris ca. kr. 1.500,-.

Sjældnen post fra Heljan



Blokkposten, som den præsenteres af Heljan



Det noget "ferske" og endnu ubehandlede røde murværk

Tekst og fotos Niels Nørby

Til hovedbanegården på mit modelbaneanlæg Svenstrup H. havde jeg længe ledt efter en lille post i H0, der skulle tjene som undersåt til stationens "store" kommandopost. Sådanne underposter fandtes tidligere på alle større danske stationer, hvor personalet blandt andet varetog betjeningen af de yderst beliggende signaler og sporskifter. Men i takt med den stigende fjernbetjening udgik posterne af den daglige drift, og bemanningen bortfaldt. De fleste underposter er således for længst revet ned, og kun få steder i landet kan man finde de i reglen stærkt forfaldne og hærværksplagede bygninger. Der findes kun ganske få eksempler på, at bygningerne forsøges bevaret for eftertiden, da sådanne tiltag er særdeles ressourcekrævende og oftest uden nogen form for politisk eller økonomisk opbakning.

På trods af temaets lidt triste klang var

det præcis, hvad jeg ønskede at efterligne i model. Misligholdte og lettere forfaldne jernbanebygninger har været et ganske hyppigt forekommende syn langt ind i epoke IV, hvor de fleste nu om dage for længst er faldet for bulldozerne. Og det var derfor kærlighed ved første blik, da jeg ved et tilfælde blev opmærksom på Heljans blokkpost nr. 2075. Dette byggesæt udbydes i skrivende stund stadig hos Heljan i det ellers hastigt svindende H0 produktprogram, og med en pris på 175 kr. kunne det næppe gå helt galt.

Jeg indrømmer gerne, at jeg har et blødt punkt for Heljans gamle danske byggesæt, og at jeg besidder en række af disse i mine gemmer. Både vindmøllen, Esso-tanker og den lille hvide landsbykirke er at finde i samlingen, og jeg nyder til stadighed at betragte modellen af "Kjøbenhavns Handelsbank" med de pompøse relieffer, der pryder rødstensfacaderne. En flot model desuagtet, at bygningen nok burde have

været mindst 50 % større i alle retninger. Men jeg er nu en gang vokset op sammen med disse modelhuse, så vi "lever sammen" i en eller anden særlig form for symbiose. Skulle man i øvrigt have lyst til at forkæle sig selv med en tur ned ad "Memory Lane", kan det netop udkomne særhæfte om "Heljan små huse til en STOR hobby" (Fl. Søeborg/M. Flindt Larsen) varmt anbefales. Men tilbage til blokkposten, som jeg underligt nok ikke erindrede at være stødt på tidligere. Æskens indhold blev derfor straks efter modtagelsen studeret indgående i petroleumslampens skær. Umiddelbart stod det mig ikke klart, om der fandtes et reelt forbillede, eller om modellen var frit opfundet på Heljans tegnestuer, men mere om dette senere i artiklen. Kort beskrevet indeholder byggesættet to separate bygninger, bestående af selve posten og et lille fritstående skur, der antageligt er en form for lagerbygning. Hovedbygningen er i to etager og opført i røde mursten med ægte bindingsværk og



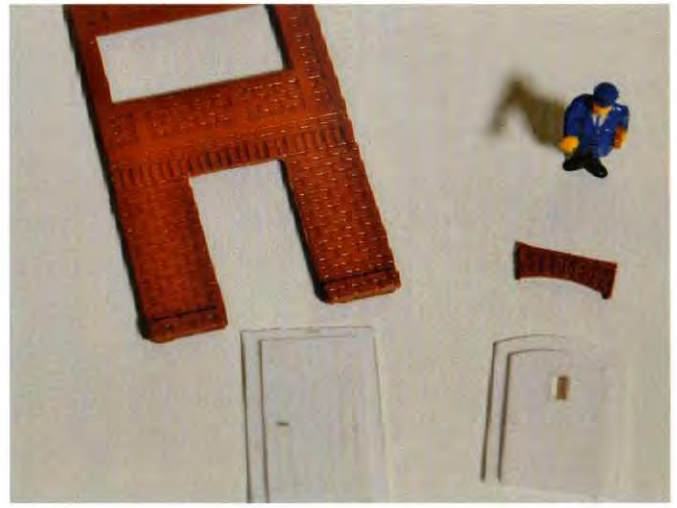
Fugerne i murværket fremhæves med grå akrylfarve



Facaderne er klar til opstilling



Sokkelarbejde...



Hele bygningen må "klodses op" for at opnå en acceptabel højde

En ny dør med "ordentlig" højde

øverst et tag af noget, der kunne ligne et bliktag. Omridset af bygningen må betegnes som værende ret utraditionelt, nemlig syvkantet. På den bageste langside befinder sig et kvadratisk tårn, der er et stokværk højere end resten af bygningen og er udført med spidst firresidet tag. Hvad det egentlige formål med tårnet er, fremstår ikke klart. En dør i niveau indikerer, at der kunne være tale om et trappetårn, men hvorfor eksisterer der så en tredje etage? Er der i virkeligheden tale om et vandtårn fra damplokomotivernes guldalder, der så umiddelbart er placeret på den forkerte side af bygningen, dvs. væk fra sporsiden? Eller er det en kombination af begge dele?

Blokposten har ikke mindre end tre adgangsdøre plus døren i tårnet, hvilket forekommer mere end tilstrækkeligt. Førstesalens mange vinduer vender sig mod alle fire verdenshjørner og er logisk nok stedet, hvorfra jernbanetrafikken overvåges. Underetagen formodes at være beregnet som velfærdsrum eller lignende. Det lille skur til venstre for hovedbygningen er ligeledes opført

i røde sten med et fladt asfalttag og en enkelt, smal dør. Der medfølger en smule pynt i form af en lang træstige, et par el-skabe samt et underligt og i min optik helt uanvendeligt stort reklameskilt, placeret på bygningens bagside. Skiltets formål er ikke nærmere beskrevet i byggevejledningen, men det kommer under ingen omstændigheder i anvendelse på min model.

Bygningerne virker ikke overraskende for lavt udført. Hver etage måler 28 mm i højden, svarende til 2.4 m i virkeligheden, hvilket er lidt i underkanten for en fleretages bygning. For at gøre det hele endnu mere spraglet, varierer de nævnte døre i højde mellem 20 og 27 mm i H0, svarende til 1.8-2.3 meter i virkeligheden. Mit udgangspunkt var som altid at male og patinere murværket. En gang Humbrol 70 (brick red) gør altid underværker og fjerner alt skær af plastik. Herefter kunne fugerne fremhæves med en lys grå akrylmaling (+ en dråbe afspændingsmiddel), der påføres tykt

og efterfølgende afrenses med en grydesvamp. Enkelte mursten blev fremhævet med en fed Viking-blyant og lidt påført "snavs" efterfølgende tværet ud med en finger. Bygningens øverste vinduespartier fik en passende DSB-grøn kulør.

Taget blev påført en bund af "Dunkelgrau no. 53" fra Lifecolors WWII's German ubåds farve-palét og efterfølgende patineret med forskellige andre grå nuancer, der tilfældigvis den dag var at finde i min beauty-box. Alle døre blev malet brune eller grønne med spor af tidens ubønhørlige, gnavnende tand. Selve samleprocessen forløb uden større problemer og stort set helt i henhold til den medfølgende, lidt bedagede byggevejledning. Et par modifikationer blev dog som altid indført undervejs. Eksempelvis blev den "hobbit-agtige" dør i husets ene hjørne udskiftet med en hjemmelavet ditto af mere almindelig højde. Et vindue på sporsiden blev fjernet og afblændet med en træplade. Og murværket blev ikke limet direkte på den medfølgende bundplade, da jeg nåede frem til, at hele arrangementet



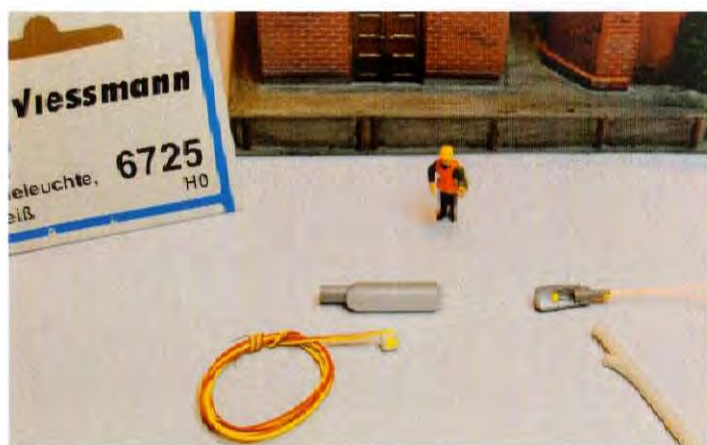
En trappe eller to må der til...



"Arkitektens trøst" kan heldigvis skjule meget...



Sporskifte nr. 39 i spor 14 er nu retstillet...



Viessmann-lysarmatur i overstørrelse...



Posten er nu færdig og ser ret slidt ud.

nødvendigvis måtte forhøjes med omkring 10 mm. Uden dette tiltag ville personalet i posten ikke have en chance for at kunne overskue jernbanevogne på det omgivende sporterræn. Et par tykke plastklodser i min forsøgsopstilling blev således efterfølgende erstattet af en høj betonsokkel, hvorved det hele nu mere og mere begyndte at ligne et varehus med læsserampe. Heldigvis har alverdens jernbanebygninger gennem tiderne haft de mest forunderlige former og udseende, så dette udseende ville godt kunne forsvares til mit byggeprojekt. Skuret fik ligeledes en bred dobbeltdør indsat på sporsiden. Den høje sokkel medførte et behov for trapper ved to af dørene, så igen måtte rodekassen konsulteres. Faktisk følte projektet i denne fase en anelse ude af kontrol, men dette opdannede blot modelbyggeren til at kaste sig ud i yderligere finurligheder.

Lidt indretning i postens øverste etage måtte der således til. En godt seks cm lang sporpult blev snedkereret i tyndt plastcard, malet og limet ind i kontrolrummet sammen med skrivebord, arkivskab og en nostalgisk, høj kakkelovn. Sidstnævnte blev fremstillet af en lille elektrolytkondensator, der først fik benene amputeret og derpå blev malet kulsort. Et par DSB trafikassistenter blev i samme opspænding dømt til evig tjeneste ved sporpulten.

Udendørs har "arkitektens trøst" efterfølgende stille og roligt fået lov at brede sig på bygningens facader. Lidt forskelligt efterladt skrammel i form af en rusten olietønde og et par aflagte stilladsflager signalerer det "velordne-

de rod", der tidligere var et kendetegn rundt omkring jernbanen.

Da der naturligvis skal kunne arbejdes døgnet rundt i posten, måtte der installeres noget passende belysning. Først fastlimedes en lille varm hvid lysdiode under taget og blev tilsluttet en passende formodstand. Dernæst en udvendig væglampe over læsserampen, hvor en til formålet hjemkøbt Viessmann LED-udgave måtte udgå af kampen til fordel for en tilskåret gadelampe fra hedengangne Trendgigant. Førstnævnte lysstofarmatur viste sig noget skuffende at syne alt for voldsom i størrelse.

Efter en sidste patinering var bygningen så færdig, som den nu en gang kunne blive, og alt i alt var det en ganske fornøjelig opgave at kitbashe den "sjældne post fra Heljan". Et, i mange modelfolks øjne utidssvarende byggesæt kan således med lidt fantasi og kreativitet sagtens omdannes til noget, der er anvendeligt på modelbanen i år 2018, og formentlig ender posten med at blive opstillet ved sporrissen på Svenstrups maskindepot.



Armsignaler og bomme i Bünde. Kilde: alte-modellbahnen.xobor.de

Efterskrift: Undervejs i mit projekt blev jeg af "den gamle redaktør" gjort opmærksom på, at blokposten oprindeligt var produceret af Heljan for tyske Revell og således kunne tænkes at have rødder i dette firmas hjemegn, nærmere betegnet Bünde nord for Bielefeld.

Efter lidt yderligere research faldt jeg ganske rigtigt over en række gamle fotos fra Bünde, der viser bygningens placering og dens lidenhed i gadebilledet. Samtidig er det ganske overraskende, at Heljan-modellen faktisk er særdeles tro mod forbilledet, set i lyset af den "evindelige" kritik af ældre modelbygningers forkerte skalaforhold. I denne hobby opdager man således hele tiden noget nyt. Formålet med tårnet på bagsiden af bygningen er dog stadig uklart.

Posten blev for øvrigt nedrevet omkring 1990 i forbindelse med, at den nærliggende baneoverskæring ved Bahnhofsstraße blev nedlagt, og vejen ført under sporene. Området fremstår i dag således totalt forandret.



Det originale „Stellwerk“ i Bünde. Kilde: alte-modellbahnen.xobor.de

Verdens grimteste bil – i H0



Den nye kranvogn – fyldt med flotte detaljer som de små betjeningshåndtag eller kæderne ved siden af.

Tekst og foto Flemming Søeborg

Selvom mange anser Citroën HY for at være en af de grimteste biler, vil jeg holde på, at Chevrolet 3 T til fulde lever op til titlen. Bilen virker i mine øjne som om, at den er klasket sammen af, hvad man nu kunne finde af gamle blikplader fra fabrikkens skrotbunke – bortset fra hjulene, rattet og lygterne er der ikke mange buede former på den bil, der er blot plader flikket sammen på må og få – og tilmed virker fronten som om, at den har fået en gevaldig én på sinkadusen – ja, jeg vil sammenligne den med en boxer eller pekingeser, hvor snuden er trykket ind.

Ikke desto mindre var den en ret succesfuld bil. Den kom til verden midt under Anden Verdenskrig, og det kan måske nok til dels forklare dens udseende – det var først og fremmest en brugsbil, der skulle kunne noget – så måtte æstetikken komme i anden række. Efter krigsafslutningen kunne Chevrolet'en også bruges til civile formål, og det er netop i denne egenskab, at den skal omtales her.

Artitec har nemlig kastet kærligheden på denne bil og lavet en særdeles flot udgave af den – dels som lastvogn, dels som kranvogn. Jeg er ikke bekendt

med, om biltypen har været repræsenteret i Danmark, men det kan tænkes at den har været i Hærens bestand. Ligeledes kunne den have passet ind i Zonens brogede skare af redningskøretøjer, men heller ikke her har jeg kunnet finde belæg for det.

Det generer mig nu ikke – modellen, jeg har valgt, er fra et nederlandsk redningsselskab (eller blot en mekaniker?), og modellen er bare så flot udført, at jeg kan bære over med dens aparte udseende. Den er forsynet med alle detaljer –



Det er vel de færreste, som vil kalde denne bil elegant eller smuk...

disse er tilmed hånddekoreret, og hele vognen er ydermere patineret og bærer præg af hverdagens hårde slid. På ladet er der værktøjskasser m.m., og undervognen er lige så flot udført, bl.a. med rusten lydpotte. Suverænt! I øvrigt laver Artitec også Chevrolet'en som skrottest model, og den udgave er måske endnu mere passende... Modellen fås også fra det franske firma REE Modèles.

Artitec art. nr. Chevrolet 3 T kranvogn. Pris ca. kr. 275,-.



...til gengæld er den fyldt med grej og detaljer.

Pwg som fransk togførervogn



Fabriksbillede af togførervognen fra Brawa.



Når man tager taget af, åbenbares vognens indre - desværre er det nærmest usynligt gennem de små ruder.



SNCF type M med masser af detaljer og flot påtryk.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mange kender de små, grønne togførervogne ("pakvogne") fra de tyske jernbaner; de er lavet af mange producenter i årenes løb, men ingen af modellerne har den grad af detaljering, som Brawas nye H0-modeller af typen har.

Enkelte af disse standardvogne Pwg14, der blev bygget i 7.000 eksemplarer, havnede efter Anden Verdenskrig i Frankrig, hvor de blev nymalet i violet-

brun nuance og fik litra M. Modellen viser den franske udgave, som den så ud i den tidlige epoke III (revideret den 13. januar 1954).

Vognen har, som alle Brawas modeller, masser af forudmonterede detaljer – tynde håndbøjler, skarpt påtryk, ækvilibrerede aksler – og dertil fint, møbleret indre, som man kunne få lyst til at detaljere yderligere med fragtbreve, en stol, en togfører og andet inventar. Blot synd, at man stort set intet vil kunne se gennem de små ruder.

Modellen kommer i år tillige i klassiske, grønne udgaver fra K.P.E.V., DRG, DB og DR – hver med deres små forskelle. Vognene havde i begyndelsen gennemgående løbebrædder og håndbøjler for personalet, men disse brædder blev med tiden fjernet, angiveligt fordi de kunne bruges ved røveriske overfald mod personalet. Ruderne i skydedørene blev også fjernet, og nogle vogne fik forstærkninger ved gavlene.

Brawa art. nr. 49 409 SNCF togførervogn M. Pris ca. kr. 375,-.

Flere nye figurer



Siddende figurer fra NOCH - velegnede til busser, tog og sporvogne.

Af Flemming Søeborg

NOCH sender den ene serie efter den anden ud af figurer; blandt de seneste har jeg plukket sætterne med høstarbejdere i klassiske positurer som frugtplukkere eller med høtyv. Der er seks figurer i sættet, hvortil hører lidt ekstra udstyr (kasser, kurve, hjulbør). Tidsmæssigt passer sættet bedst ind i et lidt ældre

anlæg på grund af figurerens påklædning. Størrelsen er H0, men de findes også i N.

Det andet sæt er mere universelt og kan bruges i flere sammenhænge. Det indeholder 12 siddende figurer, og de er alle sammen amputerede på benene, således at de kan passe ind på sæderne i busser, sporvogne, jernbanevogne og andre steder, hvor pladsen er trang. Fælles for alle figu-

erne er endvidere, at de forestiller yngre mennesker i moderne klæder – t-shirts, kortærmede bluser, trøjer etc. – i opvikkende farver. Det gør dem tillige tydeligere gennem ruderne i køretøjerne.

NOCH art. nr. 15 250 Siddende figurer. Pris ca. kr. 135,-.

NOCH art. nr. 15 617 Landarbejdere. Pris ca. kr. 90,-.

Gummi-sporvogn i Ringsted



"Gummi-sporvogn" ved Føtex, Ringsted januar 2018. Foto Flemming Søeborg.



Ved sjældne lejligheder kunne man i København se vogntog med to bivogne som her på linie 3 på Enghave Plads i 1968. Foto Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

Selvom nogle hellere så disse "markeds-køretøjer" sendt ad H. til eller i det mindste bortvist fra gader og stræder, florerer de vidt omkring – og i bedste velgående: de gummihjulsbase-rede gågade- og markedstog. De er nok kommet for at blive, og så kan man vælge at se den anden vej – eller få det bedste ud af situationen og glæde sig over, at mindet om "de rigtige tog" og sporvogne på sin vis lever videre – om end i stærkt romantiseret form. Det gælder sporvognen på billedet her, det gælder diverse andre fantasi fulde tivoli- og by-fest-tog, som tidligere vist her i bladet.

Jeg blev på en måde glad over at se dette umage køretøj på en vintertrist forstads-parkeringsplads i Ringsted: For det første – hvem ville have troet, at sporvogne sådan kunne vinde indpas i en by, der aldrig har blot været i nærheden af sporvogne, indtil Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm åbnede for 40 år siden?

Og jeg blev også personligt berørt af at se "sporvognen" tilkoblet hele to bivogne – det skete yderst sjældent i København, men jeg nåede at opleve det, når vi fra min skole ved Svanemøllen skulle på skoleudflugt til Zoologisk Have på Valby Bakke: Så blev hele skolen stuvet ind i et passende antal sporvogne (med to

bivogne), og så gik færden ad Østerbrogade-Jagtvej-Falkonér Allé og Pile Allé, hvor vi blev gennet ud og gik resten af vejen til Zoo.

Det var altid i de gamle vogne med åbne perroner, og for at sikre, at vi unger ikke faldt ud af sporvognene, blev der spændt en læderstrop foran åbningen. Sådan – det var den tids "sikkerhedssele"!

Og hvor var det herligt med turen gennem det forårsfriske København i sporvogn – de tider kommer nok aldrig igen. Billedet med linie 3 – det er en arrangeret tur for entusiaster – viser præcis, hvordan disse vogntog tog sig ud.

Tuborgvogne fra Märklin

Tekst Flemming Søeborg

I vinterens løb kom Märklins sæt med to Tuborg-vogne i den markante Bernadotte-bemaling på markedet. Det er flotte vogne, der pynter på læssevejen eller i godstogene, og begge vogne er udstyret med den berømmelige Tuborg-paraply. Vognene har numrene ZB 99 603 og 608 og har begge hjemsted i Hellerup. De er ens, de er forsynet med bremseplatform, og påtrykkene er klare og skarpe. Farverne er også korrekte. Længde og akselafstand stemmer overens med forbillederne, mens pufferne virker underligt små og forkortede.

Modellerne hidrører fra hobby trade, men er i bunden stemplet med Märklins firmanavn. Paraplyerne er lidt grove i det, hvilket undrer lidt – for i vore dage skulle sådanne detaljer ikke være svære at efterligne mere korrekt. Endvidere er spidsen på paraplyen og de forhøjede lister mellem de enkelte sektioner lavet i gul farve, hvilket er ukorrekt – de var i guldfarve.

Vognene har dog god vægt og løber fint. Der er lidt divergerende detaljer på vognsiderne i forhold til forbillederne, men det kan nok accepteres – grundmodellerne er hobby trades IB-vogne. Sættet med de to vogne er vedlagt et fi-



Paraplyens spids har lige fået et strejf af en guldpenn. Foto SoB.



Glade gæster og bægervsing til ølfesten - plaststøbningen har tre ekstra ølkrus. Foto SoB.



En lignende vogn som Märklins model-ler, blot en smule kortere - ZB 99613 fra Scandia 1942, maj 1957. Foto HBDS.



Art. nr. 48 777 med de to vogne ZB 99 603 og 608, epoke III. Foto SoB.

gursæt med seks siddende figurer i "tyrolerdragt", tre bænke og to borde. Det er selvfølgelig en sjov og pudsig med-gift, men egentlig lidt malplaceret, for de to vogne er entydigt hjemmehørende i epoke III (selvom der står "epoke

IV" på emballagen). I epoke III havde ikke mange danskere hørt om endsige oplevet en ægte, tysk oktoberfest med bayersk øl og "Lederhosen" – og da slet ikke her i landet. Det er et meget nyt fænomen hertilands, men det forlyder,

at sættet har været meget efterspurgt, ikke mindst i Tyskland.

Märklin art. nr. 48 777 Sæt med to Tuborg-vogne og seks figurer i H0. Pris ca. kr. 680,-.

En vinvogn for alle

Tekst og fotos Flemming Søbørg

Mens det halter for mange modeljernbanefirmaer i den nordlige del af Europa, synes det at gå bedre sydpå. I hvert fald er endnu et nyt firma ved årsskiftet dukket op på det spanske marked, Omnibus Models, og firmaets første model er en spansk vintankvogn med to ståltanke i skala 1:87. Det er en epoke II-model, og selvom modellen er ret enkel og uden de store "dikkedarer", udmærker den sig alligevel med detaljerne.

De to tanke fra Sainz Rozas er monteret på en åben undervogn, hvor der er frit gennemsyn gennem vanger og tværdragere. Der er to spinkle lejdere til tankene, på pufferplanken er der vacuumslanger og to meget fine sikkerhedskæder i hver ende, og pufferne er tilmed fjedrende. Den ene aksel er ækvilibreret ophængt, og på akselboksen kan man tydeligt se fabriksnavnet. Den eneste manko ved vognen er, at fabrikspladen er trykt me-

get utydeligt – den burde have været fremstillet som ætset løsdel eller i det mindste have været trykt langt bedre, som også trykfilmen fra Omnibus Models viser.

Om modellen nogensinde har været nord for Pyrenæerne, er vel tvivlsomt – Frankrig producerer jo selv vin – men på modeljernbanen kan alt lade sig gøre. Vinvognen har alligevel vundet indpas på min lille bane, for Skjold Burne fik jo sin kendteste vin – den med tyren – fra netop Spanien, og dengang selvfølgelig med tog. Langt op i 1990'erne fik Svendborg Vinkompagni bragt (franske) vintankvogne op til virksomheden med vognbjørne nede fra Svendborgs Godsbanegård – en gebrækkelig tur ad de kraftige stigninger på byens gader og veje.

"Omnibus" er latin og kommer af omnes (alt, alle), i dativ omnibus, så det er altså en model for alle. Indtil videre har Omnibus Models kun udsendt denne ene type i flere varianter, men forhå-

bentlig kommer der flere modeller med tiden. Bemærk, at vognen er i "normal" H0-størrelse og altså ikke i tillempet bredsporsskala, så den kan umiddelbart indsættes på H0-anlæg.

Omnibus Models art. nr. 45 103 R.N. vintankvogn. Pris ca. kr. 265,-.



Selv akselboksene har indstøbt firmanavnet – en flot detalje.



Fabrikspladen 'Beasain 1943' er knapt så fint trykt, som de øvrige detaljer er udført.



Vinvognen fra Omnibus Models har flot påtryk på de to tanke.



Nærbillede af pufferplanken med vacuumslange og koblingskæder.



Sådan burde "Beasain-emblemet" have set ud.

Railpro-vogn fra Roco



Meget flotte 'granitsten' af plastic....

Railpro-vognen lyser op med den blå farve.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt en model af den hollandske ballastvogn type Fccpps. Vognen er blå med orange påskrift og benyttes rundt om i Europa ved de omfattende anlægsarbejder ved jernbanerne i disse år. Typen har også været i Danmark, i hvert fald kunne lange stammer af disse særprægede vogne ses ved nedlæggelsen af Københavns Godsbanegård for en del år siden.

Modellen gengiver forbilledet fint. Vogntypen ligner i model et stykke simpelt legetøj eller en formindsket LGB-model (undskyld til LGB-kørere!), men den skulle være korrekt nok.

Påtrykkene står rent og klart, og de forskellige håndgreb, lejdere m.v. er fine og spinkle – og alligevel robuste, da de er støbt i delrin.

Der er ingen løse dele at montere, bortset fra to håndbøjler – men desværre

betyder den helt åbne konstruktion af undervognen, at koblingsfjederen i den ene side ligger helt frit og er synlig.

Vognen har et læs af granit-ballast – det er en plaststøbning, men særdeles overbevisende lavet.

Roco art. nr. 76 849 NS Railpro-vogn, epoke VI. Pris ca. kr. 225,-.

Findes også som seksvognssæt 75 959 i patineret udgave til knapt kr. 2.700,-

Genanvendelse af gamle skinner



Bomanlæg med skinnestykker ved Knarreborg på Assensbanen, juli 2006.



Autoværn ved Lillebæltsbroen ved det tidligere trinbræt 'Broen' i 2010.



Mange år efter, at Amagerbanen blev nedlagt, ser man stadig rester i form af hegnsstolper af skinner, her på Amager Landevej maj 2010.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

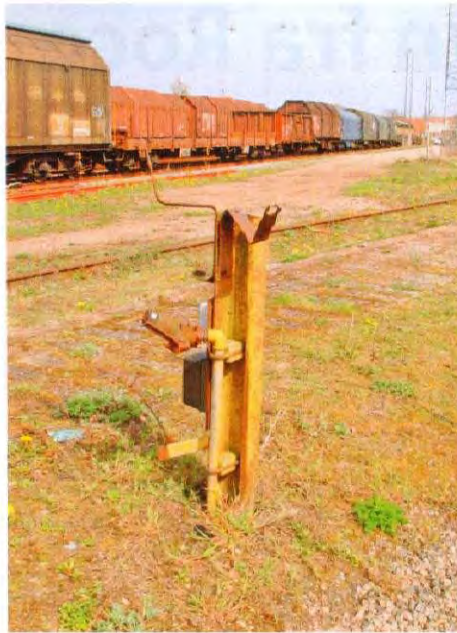
Der er vel snart ikke det formål, man ikke kan anvende gamle jernbaneskiner til – således bruges skinner til flagstangsholdere,

hegnspæle, låger, læsseprofiler, fastholdelse af perronkanter og læsseramper, afskærmning af lysmaster, nivelleringspæle for spor, sågar kunstværker kan skinnerne bruges til – jeg selv har et par skinnestumper på få centimeters tyk-

kelse, der gør det ud for dørstopperne, så anvendelsesmåderne er ubegrænsede. Jeg har samlet en lille billedkavalkade, der viser et beskedent udpluk af skinner med "et nyt liv" – der er massevis af andre eksempler rundt om i verden.



Nedrammet hegnsstolpe på Gelsted station, den 29. september 2008.



Holder til bl.a. vandslanger på Fredericia gamle banegård i 2010.



Skinnestump på Dalmoose station, 22. april 2009.



Ledstolpe mellem S-banen og Nærum-banen i Jægersborg, august 2009.



Afværgestolper rundt om en lysmast, Odense Godsbane-gård 1997.



Rampe med skinneforstærkninger, Odense 1. maj 2010.



Nedrammede skinner til afgrænsning af læssevej. Odense 1. maj 2010.



Fritrumsprofil af gamle skinner, Odense 1. maj 2010.



Rampen på Kauslunde trinbræt er armeret med gamle skinner 23. oktober 2008.



Installationer af gamle skinner erindrere om havnebanen på Islands Brygge 2009.



Også en genanvendelse af gamle skinner - XTG-skinnetransportvogn med tværskinner, her i Fredericia, april 2010.



Nærbillede af XTG-skinnetransportvognen med påsvejsede tværskinner.

Portalen til haveforeningen ved Fruens Bøge er lavet af skinner fra 1880'erne, her set i juli 2006.



De første todækkerbusser



En af de første DSB-todækkere, nr. 304 Leyland PD II på Lyshøjgårdsvej i Valby 1950. Arkiv Jens Birch.

Af Jens Birch

Efter besættelsen fik den intensivt trafikerede DSB-rute København (Valby)-Greve-Køge todækkerbusser. Hidtil havde man anvendt bus-

ser med persontrailer tilkoblet, men nu var man begyndt at interessere sig for busser med større kapacitet end sædvanligt. I 1947 anskaffede man derfor den første i en række af store sættevognsbusser, kaldet "Røde Orm".



Leyland-bussen nr. 304 ved rutebilsværkstedet i Valby. Arkiv Jens Birch 1950.

I 1949 begyndte man også at anskaffe todækkerbusser. Det var todækkerbusser af samtidig britisk type - med åben bagperron, hvorpå trappen også var placeret. Billettering var med vandrende konduktør, chaufføren var placeret i



En af de britiske todækkere blev fremvist på Rådhuspladsen i København 1948. Foto Jan Walter



En Daimler-bus, angiveligt ved en udstilling i Forum 1948. Bemærk lineskiltet 'From Copenhagen til Salford'. Foto Jan Walter.

et selvstændigt førerrum i en "halfcab" til højre for motoren.

I februar-marts 1949 modtog man de første to af de i alt fire, man har anvendt.

Den første var en Daimler CVD6 med karrosseri fra britiske Charles H. Roe Ltd. i Leeds, med 56 siddepladser (DSB nr. 202). Den anden var en Guy med karrosseri fra britiske Northern Counties Motor and Engineering Company i Wigan, ligeledes med 56 siddepladser (DSB nr. 201). I juni 1950 modtog DSB endnu en. Denne gang en Leyland OPD2/1, igen med 56 siddepladser (DSB nr. 304), og i maj 1954 kom den, som skulle blive den sidste. Det var en Guy med karrosseri fra britiske Northern Counties Motor and Engineering Company i Wigan. Som de andre havde den også 56 siddepladser (DSB nr. 440).

I begyndelsen foretrak passagererne at sidde på 1. sal, men snart derefter begyndte passagererne at foretrække

stueetagen. Årsagen var søsyge - busserne gængede meget, hvilket især kunne mærkes på 1. sal.

Busserne gik successivt ud af drift i årene fra 1958 til 1964. Herefter blev de solgt. Tre af dem kom ud at køre igen. Den ældste af Guy-busserne blev afmeldt i september 1959 og derefter solgt og opstillet som skur på Blushøjvej i Hvidovre. Daimler-bussen blev solgt til den nu ophørte Villabyernes Bio i Gentofte, der anvendte den til at køre biografgæster ind fra Bagsværd.

Leyland-bussen og den nyeste af Guy-busserne blev i 1964 solgt til Maribo Turistforening, hvor de skulle anvendes til sightseeingkørsel på Lolland, nærmere bestemt en trekant rute med veteranog Maribo-Bandholm, dampskibet S/S Skjælskør Bandholm-Sakskøbing og veteranbus Sakskøbing-Maribo og omvendt.

Maribo Turistforening hentede dog i

1965 en Open Top-todækkerbus i England. Det var en Guy årgang 1945 med karrosseri fra britiske Northern Counties Motor and Engineering Company. Den var oprindeligt leveret til Southdown Motor Services i Sussex, og var her også blevet ombygget til åbentop i 1959, inden den kom til Danmark i 1965.

Maribo Turistforening solgte Guy'en i 1965 til Thisted Turistforening, hvorfra den senere kom til rederiet Lindinger A/S, der anvendte den til sightseeingkørsel på Rømø, i forbindelse med deres Rømø-Sild-færgе. Bussen brændte i 1980.

Trekantkørslen på Lolland varede til og med 1970, hvorefter ruten indstilledes. Leyland-bussen kom derefter til Aalholm Automobilmuseum, hvor den blev opstillet som blikfang uden for museets indgang. I 1993 tilbagekøbte DSB den, og den er nu opbevaret af Danmarks Jernbanemuseum i Odense (uden offentlig adgang).



Det indre af Daimler-bussen med DOMI-importørens skilt, 1948. Foto Jan Walter.



Flere Daimler-busser ved færgen i Korsør i 1948. Øjensynligt skulle busserne også præsenteres i andre lande. Foto Jan Walter.



Og her er så resultatet - en af de første DSB-todækkere ved Valby station, 1949. Dette er dog en model fra Guy. Foto Jan Walter.



Hverdagen med todækkerne i drift, her ved Valby Station ca. 1950. Foto Valby Lokalhistoriske Selskab. Arkiv JSN.



Allerede i 1950 var der atter britisk festival i København, hvor flere todækkere var udstillet, bl.a. her på Jarmers Plads. Foto Jan Walter.

Et lille efterspil

Af Flemming Søeborg

Efter udrangeringen af 'første-generationens' todækkere blev der ret stille omkring dem, men i 1964 dukkede et eksemplar af den nyere generation op i København, hvor RM 1804 (RM = Routemaster) fra London Transport korte demonstrati- onsture i byen.

Selvom denne todækker faldt godt ind i bybilledet, blev der ingen bukser af det skind, og København fortsatte med at anskaffe énetages busser til erstatning af sporvognene.

I 1970 mente Københavns Sporveje,

at det atter var tid til at afprøve to- dækkerne i byen, og to modeller fra Stockholms Lokaltrafik kom på prøve på linie 14, der var en ret 'tung' linie med mange passagerer – og ingen lave broer.

Den ene var en Büssing-model, den anden var fra Scania-Vabis, og begge var mørkerøde og meget moderne i forhold til de britiske modeller.

Heller ikke de svenske todækkere for- måede at overbevise beslutningsta- gerne om, at der skulle todækkere på gaderne i København, og medvirkende hertil var nok, at stoppestedsopholde- ne tog betydeligt længere tid, da man

ikke kunne komme så hurtigt ned ad trappen som ønskeligt.



LT RM 1804 London-dobbeltdekker ved Den engelske Kirke på Langelinie i forbindelse med endnu et britisk salgsmøde den 26. september 1964. Foto Leif Bang.



Büssing dobbeltdekker fra Stockholms Lokaltrafik i drift på linie 14, her set på Gl. Kongevej på Frederiksberg cirka 1970. Foto Leif Bang.



Den bevarede DSB-todækker var ude at køre en tur i 2001 på Danmarks Jernbanemuseum. Foto Flemming Søeborg.

Todækkere på skinner



Toetages særtog trukket af ME 1534 ankommer til Odense den 23. maj 2008. Foto Flemming Søborg.



Det schweiziske toetages tog i Høje Taastrup – der var et EA-lokomotiv i hver ende. Foto Tommy Jørgensen.



Ålholm Slot med to engelske dobbelt-dækkere, samt KS-sporvognene 267 og 1308. Den røde bus samt sporvognene er bevaret. Foto Leif Bang



I 1899 indførte man elektriske, toetages sporvogne på Frederiksberg og et par år senere også i København. Foto KS arkiv.



I 2000 blev den toetages Co 10498 luftet ved flere ture på Danmarks Jernbanemuseum, en rystende oplevelse. Vognen er nemlig ikke affjedret. Foto Flemming Søborg.

Af Flemming Søborg

I øvrigt har der længe før, at den kollektive trafik blev baseret på gummihjul og forbrændingsmotorer, været kørt med todækkervogne. Sporvejene i København, der åbnede i 1863, kørte lige fra begyndelsen med todækkervogne med to heste, og ved elektrificeringen omkring år 1900 blev der anskaffet et større antal elektriske, toetages motorvogne, mens mange af hestesporvognene blev ombygget til elektriske bivogne, således at man kunne opleve vogntog med to toetages sporvogne. København var i øvrigt den eneste by i Norden med toetages sporvogne. De sidste blev udrangeret i 1933.

Ved det Sjællandske Jernbane-Selskab indsatte man fra 1868 toetages vogne, mest beregnet på lokaltrafikken til og fra Klampenborg, men også på andre strækninger omkring København, vogne, der var alt andet end populære

hos de rejsende: Kupeerne i "stuetagen" var lave, knebne og uden varme, lys og affjedring, men med "magelige" træsæder, og hvis man kæmpede sig op ad de stejle stiger til 1. salen, kunne man nyde det lavloftede rum med bekvemme træbænke og ruder, der næsten ikke kunne åbnes. Det er altså i år 150 år siden, at de første todækkervogne kom på jernbaneskinneerne herhjemme.

I 1989 prøvekørte DSB et fransk, toetages tog på Kystbanen, men uden at det medførte indkøb af nyt materiel. Senere i 1990'erne lejede DSB nogle vogne fra De schweiziske Forbundsbaner (SBB-CFF-FFS) og indsatte dem på strækningen København-Fredericia. På grund af manglende kompatibilitet mellem ellokomotiv og styrevogn måtte togene køres med to EA-lokomotiver, et i hver ende, hvilket nok var lidt uøkonomisk og spild af god trækraft.

Vognene var – pga. det lavere, schwei-

ziske fritrumsprofil – heller ikke behagelige på øverste etage, da man ikke kunne sidde opret ud mod vinduet – taget krummede for meget. Til gengæld var der magelige loungegrupper ved vognenderne.

Først, da DSB lejede tyske vogne hos selskabet Porterbrook, fandt man velegnede vogne til brug på specielt de sjællandske pendlerstrækninger syd- og vestpå, og vognene ejes nu af DSB. En af de største anker er dog, at de stadig trækkes/skubbes af larmende og forurenende ME-lokomotiver, og der er længe til udskiftning af disse forældede maskiner.

I øvrigt havde de populære nattog også toetages sovevogne de sidste år, de kørte. I år er der altså flere jubilæer at markere i forbindelse med todækkere – 155 år for toetages sporvogne, 150 år for toetages jernbanevogne, 85 år for udrangeringen af de toetages sporvogne og 70 år for præsentationen af todækkerbusser.



Todækkertoget IC 2000 med schweiziske vogne suser i fuld fart gennem Odense den 5. oktober 1999. Foto Flemming Søeborg.



Særtog med styrevogn ABs 7904 bagest forlader Odense den 23. maj 2008. Foto Flemming Søeborg.

Todækker i model



Udgangspunktet for ommalingen er denne todækkerbus i H0 fra det spanske firma EKO. Foto SoB.



Todækkeren kan nemt skilles ad, men pas på, at rudeindsatserne ikke knækker ved processen. Indretningen består af sæderækker og en trappe.



Nu er todækkeren ommalet i de typiske DSB-farver og forsynet med 'mavebælte', DSB-mærke og destinationsskilt, linienummer m.v. - men bussen er kørt fast i sneen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvis man vil have en dansk todækkerbus i H0-model, er der vist ikke meget at hente i handelen. Enten er modellerne i ganske afvigende skalaforhold - 1:43,5, 1:50, 1:76 eller større eller mindre - og meget ofte er det blot souvenirmodeller uden større brugbarhed. Jeg er kun stødt på én H0-model, som ikke er helt korrekt, men dog acceptabel.

Det er den relativt grove og forenklede model fra det spanske firma EKO, der er berømt - nogle vil sige berygtet - for særdeles billige, men interessante bilmodeller. EKO har således lavet denne britiske todækker, som gengiver en vogn til højrekørsel med indstigningspartiet i den "rigtige" side. Til gengæld er førerpladsen placeret "forkert" i forhold til de danske forbilleder. Så det må man acceptere - eller kaste sig ud i en udsigtsløs ombygning. Bussen er

også for kort eller har for få sidevinduer, men da der fandtes flere forskellige udgaver af todækkerne, gør det ikke så meget.

Det værste - set fra min side - er den grove udførelse, hvor bussen har en stor, grim spalte midtpå, da den er støbt i to halvdele uden den store akkuratess. Det er nærmest umuligt at gøre noget ved det, for karosseridelene skal males, mens bussen er skilt ad. Når bussen er samlet, vil det kræve særdeles meget afmaskning, hvis man vil spartle spalten ud og male bussen derefter.

Jeg må leve med spalten - som er søgt camoufleret på billederne. Påskrifter, "mavebælte", nummerplader og linienummer er fremstillet af Jørgen Røn, Skilteskoven, som atter har lavet første-klasses arbejde med de korrekte typer. Som det ses, kørte todækkeren uhjælpeligt fast i påskens snestorm, men er siden trukket fri.



Todækkeren er forladt af mand og mus et sted på Gammel Køge Landevej, hvor der dengang var mere åbent land.

EKO art. Nr. 2.110 Autobus dos Pisos. 1:88. Pris under kr. 100,-.

Historisk udflugt med Danmarks Jernbanemuseum



*Damplokomotiv K 563
Foto Asger Christiansen.*

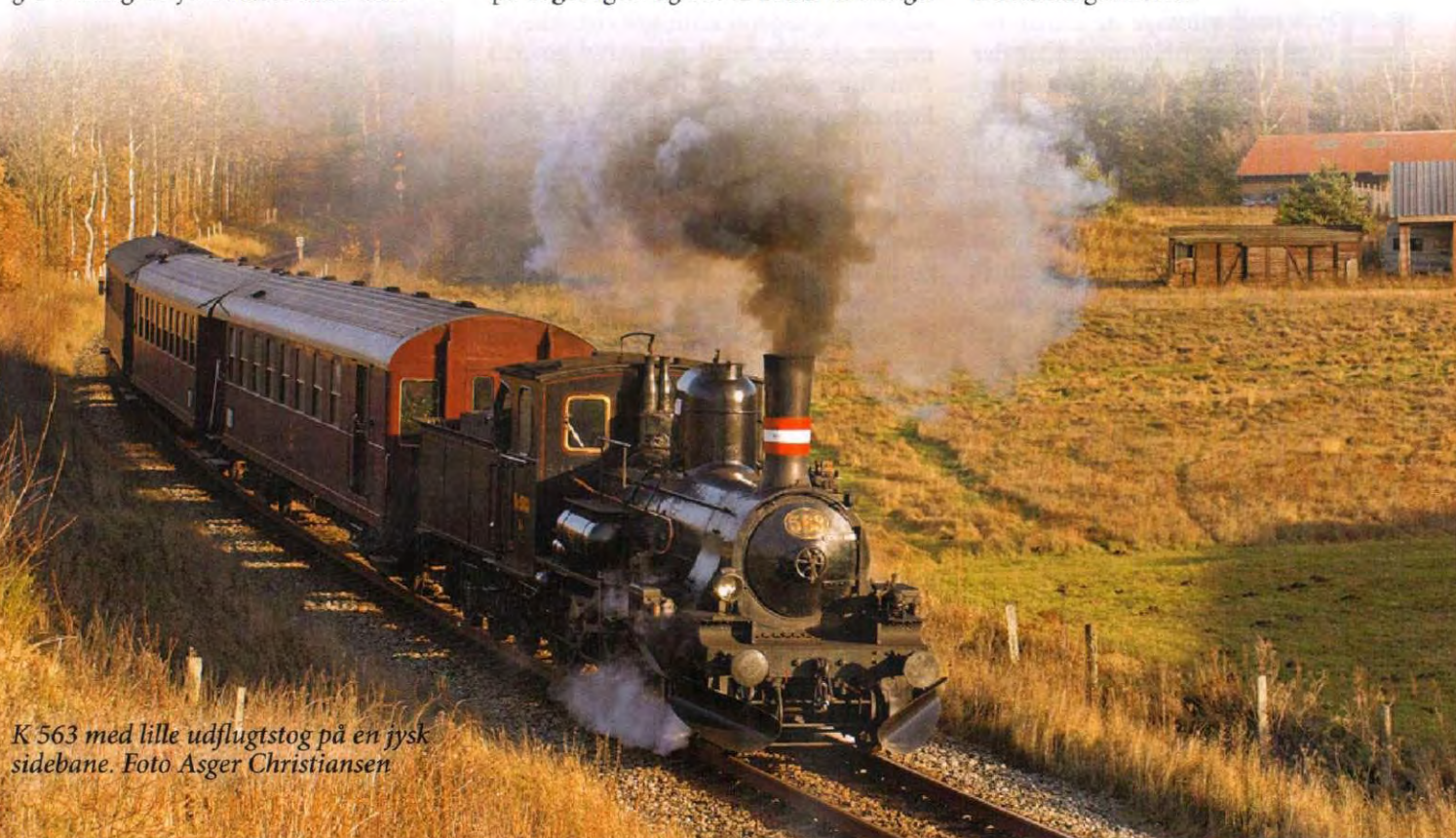
Lørdag den 9. juni har Danmarks Jernbanemuseum en veteran-togstur fra Langå til Struer med damplokomotivet K 563 fra 1899 med udgangspunkt i de første jysk-fynske baner Århus-Randers fra 1862 og Langå-Struer fra 1863-65. Undervejs kan vi mindes brugen af jernbaner under krigen i 1864, tilslutning af privatbaner til hovedbanenettet og se, hvor lidt der er tilbage for jernbanearkæologer i tidligere jernbanecentre som Vi-

borg, Skive og til dels Struer. Der arbejdes på livestreaming fra lokomotivets førerhus.

Museumsdirektør Steen Ousager fortæller om jernbanens udvikling og den politiske historie med udgangspunkt i det, vi ser undervejs. Det er planen at holde i Rødkærbro, Viborg, Skive og måske yderligere et sted, foruden naturligvis i Struer. Efter besøget stiger vi på toget igen og kører retur til Langå.

Du kan købe drikkevarer m.m. om bord, men det er nok en god ide at have madpakke eller frokostkurv med.

Turen varer ca. 6 timer med afgang fra Langå Station omkring kl. 9.30 lørdag den 9. juni. Vi regner med at have pause i Struer kl. 11.30-13.00. Vi er retur i Langå ca. kl. 15.30. Billetter købes via Billet.dk. De præcise afgangstider skal tjekkes på www.jernbanemuseet.dk inden arrangementet.



K 563 med lille udflugtstog på en jysk sidebane. Foto Asger Christiansen



Ferietiden nærmer sig. Her er en dejlig scene fra Tølløse med HTJ Sm 19 i 1952. Slg. Leif Ørndorf.

MaK-lokomotiverne på vej



Af Flemming Søeborg

Selvom Heljan for et par år siden annoncerede, at firmaet ikke længere ville lave modeller til det danske marked, viste det sig heldigvis, at beslutningen godt kunne laves om – og sidste år fik vi de længe ventede Lynetter. Det er flotte og efterspurgte modeller, og snart sker der mere på markedet – nu er det dog RC Kongen, der står for den næste nyhed, MaK-lokomotivet – eller rettere lokomotiverne, for der kommer hele fire varianter: LJ M 33 "Jumbo",

HFHJ M 9, ØSJS M 10 og HP 13. Det er formodentlig modeller, der vil blive rift om, da der ellers ikke er ret meget trækraft til privatbanerne på markedet.

Set ud fra modeltogsentusiastens perspektiv er det dejligt, at der er så stor spredning i udbuddet – forbillederne stammer fra Vendsyssel, Nord- og Østsjælland samt Lolland – så mange vil kunne finde deres favoritmodel. Hidtil har vi enten måtte affinde os med en temmelig bedaget Piko-udgave af GDS L 1 eller ommalede vari-

anter af f.eks. Rocos V 65, hvis vi ville have en model af disse markante og relativt moderne privatbane-diesel-lokomotiver. De tider er snart forbi.

Hvornår modellerne udkommer, er det dog for tidligt at udtale sig om – og vejr og vind og mange andre forhold kan vælte tidsplanerne, så jeg vil blot love, at modellerne vil blive grundigt gennemgået, når de dukker op i løbet af året. Her er en forsmag på modellerne – dels Heljans tegninger, dels enkelte billeder af maskinerne i deres driftsperiode.



LJ's M 33 'Jumbo' ankommer til Nakskov banegård den 16. juli 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



HP 13 med lille persontog i Hirtshals. Foto Hans Gerner Christiansen.



'Jumbo', LJ M 33 på den nye banegård i Nykøbing F. den 14. maj 1963. Foto Holger B.D. Sørensen.



M 9 i Hundested den 9. august 1978. Foto HBDS.



Tålmodighed – eller held?

Af Flemming Søeborg

At man skal være tålmodig, når man vil fotografere tog, ved vel de fleste – ofte står man i hele og halve timer og venter på, at der skal dukke noget op, og så er det måske bare et IC3 eller Desiro-tog, der suser forbi, og hvor interessant er det så lige – selvom disse tog om nogle år nok bliver erstattet af andre, og vi så vil savne dem.

Leif Bang var meget heldig, da han tog dette billede. Lidt af et scoop er det – det viser nemlig den først og den sidst anskaffede ledvogn hos Københavns Sporveje – nr. 801 fra 1960 og 900 fra 1968. Det var ikke planlagt, det var nærmest et tilfælde, fortæller Leif om baggrunden for billedet.

Billedet er taget på Ålholm Plads, enten i 1968 eller 1969. Nr. 900 blev nemlig først

sat i drift den 27. februar 1968 på linie 5, mens linie 6 blev nedlagt som sporvognsline den 27. april 1969, så det er altså indenfor et kort tidsrum, at det kunne lade sig gøre at tage dette billede.

Som det også ses, har begge ledvogne den gule bemaling uden gråt skørt og mavebæl-



Den første og den sidste ledvogn på Ålholm Plads. Foto Leif Bang.

te, som Düsseldorferne efterhånden fik. Nr. 801 havde ved indsættelsen cremefarvet

vognkasse med grønne fartstriber, formodentlig efter tysk inspiration. Det brød's københavnerne sig ikke om, og efter kort tid fik 801 den rigtige gul/grå bemaling, indtil den fik den viste sparebemaling – med det markante ”overskæg”, KS-bomærket med vinger. Så vidt vides eksisterer begge vogne fortsat i Alexandria.

Rettelse

I sidste nummer var der en fejl i billedteksten på side 34, nederst til højre.

Billedet er optaget af John Schøler Nielsen og ikke af Leif Bang.

John fortæller endvidere, at billedet er taget den 17. april 1975 i forbindelse med indvielsen af Jernbanemuseet. Spor og baner beklager den forkerte angivelse.

Cykling på Kalvehavebanen

Af Flemming Søeborg

Jesper Mann, der har udgivet en række skrifter om forskellige jernbanemæssige forhold, har udsendt et lille hæfte om en cykeltur på Kalvehavebanen. Idéen er god, og hæftet fortæller i korte træk om banen og de stationer, man passerer på turen fra Masnedsund til Kalvehave.

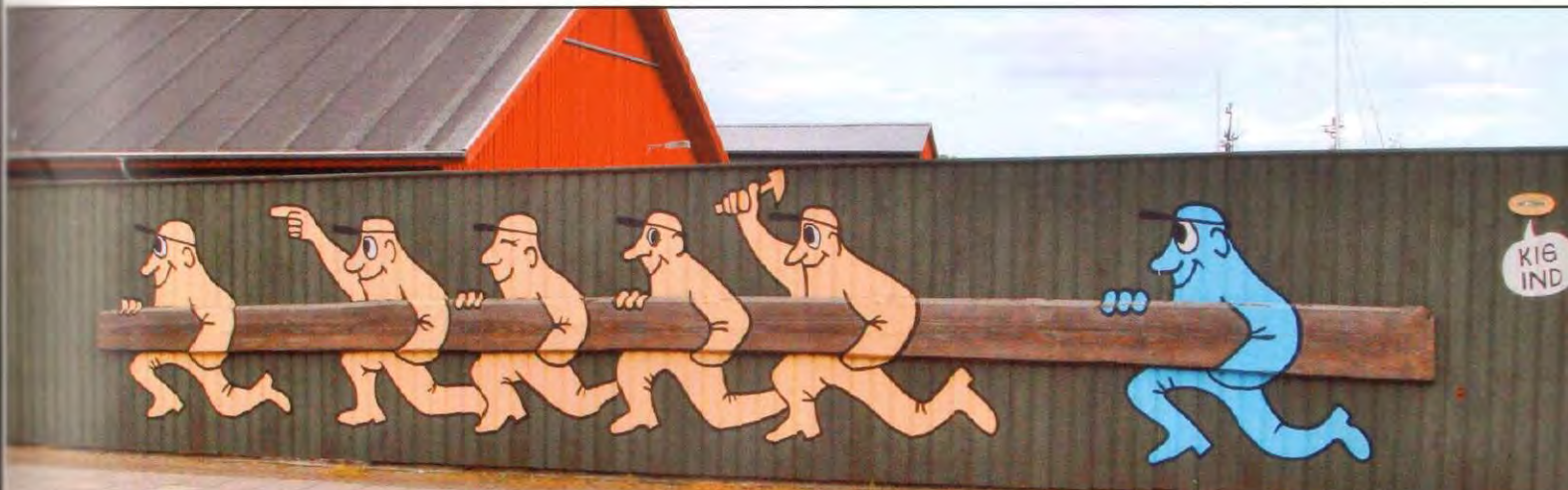
Hæftet er illustreret med en række ældre og nyere billeder af svingende kvalitet. Mange af

de ældre er temmelig små, og de nye er alt for mørke. Det irriterer denne anmelder, at der tillige er flere sproglige fejl – det hedder for eksempel ikke ”sporerne”, når talen er om spor i bestemt flertal, men ”sporene” – sporer er noget ganske andet. Hæftet er i A5-størrelse i solid udførelse og derfor velegnet til at medbringe på en cykeltur til sommer.

Jesper Mann: *Kalvehavebanen på cykel*. 40 sider. www.hrmann.dk. ISBN 978-87-93 656-00-0. Pris ca. kr. 140,-.



Forsiden af hæftet.



NYT SÆRHÆFTE FRA SPOR OG BANER

HELJAN

Små huse til en stor hobby

Læs den spændende historie om HELJANs danske og svenske modelhuse. Masser af hidtil ukendt materiale om fabrikken og modellerne.

Hæftet er på 56 sider, A4-format, ca. 175 illustrationer, komplet modelliste.

Hent hæftet hos din hobbyforhandler, i en banegårdskiosk eller bladhandel.



Har du ingen forhandler i nærheden, kan du bestille hæftet her:

bestilling@sporogbaner.dk