

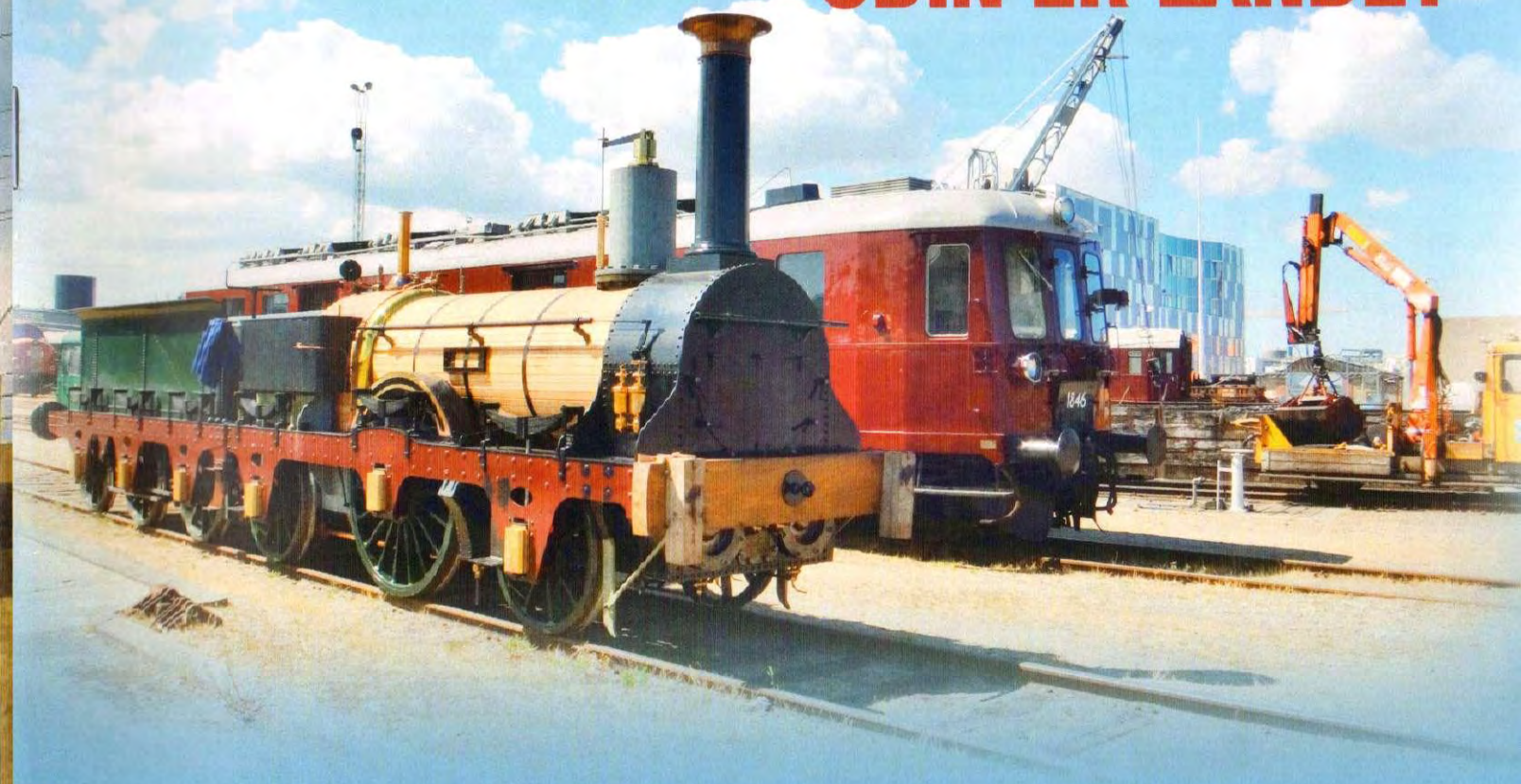
SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 40 · august 2018

DKK 122,-

ODIN ER LANDET



- HISTORIEN OM OKMJ 14
- LILLE ANLÆG MED VOKSEVÆRK
- BR 118 – EN ELEGANTIER I BLÅT
- LITRA Q OG FE I MODEL
- NY HAVEBANE PÅ MUSEET
- DEN SKJULTE SKAT



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

BK 09.08.2018 – 10.10.2018
DKK 122,- Euro 16,50

ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00040

BK returuge 41

DANSKE MAK LOKOMOTIVER I 'HO'

HELJAN

... alle med LokPilot micro V4.0 MM/DCC/SX, 8-pol i både AC og DC



21501- 'Østbanen M10' MAK -DC digital

21502- 'Østbanen M10' MAK -AC digital



21511- 'LJ M33' MAK -DC digital

21512- 'LJ M33' MAK -AC digital



21521- 'HP 13' MAK -DC digital

21522- 'HP 13' MAK -AC digital



21531- 'HFHJ M9' MAK -DC digital

21532- 'HFHJ M9' MAK -AC digital

Forventet udgivelse i 2019

KLAR TIL FORUDBESTILLING!

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK

JERNBANE OG SPORVEJSSAMLERMARKED

Søndag d. 7. oktober 2018 kl. 10.30 - 16.00 · Samlermarked i Valby Kulturhus.



Så er der jernbane- og sporvejssamlermarked igen. Og igen holdes dette i Teatersalen i Valby Kulturhus på Toftegårds Plads, Valgårdvej 8, 2500 Valby.

Der er igen spændende samlereffekter på bordene. Sporvognsskilte. Sporvejseffekter. Jernbaneskilte. Emaljeskilte. Gl. sjældne billetter. Bøger. Kasketter. Køreplaner. Modeltog. Plakater. Gamle og nye postkort og mange flere andre jernbane og sporvejshistoriske samlereffekter. Her finder du måske det, som du har ledt efter i lang tid.

Har du selv noget spændende, du kunne tænke dig at sælge, så kan du bestille en studeplads til kr. 145,- pr. bord, dog max. fire borde. Studeplads kan bestilles på e-mail-adressen: Overstormesteren@hotmail.com med antal af borde samt kontakt tlf.nr. Der er kun et begrænset antal borde til rådighed, så det er om at være hurtig med bestilling. Der vil som i de forrige år være et bord, hvor man kan lægge sine ting til salg, såfremt at man kun har enkelte effekter (1-2 stk.). DJK-Hovedstadsområdet påtager sig at sælge disse mod et gebyr på 20 %, ikke solgte effekter er gebyrfrige.

Mød op til dette hyggelige arrangement. Det er 18. gang, det afholdes, og der dukker stadig nye ting op. Koner, kærestere og mødre er velkomne. Valby Kulturhus ligger 7 minutters gang fra Valby station, hvor der både stopper regionaltoget og S-tog. Der er flere buslinier, som stopper på Toftegårds Plads. Yderligere information kan fås på: overstormesteren@hotmail.com

Velkommen til en rigtig hyggelig samlereftermiddag i selskab med gode venner!

Leder

Så blev det sommer. Noget så eftertrykkeligt endda, for det blev så tørt, at såvel Skt. Hans-bål som ture med damplokomotiver måtte aflyses. Forhåbentlig kunne der senere køre damptog, for denne sommer var der virkelig været planlagt mange arrangementer overalt i landet. 15 klubber og foreninger var gået sammen om arrangementet "Kultur på skinner", hvor man kunne få nogle usædvanlige oplevelser som besøgende på disse veteranjernbaner og klubber.

Og der er sket meget på den danske (veteran)jernbanescene i år: I foråret fik klubben VSVT sat det fine lokomotiv OHJ 38 i drift efter mange års arbejde med renovering, i juni ankom "ODIN" til Danmarks Jernbanemuseum, hvor det straks dagen efter blev fyret op og fik lov til at prøve kræfter med virkeligheden. Det rangerede nemlig Mz 1401 på plads. Sådan! Selvom man er ung, lille og nybegynder, kan man godt spise kirsebær med de store! Sæsonen kom i gang med manér!

At danske jernbaneforhold også er interessante for udlændinge, mærkede jeg selv ganske tydeligt, da jeg midt i juni blev bedt om at finde lokationer og indhente filmtilladelser til det tyske filmselskab Eisenbahn-Romantik, der havde planlagt to udsendelser fra Danmark. En ting er, hvad man har planlagt, noget andet er, hvad der kan lade sig gøre, og da filmholdet ville filme midt i ferisesæsonen, måtte der improviseres en del – men jeg er sikker på, at de to film om henholdsvis rejsen med tog fra Nordtyskland via Femernsund til Nykøbing

Sj. og den anden film nok skal blive værd at se. Sendetidspunkterne kendes endnu ikke, men når de offentliggøres, skal jeg nok nævne dem i bladet/på hjemmesiden www.sporogbaner.dk.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm havde i sommer en stor udstilling med modelsporvogne, et emne, der ikke er så almindeligt her i landet, selvom vi har haft sporvogne i tre byer. Måske kan det inspirere andre til at anlægge en modelsporvej – her er et af problemerne dog, at der ikke er mange modeller af rigtige, danske sporvogne på markedet. I den lidt større skala fik Danmark også en ny seværdighed, idet Danmarks Jernbanemuseum indviede den nye LGB-havebane ved en såre beskeden ceremoni den 17. juni. Ceremonien bestod egentlig blot i gratis kaffe, saftvand og kage, men kagen var glimrende. Banen, som er anlagt af Rolf Brems, er markant anderledes end den gamle, da hovedparten af anlægget er inspireret af den amerikanske ørken og wild west-stemning – tilsat lidt sydtysk kolorit.

De første Q-maskiner kom på banen her i sommer, og det gjaldt også den fine FE-vogn. Og så har DSB's beslutning om at købe 26 Vectron-lokomotiver (litra EB) vakt interesse hos modeltogsproducenterne, men da det fremtidige design endnu kun eksisterer som computertegninger, er det lidt for tidligt at glæde sig til disse nye modeller. Vectron-lokomotiverne skal også kunne køre i Tyskland, så måske indebærer det atter attraktive togforbindelser sydpå – længere end til Hamborg – eller også vil DSB være sikker på at

kunne afsætte lokomotiverne igen, når/hvis der skal anskaffes nye togsæt? Danmarks Jernbanemuseum er berettiget stolt af den nye internet-portal "www.jernbanekilder.dk", der har kolossalt potentiale i sig. Foreløbig ligger der "kun" cirka 8.000 billeder (ud af skønnede 200.000 stk.) samt 20.000 tegninger, 75 film, mange malerier og billeder af genstande på siden, men målet er, at hele samlingen på denne måde skal gøres tilgængelig for alle. Et meget flot initiativ, som kun er muligt i kraft af digitaliseringen. Jeg har atter en gang søgt at sætte et varieret nummer sammen med nyt og gammelt, og netop på grund af de glædelige begivenheder generelt på veteranogområdet indeholder dette nummer lidt flere artikler om damp end ellers – men jeg håber, at det ikke støder på nogen måde. Husk i øvrigt at notere de mange messer og markeder, som finder sted i sensommeren/efteråret. Du kan se annoncer for de fleste af dem i dette nummer. Endvidere afholder Märklin "Åbent Hus" den 14.-15. september i Göppingen. God fornøjelse med rundturen i jernbaneuniverset.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Abonnér på:

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 41
udkommer:

11. oktober

Kontakt:

birgit@turn.dk



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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 40, 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
Dragoner på sporet	s. 5-7
Udflugt på OMB m.m.	s. 8-11
Fæ fra HT	s. 12-13
Fæ-vogne på Lillebæltsbroen	s. 14-15
ODIN på Danmarks Jernbanemuseum i Odense	s. 16-18
Jernbanekilder.dk	s. 19
Ny havebane på Danmarks Jernbanemuseum	s. 20
Et underligt valg	s. 21-22
Vivi Bak og modeltog	s. 23
Disse prægtige mænd og deres kørende maskine	s. 24-25
En Sy'fyner på vej	s. 26
Brenderup stationsbymiljø	s. 26-27
Franske Fristelser	s. 28-29
Kanalfærge i karton	s. 30
Et moderne havnemiljø	s. 31-32
DSI - Dansk Signal Industri	s. 33
Rønne Havn - ny bog	s. 34
DSB personvogne 1945 -1969 Litra A til F	s. 34
Anlægsarbejder før og nu	s. 34-35
Jura Cementvogne i H0	s. 35
Br 118 - en elegantier i blåt	s. 36-37
Skur og skarnkule	s. 38-39
Canadisk Chevrolet	s. 40
Læserbreve og rettelser	s. 40
Green Cargo	s. 41
Et underligt hus	s. 42-43
Gs fra Roco	s. 44
Sommerindtryk	s. 44-45
Den skjulte skat	s. 46-48
Fransk visit	s. 49-50
Nye materialer, gamle huse	s. 51-52
Et Pæ-projekt fra HHJ	s. 53-55
Usædvanlige transporter	s. 56
Bjergsporvejen i Thüringen	s. 57-58

Forsidebillede:

Tilfælde eller ej? Et symbolsk billede – ODIN stammer fra 1846, mens Mo 1846 er fra 1954. Foto SoB

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:

2. SEPTEMBER, 2. DECEMBER,

kl. 11.00 - 15.00 GRATIS ADGANG

info tlf. 4028 4057

Dragoner på sporet



Det lille skinnebus kører ud fra stationen – en hverdagscene for efterhånden en del år siden.

Spor og baner har ved flere lejligheder bragt billeder og tekst fra Lars P's dejlige, lille, men stemningsfulde anlæg. Lars har siden da bygget flere vogne og genskabt nogle situationer fra virkeligheden. Her følger hans beretning om disse nye ting.

Hen over vinteren er der i en lind strøm dukket vogne med militære køretøjer på som såkaldte nyheder, men dels var de alle for nye til min bane, bortset fra en enkelt kampvogn, der aldrig har været i Danmark, og dels så de i mine modelbyggerøjne ud som noget, der var trukket ud af et Kinderæg.

Interessen var imidlertid vakt. Troldhedebanen var jo lige efter krigen blevet udpeget til mobiliseringsbane og pålagt at anskaffe et særligt damplokomotiv, så tropperne hurtigt kunne komme ned mod tysken. Men hvilke tropper og hvordan?

Her kom så ideen om at skabe min egen enhed, som den så en halv snes år, før jeg selv mødte til tjeneste. Det kunne gøres uden de store studier, da det kun

var kampvognen, der var blevet skiftet til noget mere moderne under forudsætning af, at jeg selv lavede modellerne.

De to bæltekøretøjer – Sherman kampvogn og Bren Carrier samt motorcykler – blev indkøbt som resinbyggesæt fra Artitec i Holland. Halvbæltekøretøjet blev købt i Tyskland som et plastbyggesæt fra Roco Minicars, mens Jeep og Dodge blev fundet indenlandsk som færdigsamlede modeller også fra Roco.

Både delene i Roco-byggesæt og de samlede modeller er støbt af den samme ensfarvede og blanke plast, men da modellerne er samlet uden lim, kan de hurtigt skilles, så man kan komme til med værktøj og pensler. Værktøj, fordi der manglede dele som for eksempel glas i forruder, antenner etc.

Inden "maleriet" begyndte, var alle dele gennem et bad af lukkent vand tilsat opvaskemiddel for at fjerne forurenede olieagtige slipmidler, der kan genere maling på terpentinbasis og gøre det helt umuligt at få vandbaseret til at hæfte, og

et skævt resin-kanonløb måtte en tur i varmt vand for at blive rettet ud.

Og så – tja, i mine øjne ligner vogntoget nu noget fra den virkelige verden.

Fly på otte hjul

I bogen "Nordvestfynske Jernbane" af Lars Viinholt-Nielsen ser man på side 122 et billede af kroppen til en Heinkel HE 111 lagt på jernbanevogn sammen med flyets flaps, højde- og krængeror. Billedet er taget af daværende overassistent Ernst Haldbo og overdraget til Hans Gerner Christiansen, der har udlånt billedet til bogen.

Historien fortæller, at det var nødlandet få kilometer fra Brenderup station og var blevet læsset på en stor, tysk godsvogn.

Ved et hurtigt eftersyn i diverse registre kom flere billeder af såvel adskillelse på marken samt transport til stationen, men ét billede manglede, nemlig et billede af en tilsvarende godsvogn læsset med center- og ydervingler, motorer, haleplan, finne og sideror.



Det nødlandede, tyske fly på jernbanevognen i Brenderup 1941. Foto Ernst Haldbo, arkiv Hans Gerner Christiansen

Af registret fremgik endvidere, at maskinen var blevet transporteret til Værløse og gjort flyveklar igen. Den måtte jeg have, da min bane jo har Troldebanen og Nordfynske Jernbaner som forbillede.

Ikke det store problem. Flyet skulle jo bare laves sådan, som vi gjorde før plastbyggesættene blev opfundet, nemlig ved indkøb ved det rigtige DMI – Dansk Modelflyve Industri i Odense - der leverede træbyggesæt, bestående af kontursavede træklodser og en treplanstegning med profiler, og så var resten op til kniv, sandpapir, lak og maling.

Treplanstegningen skulle kun forstørres én centimeter for at være skala H0, og godsvognen så ud til at have samme længde som min gamle Märklin-spisevogn. Den nænnede jeg dog ikke at slagte, men et indkøb af en godt brugt ditto blev hugget, så der kun var bundplade og hjul tilbage. Bundpladen blev belagt med smalle mahognilister fra husets modelbådsafdeling og forsynet med rækværk og vanger og - vupti – var jeg en ny vogn rigere.

Min Scandia-skinnebus med vogne

Da jeg i sin tid købte min skinnebus med alt, hvad der kunne fås af digitale funktioner, blev jeg spurgt, om ikke jeg også ville have en bivogn. Svaret var nej, men jeg ville gerne have en rumpeged, altså den lille pakke/postvogn.

Det kunne ikke leveres, så igen var jeg

henvist til selvbyg. Instruktive billeder og mål var hurtigt lavet, og det samme var en vognkasse af træ, men alle forsøg på at lave det rillede tag ordentligt mislykkedes.

Undervejs kom bivognene på udsalg, og som enhver jyd kunne jeg ikke stå for en god handel, og pæn var vognen, men sporskifterne klarede den kun pænt, hvis sporet var stillet i kørselsretningen.

Skulle den selv åbne tungen, sprang den ovenud af sporet. Den vejede ganske enkelt for lidt til de gamle M-spor, og løsningen blev at åbne vognen og anbringe 15 gram i form af de selvklæbende klodser, man bruger til balancering af hjul, i hver ende af vognen. Ikke nogen skalarigtig løsning, men det blev gjort usynligt set ude fra med lidt mat sort maling. Forsøgene med tag til rumpegeden fortsatte, indtil en kort historie i Spor og baner henledte min opmærksomhed på et lille firma ved navn Freja H0 Modeltog, som viste sig at lave et metalbyggesæt til geden.

Sættet blev købt hjem og samlet med lidt justering for at passe i højde og bredde til motorvognen, ligesom den for et syns skyld blev monteret med Epoke-koblinger og hjul, hvor det ene par hjul smart nok anbringes i en vippende hjulholder, så alle fire hjul har jordforbindelse, også selv om vognen måske er blevet lidt skæv under opbygningen.

Prøvekørselen forløb fint men kun så længe, jeg kørte lige gennem sporskif-

terne. Når geden skulle rundt i buen, var der afsporing. Ekstra vægt hjalp ikke her, men ved hjælp af et spejl kunne jeg se, at det vippende hjulpar kravlede op over sporet, når det kom ind i buen. Altså tvangsfiksering med epoxy som middel.

Epoxyen blev blandet i rigelig mængde. Geden blev sat på ryggen med benene lige i vejret, og så blev vippeledet forseglet, mens jeg holdt rørepinden oprejst i den resterende epoxy, og netop da pinden kunne stå selv, blev vognen vendt og sat på bordet med jordforbindelse på alle fire hjul.

Efter en nats hærkning var der ny prøve kørsel, hvor alt forløb perfekt, så nu er der sand køreglæde, hvad enten jeg kører solo, med bivogn eller ged.



Et af de nyindkøbte militærkøretøjer efter yderligere detaljering



Et "Google View" af banegårdsområdet afslører en militærtransport på jernbanen



Flyet er læsset på en jernbanevogn og er klart til borttransport



"Trolden" trækker af med blandede byggematerialer. Sidste vogn er læsset med fine mursten fra Artitecs udvalg af bane-gods. Faktisk er de så fine, at strukturen først kunne ses efter en lasurbehandling med Vallejo Wash nr. 76.516. Godset på øvrige vogne kommer fra samme firma, men denne gang fra afdelingen for gods til DAF-lastbiler, så for engang skyld tabte vejbanen til jernbanen.



Nordfynskes T 3, der rettelig var en mini T 3 bygget ved Borsig i Berlin, på vej til Odense med to læs sukkerroer og to læs kartofler. Sukkervognene skal rangeres ud til sukkerkogeri-riet. Jeg har selv været med på kogeriets lille damplokomotiv, der også stammer fra Nordfynske. Kartofflerne skal videre til København som den daglige levering fra kartoffelcentralen i Fitting på Troldhedebanen, der dagligt leverede én til to 15 tons vogne til Grønttorvet.



Skinnebussen er på vej med rumpegeden i "rumpen"

Det eneste, jeg mangler, er kabinelys i de to slæbevogne, hvor det ville være oplagt at lave dét, som Scandia gjorde med en simpel kabelforbindelse fra motor-

vognen. De nødvendige stik er i kassen til radiostyrede fly, men jeg mangler viden om, hvor jeg skal hente strømmen i motorvognen, så nu må vi se.

Det var så alt i denne omgang. Sommerhuset er åbnet, og så er der ikke mere byggearbejde i hobbyrummet, før sommeren er endegyldigt forbi.



Roerne er i virkeligheden poleret spelt, der er blevet vasket. Polerede byggryn ville have været bedre, da de er slankere, men de var ikke til at opdrive i byen. Kartofflerne er chiafrø naturel.



Transport af en Fordson-tractor med plov. Det skulle have været en Ferguson, men den var ikke til at opdrive, så landmanden må stille sig tilfreds med denne til mekaniseringen af landbruget.



En typisk fjordkutter fra Bogense Skibsværft, læsset på banevogn. Bagved ses et par vogne med forhøjet tørvehæk – det var også almindeligt under og i tiden efter Anden Verdenskrig. Tingene er limet med UHU Holz Leim, der holder dem helt fast, også ved afsporing eller lignende.

Udflugt på OMB m.m.



Stilhed før stormen. Toget er samlet og afventer københavnerens ankomst. Vejret var ikke det bedste, det var gråt og kedeligt. Efter nr. 14 kommer bogievognen BE 7 og derefter tre toakslede C-vogne og til sidst en pakvogn. Et fint tog.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

”Skønhed, man ikke aner, findes langs private baner.”

Ovennævnte korte digt stod tit i Rybro's Jernbaneblad, som var det eneste, der i min ungdom bragte omtale og nyheder om de danske privatbaner.

På Fyn var det især OMB (Odense-Middelfart-Brenderup), som passede til det lille digt. Desværre var alle tre fynske privatbaner dødsdømt til lukning 31. marts 1966, hvor Odense mistede et nærtrafiknet på den nordlige del af Fyn. Havde man så endda bevaret områderne, så kunne man have lavet letbaner på dem, som det sker ved

Aarhus, men fremsyn var ikke almindeligt på Fyn i 1960'erne.

Dansk Jernbane Klub inviterede til damptogstur den 29. august 1965, så der kunne blive taget ordentlig afsked med OMB. På Sjælland blev medlemmerne transporteret i et Mo-trukket særtog, der kun standsede i Roskilde og Ringsted. Fra Nyborg til Odense benyttede man to reserverede B-vogne i 1074, 2. distrikts skole for, hvad det så var. Man ventede 125-150 rejsende med særtoget på OMB, så toget bestod af bogievognen BE 7 og tre toakslede C-vogne samt en pakvogn. Et ganske flot tog, der mindede om gamle dage. Trækraften skulle være OKMJ nr. 14,

som var det eneste køreklare damplokomotiv, der havde kørt på OMB.

Vi lokale var selvfølgelig kommet i god tid, så vi så toget blive oprangeret, og til vores glæde viste det sig, at lokomotivføreren var Knud Outzen, der var en meget dygtig dampfører, skønt han ikke var så gammel. Det skulle nok blive en god tur, var vi sikre på.

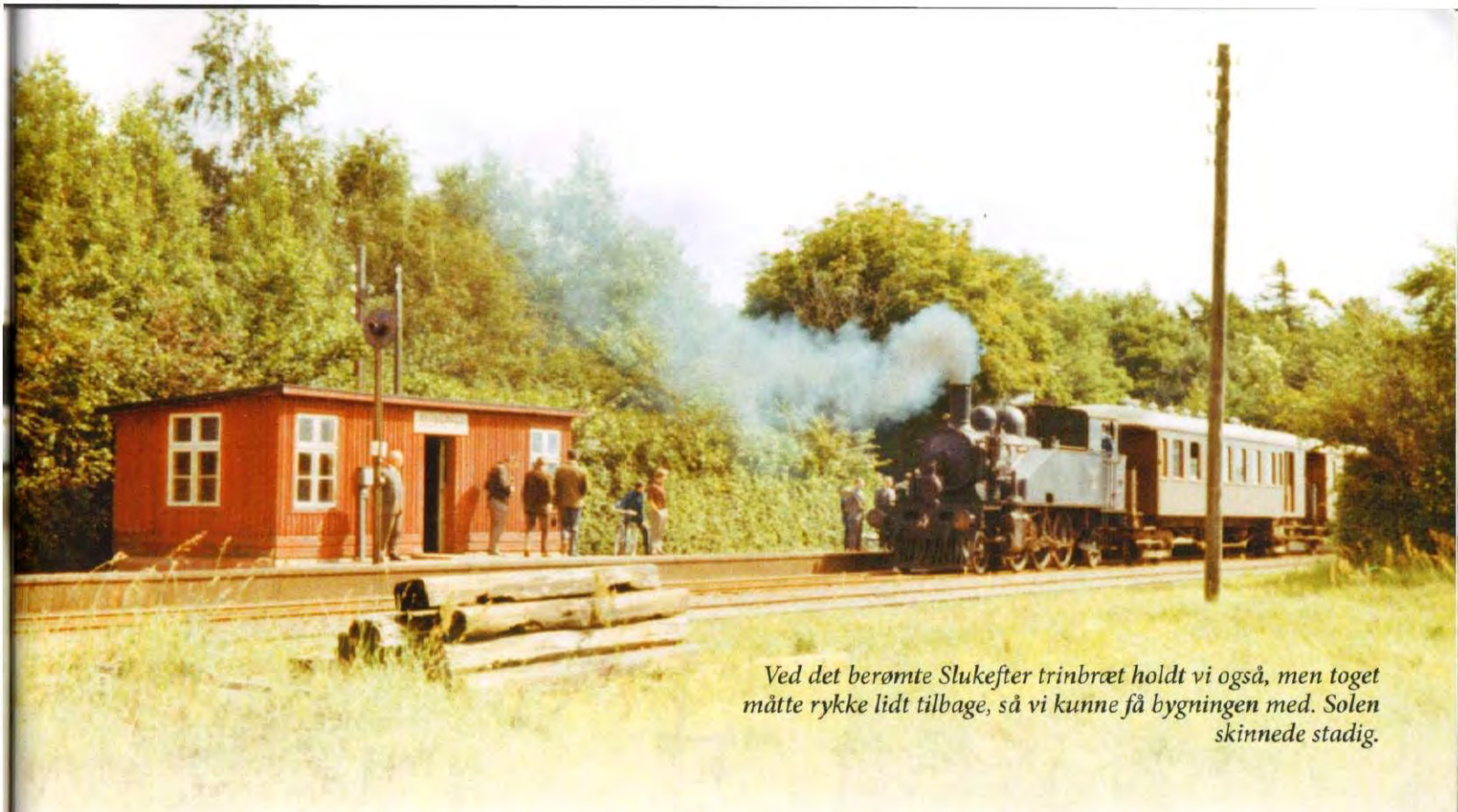
Da københavnerne ankom, blev peronen fyldt med mennesker, der skulle med særtoget, og kort efter rullede vi afsted. Vejret var lidt gråt og kedeligt, men heldigvis kom solen frem af og til, så alle fik gode billeder, hvilket også fremgår af mine optagelser.



Der var ikke stop før Korup, hvor vi skulle krydse med toget fra Middelfart. Vores tog kom først, så vi skulle ind i sidesporet, hvilket foregik med herlige dampslag. Byens ungdom er stimlet sammen og beundrer lokomotivet.



Det varede lidt, før motorvognen fra Brenderup kom, så jeg benyttede muligheden til at få et portræt af nr. 14. Sandelig om ikke solen kom frem.



Ved det berømte Slukefter trinbræt holdt vi også, men toget måtte rykke lidt tilbage, så vi kunne få bygningen med. Solen skinnede stadig.

Turen gik fint, og køreplanen blev holdt, da fotografene var hurtige til at komme på plads, og lokomotivføreren var med på, hvad vi ønskede. Efter at lokomotivet var blevet vendt i Middelfart, kørte særtoget igen til Brenderup og derefter på det lille stykke til Bogense. Efter at nr. 14 igen var blevet vendt, var man klar til at køre til Odense efter samme plan, som skinnibusserne gjorde til dagligt. Da toget også skulle have "almindelige" rejsende med, blev motorvognen NFJ MH 8 koblet bagpå. Den skulle også hjælpe lidt til med at komme i gang fra stationerne.

Nu skulle vi rigtigt se og høre, hvad nr. 14 og "Lille Knud" kunne klare. Des-

værre tabte vi 10 minutter på det første stykke, da vi skulle holde ved et par trinbrætter, hvilket lokomotivføreren ikke havde regnet med, desuden bremsede motorvognen for tidligt, så det var ikke muligt at køre tid ind, men vi var stadig kun 10 minutter for sent på den, da vi kom til Odense. Nr. 14 udstødte nogle herlige dampslag undervejs, så alle glædede sig og fik en oplevelse ud af det og havde noget at snakke om på hjemrejsen til København.

Nr. 14 kørte også et udflugtstog på Kerstemindebanen (OKMJ) den 27. februar 1966, og så lukkede de fynske privatbaner den 31. marts samme år, og så var den historie ude? Nej, det var den ikke!

Både nr. 14 og en del af vognene overlevede på diverse veteranbaner, og det er en nok så spændende historie.

Arne Kirkeby og jeg havde tidligt regnet med at købe et af de trekoblede damplokomotiver fra OMB/OKMJ, og efter at jeg havde talt med henholdsvis DSB's lokomotivmester og privatbanernes værkfører og omvendt, havde jeg bestemt mig for nr. 14 fra OKMJ.

Kort efter lukningen afgik et særtog fra Odense. Det bestod af nr. 14 samt en Tf med forskellige dele og en skinnebil fra NFJ. Det hele skulle til museumsbanen i Maribo, hvor man havde planlagt at bruge nr. 14 til diverse udflugtstog

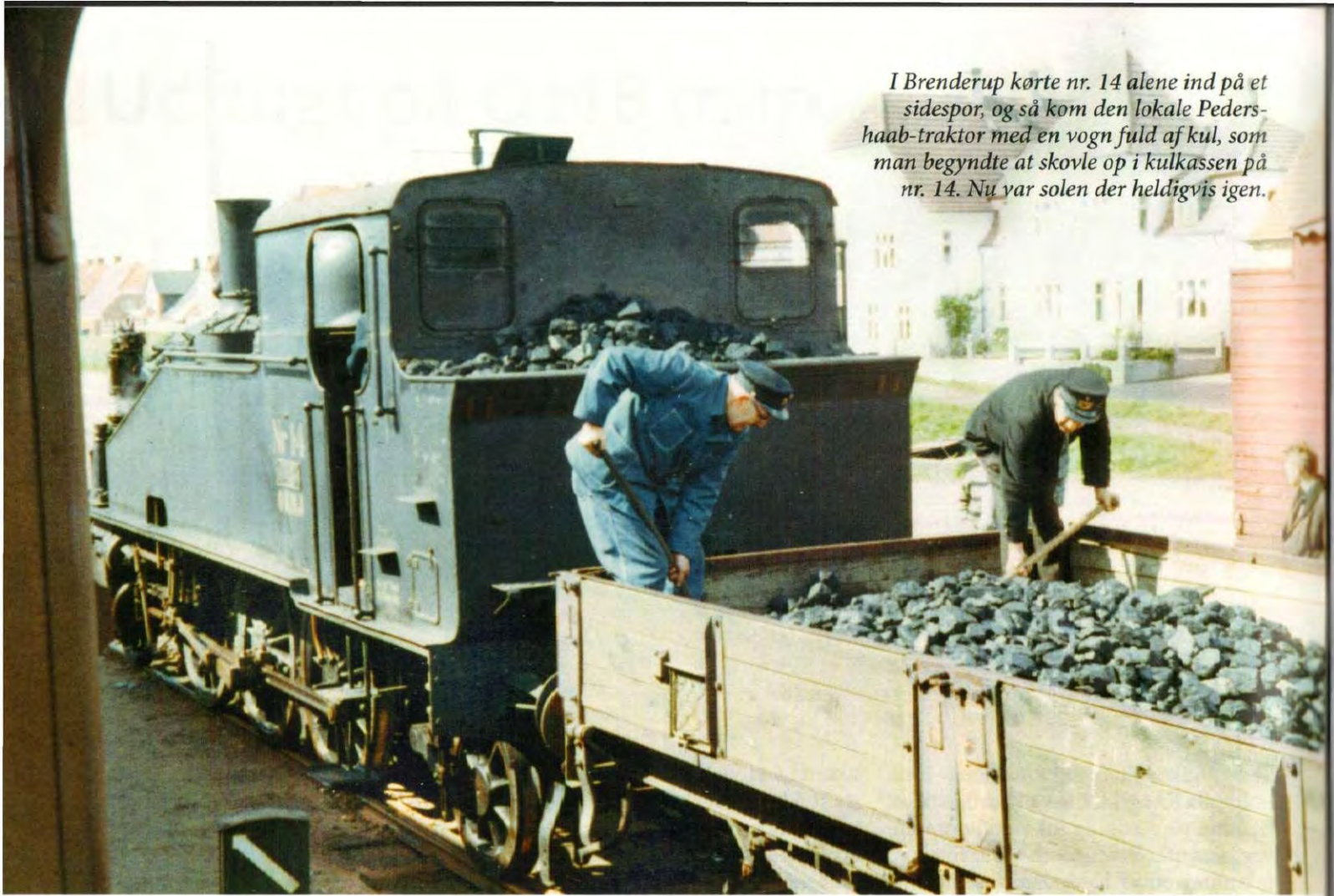


På Langesø station holdt vi også, og jeg tog et portræt af både nr. 14 og lokomotivføreren Knud Outzen. Vejret så ud til regn, og det ødelagde til dels vores billeder inde i skoven.



Der var igen fotostop lige før Brenderup. På mit billede kører toget tilbage, og da det kørte frem, var det blevet mere gråvejr, så jeg var glad for mit billede, selvom det faktisk var snyd.

I Brenderup kørte nr. 14 alene ind på et sidespor, og så kom den lokale Pedershaab-traktor med en vogn fuld af kul, som man begyndte at skovle op i kulkassen på nr. 14. Nu var solen der heldigvis igen.



Vi standsede kun én gang på vejen til Middelfart, nemlig i Staurby Skov, men det blev et af turens bedste billeder.



Da vi kom til Middelfart, skinnede solen dejligt. Den gamle mand i forgrunden kunne godt have været med til at bygge banen i sin tid.

på LJ (Lollandsbanen). Fyret på nr. 14 skulle tømmes inden færgeoverfarten, så forskellige MH-ere måtte hjælpe til. Snart blev nr. 14 fyret op igen og var klar til at køre til Slagelse og videre sydpå. Det gik som lyn og torden. Jeg skulle følge det lille tog i bil og tage billeder ved diverse overskæringer, og jeg kom for sent til de fleste. Der var sandelig liv i nr. 14.

Alt gik godt til Maribo. Det vil føre for vidt at udrede den herskende klasse i Maribo, men de kunne ikke lide nr. 14. Vi var nogle stykker, der begyndte at fjerne vandkasserne, da man mente, at kedlen ikke var helt i orden. "De gode græd, og de onde lo", så vi var en del, der forlod Maribo og lod nr. 14 tilbage.

Nu var gode råd dyre, men da Kirke-

by og jeg havde lånt DJK pengene til at erhverve lokomotivet for, var det ikke så svært at enes om, at vi overtog nr. 14. Jeg har et papir, hvor formanden for DJK, Birger Wilcke, skriver, at nu tilhører nr. 14 vi to odenseanere pr. 10. december 1967. Ligeledes lover Wilcke, at folkene i Maribo vil læsse en godsvogn fra LJ med vandkasserne og andre løsdele og sørge for, at det sørgelige tog



Vores lokomotiv kørte ud til den lokale remise og blev vendt på drejeskiven. På dette billede er det igen spændt for toget, medens de rejsende går rundt på perronen. Toget kunne ikke få afgang, før et tog fra Brenderup var ankommet.



Næste fotostop drukkede i regn, men i gennemskæringen efter Asperup skinnede solen fint, så billedet blev derefter. Knud lavede fin damp.



I Brenderup skiftede vi spor og kørte mod Bogense ad den lille "tarm". Første stop var for mørkt, men efter Hølse fik vi et dejligt billede inde i skoven, hvor solen var med os.



Kort før Bogense fik vi et fint fotostop igen. Toget blev holdende, og vi løb frem ad banen. Da vi var kommet på plads, kørte toget frem og lænede sig ind i kurven.

kommer til en remise i Jylland. Så vist jeg husker, blev det Viborg, og der stod nr. 14 i nogle år til en beskeden husleje.

En skønne dag ringede telefonen. I Helsingør havde man startet en veteranbane, men man manglede et lokomotiv. Var der ikke noget om, at Kirkeby og jeg havde et sådant på lager? Hvad skulle det koste? Jeg svarede hurtigt kr. 10.000 inkl. en åben godsvogn, og hvad der var i den. De måtte selv sørge for transport, og prisen for det hele kunne afdrages over 10 år. De bed på krogen, og nu kom nr. 14 i gode hænder. Købekontrakten er dateret 1. oktober 1972, og kort efter kom lokomotivet til Helsingør. Det viste sig at være et enormt arbejde, men folkene i Nordsjælland gav ikke sådan op, og ef-

ter flere års knoklen genopstod nr. 14 i finere stand, end den havde været ved "fødslen". Nutidens måleværktøj var bedre end datidens.

HGJK havde fået et meget fint lokomotiv, der var i drift i mange år, og Kirkeby tog til Nordsjælland og fik sidste afdrag overrakt.

Man havde nogle problemer med det "nye" lokomotiv, men heldigvis fandt jeg ud af, hvad der var blevet af "Lille Knud". Han havde startet et smedeværksted i Ringe, og så kunne jeg "koble" nr. 14 og dens fører sammen. Han tog til Nordsjælland og gav de nye ejere en hel del fiduser.

I dag er nr. 14 henstillet og er ikke kø-

reklar men afventer et nyt hold, som kan sætte liv i lokomotivet.



I Bogense blev nr. 14 vendt. Den blev igen spændt for toget, og bag i toget skulle motorvognen NFJ MH 8 hjælpe til og tage sig af de almindelige rejsende. De sidste billeder blev taget i aften solen inden afgang.



En smuk vogn med tydeligere litrering end på tidligere 'trævogne'. Foto V. Holstein.

Af Vagn Holstein

Rent kodesprog? Nu har hobby trade omsider barslet med endnu en træbeklædt personvogn: Den lovede FE-motorbivogn.

Udførelsen er helt den samme som FC, men det lader til, at hobby trade er blevet dygtigere til teknikken med at klæbe tyndt finer på en indervognkasse, især ser det ud til at den skrøbelige kant over vinduerne sidder bedre fast, jeg har også ladet mig fortælle, at de nu bruger en bedre finer.

Vognen er nydelig, selvom hobby trade har snydt lidt: Vognkassen er 2,3 mm for kort. Det er der en fornuftig forklaring på:

For at kunne bruge samme undervogn som til FC har man valgt at "skrump" FE-vognkassen lidt. Jeg synes ikke, at det betyder noget for udseendet. Den ser rigtig ud – det er langt vigtigere, end om den er korrekt.

Ligesom FC lider FE af genbrug af CU-vognens alt for kraftige fjedre og gafler. Det ville have været en god ide at få Dekas til at lave de rigtige fjedre og gafler.

Jeg ved, at det er svært at trykke litra på træ, men på mit eksemplar står teksten rimeligt pænt. Kronen er dog nærmest usynlig, der er noget der tyder på, at forsøget på at få den røde puld i kronen med har resulteret i, at kronen næsten er "forsvundet". Jeg må prøve med en krone fra KM Text.

Torpedoventilerne forekommer mig lidt for store, men kan passere – igen havde Dekas været leveringsdygtige i nogle finere.

Sidste hjertesuk gælder emballagen: Den gode indvendige plasticskal er ikke symmetrisk. Til gengæld så er der lavet plads til koblingerne.

Skynd jer at bestille et eksemplar af denne dejlige vogn, de kommer "dryppende" i meget små serier.

Samtidig med FE barslede hobby trade med det annoncerede "90 års diesel jubilæumssæt" bestående af gammel MT, FC, FE og DO.

Vognene er forsynet med epoke II-litring, som bl.a. er karakteristiske ved, at der på vognsiden står "rygere" og "ikke rygere" på siderne af personvognene.

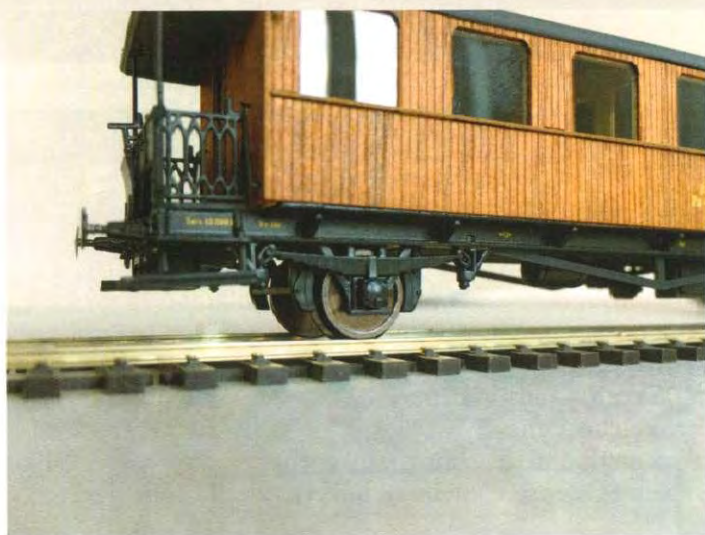
Egentlig var "påskriverne" på vognkassen dengang påskruede messingtal/bogstaver, men det er svært at lave i H0, så det ser pænt ud. Messingbogstaverne blev fjernet i forbindelse med den store omlitring i 1943.

På billedet af FE 4908 – et såkaldt brændegårdsbillede – kan man ane, at der har stået "Ikke rygere" under det første vindue.

Billedet stammer fra Jernbanemuseets store billedsamling, læg i øvrigt mærke til, at den yderste kant af vinduesglasset er malet, det er for at forhindre lys i at komme ud forbi mørklægningsgardinerne.



De store og helt klare ruder giver godt indblik i vognens indre. Foto Vagn Holstein.



Undervogsdetaljerne på FE-vognen. Foto Vagn Holstein.



90-års sættet, uudpakket og blot lånt af Kystbanen til illustration. Foto Vagn Holstein.



FE 4908, fotograferet ved træskurene bag Malerværkstedet på CvK i 1943. Arkiv DJM.



DSB FE 12111-120 i oprindeligt udseende, april 1928. Arkiv Leif Ørndorf.

FE-vogne på Lillebæltsbroen



FE-vogne ved Lillebælt 1961. Arkiv FSP-OS. Skolebørn fra Odense er ankommet med særtog med FE-vogne til Broen Trinbræt i 1961. Vejret egner sig vist ikke til udendørs servering, selvom udsigten (til togene!) er fascinerende.

Af Flemming Søeborg

FEVognene blev holdt i reserve gennem en del år, og de var udmærkede til særtog og lignende anledninger.

Her er en stamme på mindst fem vogne, trukket af en MO, standset ved det lille trinbræt "Broen", der netop lå ved broen – den (i dag) gamle Lillebæltsbro.

Trinbrættet lå på Fynssiden med to smalle perroner på hver side af sporene. Trinbrættet blev nedlagt den 26. maj 1963, men det blev benyttet lejlighedsvist indtil 1970, hvor det blev fjernet.

Det blev oprindeligt anlagt i forbindelse med åbningen af Lillebæltsbroen i 1935. På Fynssiden lå der en restaurant i funkisstil – det er denne, som ses her – samt en servicestation med tilhørende is- og pølsekiiosk.

Det var et par populære udflugtssteder, ligesom området under broen og langs Lillebælt indbød til spadsereture. Et stykke vej herfra lå en badeanstalt nær ved Galsklint. Skolebørnene er kommet med toget en dag i 1961. De gik på Kragbjergskolen i Odense.

De skulle fra perronen gå ned ad nogle trapper og hen til en fodgængertunnel i brofæstet for at komme over på denne side af banen. Tunnelen findes stadig, men er muret til.

Toget er formodentlig kørt til Fredericia for at vente der indtil tilbagekørslen. I mellemtiden har børnene været på udflugt – men vejret ser ikke just indbydende ud. Der er åbenbart vejarbejde på broen – det er der nærmest konstant – og de to lastvogne kører da også i venstre side – forrest en Esso-tankvogn, dernæst en kølevogn fra Johs. Rasmussen.

Adgangen til togene mod Odense

fandt sted en smule til højre for kølevognen – på stedet kan man i dag lige ane en difference i skråningen mod banen.

Midt på kørebanen var der en lille helle til beskyttelse af fodgængerne.

Restauranten sygnede med tiden mere og mere hen og lukkede efter, at den nye Lillebæltsbro blev åbnet.

Så hørte de store bilstrømme op, og restauranten blev revet ned. På stedet har Banedanmark i dag et materielskur.

I det lille anlæg helt henne ved broen er der en plancheudstilling med oplysninger om bygningen af Lillebæltsbroen.

Billedet fra i år viser stedet, som det ser ud i dag.

Foto Fyns Stiftstidendes Pressefotosamling, Odense Stadsarkiv

Tilkørselsrampen ved Lillebæltsbroen april 2018 næsten
samme sted som på billedet fra 1961. Foto SoB.



FESTDAG FOR ODIN LØRDAG DEN 15. SEPTEMBER

Siden 2005 har Danmarks Jernbanemuseum arbejdet på en 1:1 funktionsduelig kopi af Danmarks første lokomotiv, ODIN. Det er bygget helt fra bunden og uden det originale lokomotiv som pejling. Danmarks Jernbanemuseum præsenterer resultatet af det omfattende og komplicerede byggeprojekt lørdag den 15. september kl. 10-16. Samme dag åbner en udstilling med udgangspunkt i ODIN og årene omkring 1847, hvor den første jernbane i det danske kongerige åbnede.



ODIN er bygget i museets fredede remise i Roskilde, og de sidste arbejder er udført på museet i Odense. Foto: Flemming Wedell, juni 2018.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM · Dannebrogsgade 24 · 5000 Odense C · www.jernbanemuseet.dk

ODIN på Danmarks Jernbanemuseum i Odense



Odin og tenderen ankom på to sættevogne ad landevejen - her er de lige ud for museet i Odense. Foto SoB.

Siden 2005 har Danmarks Jernbanemuseum arbejdet på en 1:1 funktionsduelig kopi af Danmarks første lokomotiv, ODIN. Det er bygget helt fra bunden og uden det originale lokomotiv som pejling. Tirsdag den 19. juni ankom ODIN til museet i Odense, hvor slutspurten mod et færdigt lokomotiv sættes ind. De sidste dele skal samles, ODIN skal males, og der skal køres testkørsler inden den store festdag den 15. september, hvor Danmarks Jernbanemuseum præsenterer resultatet af det omfattende og komplicerede byggeprojekt.

Frivillige står bag ODIN

De første 14 års arbejde har fundet sted i museets værksted i den fredede remise i Roskilde. De sidste justeringer skal foretages på museet i Odense. Det vil være muligt at se ODIN i museets udstilling, hvor det bliver malet, eller på museets areal under testkørsler. Danmark Jernbanemuseums kopi af ODIN er bygget under ledelse af museets værkstedansvarlige. De originale tegninger af ODIN er for længe gået tabt, så

grundtegningsmaterialet er udarbejdet på basis af en lang række lokomotiv- og arkivstudier af to engelske specialister. Størstedelen af arbejdet er udført af en gruppe af museets frivillige, der i øvrigt vedligeholder og restaurerer museets samling. Arbejdet er foregået ved, at de frivillige har tildannet og samlet, herunder sammennittet dele, der er udskåret og produceret hos specialhåndværkere eller på museet. Selve dampkedlen er dog tildannet som en komplet komponent på en godkendt kedelfabrik. For Onsdagsholdet er det vemodigt og også meget stort, at de nu er i mål med det kæmpe arbejde, der ligger i at bygge en replika af Odin.

Danmarks første lokomotiv

Det oprindelige lokomotiv ODIN kom til Danmark i 1846 og blev hugget op i 1876 – flere år før man begyndte at indsamle jernbanerelaterede genstande i museumssammenhæng. Danmarks Jernbanemuseum har bygget en kopi af ODIN for at kunne vise, hvordan et lokomotiv fra den periode ser ud, og hvordan det fungerer. ODIN – og dets

samtidige lokomotiver – adskiller sig nemlig væsentligt fra andre lokomotiver, der er bevaret på Danmarks Jernbanemuseum. Museet udstiller i dag Danmarks ældst bevarede lokomotiv, H 40, fra 1868. På de tyve år mellem ODIN og H 40 er der sket en stor udvikling. ODIN repræsenterer de første år med jernbane i Danmark og kan folde den historie ud.

Danmarks Jernbanemuseum forbereder en udstilling med udgangspunkt i ODIN og årene omkring 1847, hvor den første jernbane i det danske kongerige åbnede. Strækningen gik mellem Roskilde og København, og fra begyndelsen blev det nye transportmiddel flittigt brugt. Den 32 km lange strækning kunne nu tilbagelægges langt hurtigere – mod tidligere flere timer, nu 53 minutter – og mange benyttede banen som en forlystelsesbane og var "turister" i Roskilde eller København. Banen fik dog også en anden betydning – en betydning der skulle vise sig at være yderst væsentlig for Danmarks fremtidige udvikling. På banen fragtedes



FAKTA

- ODIN måler 11,65 meter og vejer ca. 18 tons.
- Det har taget 14 år at bygge ODIN, fra 2005 til 2018.
- Hen over sommeren skal ODIN færdiggøres og males på Danmarks Jernbanemuseum i Odense.
- ODIN bliver præsenteret på Danmarks Jernbanemuseum lørdag den 15. september 2018. Samme dag åbner den nye udstilling og de tilknyttede formidlingsaktiviteter.
- ODIN-projektet er støttet af Knud Højgaards Fond, Thomas B. Thriges Fond og Augustinus Fonden

*De sidste sekunder, før Odin atter sætter 'fødderne' på fast grund.
Foto Flemming Wedell.*



Tenderen fik sig også en flyvetur efter ankomsten. Foto SoB.



Nogle af håndværkerne fra Onsdagsholdet i færd med smøring af koblingsdelene. Foto SoB.

også gods og kreaturer. Med jernbanen kunne der fragtes langt flere tons end med hestetransporter eller på gåben.

ODIN og jernbanens indtog i Danmark er et af de vigtigste markører for det moderne gennembrud i Danmark.

Da jernbanen mod slutningen af århundredet var udbredt til hele landet, havde jernbanen på afgørende vis bidraget til industrialiseringen og moderniseringen af Danmark.

Efter den første uge med prøvekørsler viste det sig, at ODIN kørte glimrende – uden nykker eller fejl.

Kulforbruget er beskedent, og det tager ikke mange timer at fyre kedlen op.

Bjarne Larsen, der har stået for tømrerarbejdet med kedelbeklædningen, fortalte, at ODIN en af dagene havde trukket og skubbet Mz 1401 rundt på sporene, så den lille maskine har åbenbart uanede kræfter i sig – noget, der

kom bag på alle. Bjarne fortalte i øvrigt, at trælisterne – der er af oregon-pine, som har fået et oliebad inden monteringen – blot holdes i spænd af de sorte spændbånd.

Fjernes båndene, rasler listerne ned, selvom de har fjer og not. Mon ikke alle er spændte på at se ODIN blive indviet den 15. september?



Så skal skorstenen på plads. Foto SoB.



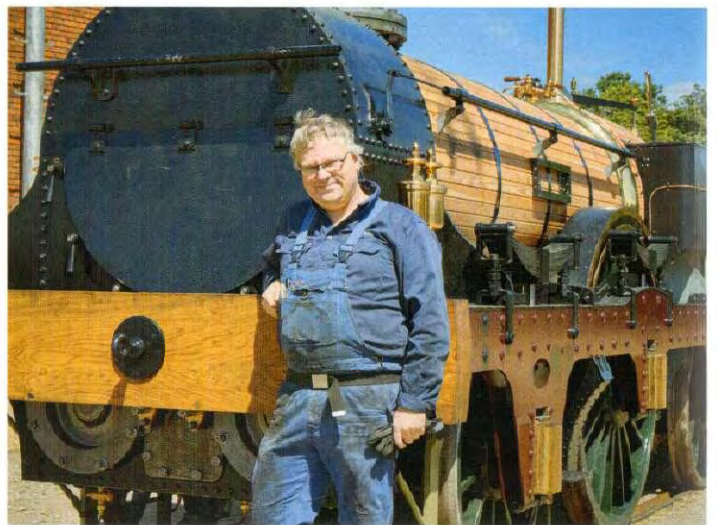
Bjarne Larsen, der har stået for træarbejdet, er meget glad for resultatet.



Fyrkassen på ODIN - ret enkel, men med det mest nødvendige.



Et kig ind på excentrikerne på styringen. Foto SoB.



Den værkstedsansvarlige Jørgen Lindevall foran Odin. Foto Flemming Wedell.



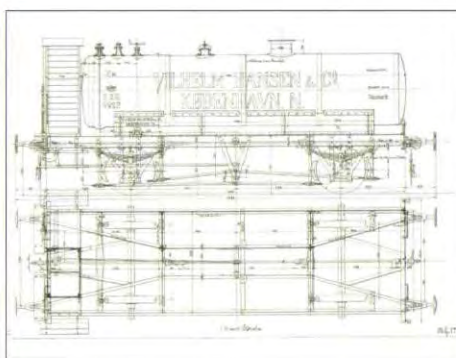
Odin er samlet og næsten klar til prøvekørsel, men endnu mangler f.eks. domkuplen og andre ting. Foto SoB.

Jernbanekilder.dk

- En ny verden med tusindvis af billeder, film og tegninger hos Danmarks Jernbanemuseum



Motiv fra København, 1908, med Nordbanegården og Holtebanestationen set fra Vester Farimagsgade, male af Wilhelm Wils. Arkiv DJM.



Tankvogn til transport af svovlsyre, 1901. Arkiv DJM.

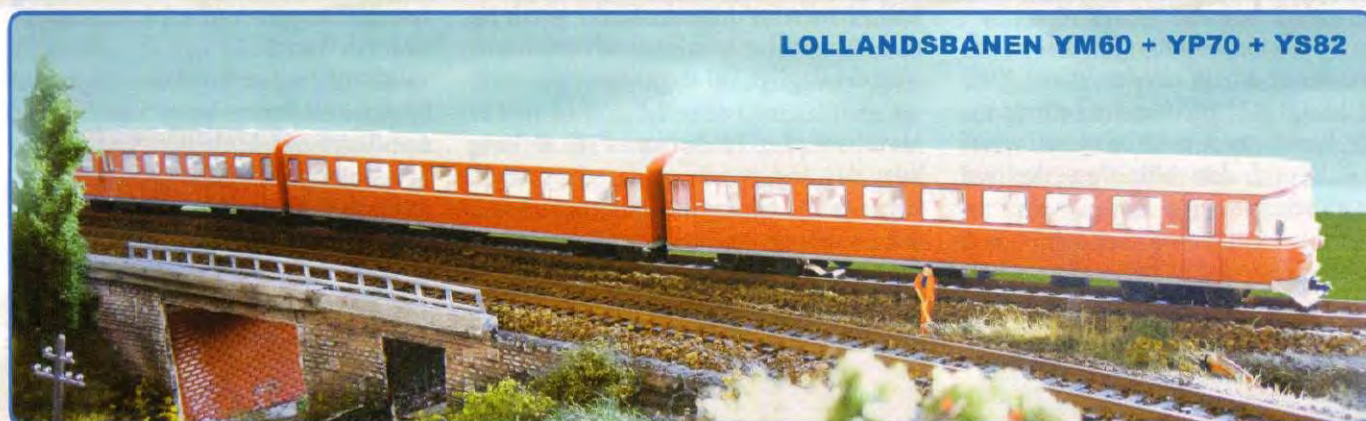
Danmarks Jernbanemuseum har en stor og fremragende samling af billeder, postkort og tryk med relation til den danske jernbanehistorie. Denne samling har siden 2016 været tilgængelig digitalt for alle. Med jernbane-

kilder.dk er der netop tilføjet tusindvis af tegninger af rullende materiel, tekniske tegninger med detaljer af lokomotiver og vogne, arkitekturtegninger og malerier. De første 75 dokumentarfilm kan også ses via jernbanekilder.dk. I næste

fase bliver museets samling af jernbanerelateret kunst og plakater tilgængelige on-line. Jernbanekilder.dk bliver hjørnestenen i den digitale formidling af museets samling af fotografier, film, kunst, tegninger, kort og sporplaner, arkivalier, småtryk og meget andet til belysning af de danske jernbaners historie. Det er kun en begrænset del af Danmarks Jernbanemuseums samlinger, som kan fremfindes on-line. Alene fotosamlingen indeholder skønmæssigt 200.000 billeder, og af disse er 8.000 fotos i øjeblikket scannet og digitaliseret. De 75 dokumentarfilm, der nu kan ses, er kun en beskedent del af "guldet" i samlingerne. Ved etablering af jernbanekilder.dk har der været stor fokus på brugerfladen og søgefunktionerne. Det skal være let at søge i dokumentationsbasen.

Besøg den nye dokumentationsbase: www.jernbanekilder.dk

EKSKLUSIVE Y-TOG GANSKE FÅ TILBAGE!



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,-


FACEBOOK
facebook.com/rckongen


YOUTUBE
youtube.com/user/rckwebshop


RCKONGEN.DK

Ny havebane på Danmarks Jernbanemuseum



Ved indgangen til den udendørs minibane er opsat et togviserskilt.



Plancher fortæller publikum lidt om havebanen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ved et traktement bestående af kaffe, chokoladekage og saftvand åbnede museet under uhøjtidelige former den nye havebane den 17. juni. Banen, der atter er baseret på LGB- og Piko-materiel, er bygget af Rolf Brems i løbet af foråret.

Egentlig består banen af tre separate baner, der er anlagt således, at det giver mest muligt at se på i form af broer, tunneller, kombineret med et mere "vildt" landskab end den hidtidige, der var mere afdæmpet.

Motivet – eller motiverne, må man hel-

lere sige – er dels westernstil, dels syd-tysk stil med dertil hørende materiel samt en pendulbane med et tysk skinnebusstog.

Det gør ikke så meget, for hele havebanesegmentet er i forvejen særdeles blandet, såvel temamæssigt som skalamæssigt. Derfor er anlægget heller ikke for nitte-tællere, men for dem, der finder glæde og fornøjelse ved at se miniaturebaner i drift – og det dagligt, i al slags vejr.

Havebanen er jo beregnet til at køre hver dag året rundt, og det giver nogle helt særlige betingelser for materiellet, der på den ene side skal være realistisk, men på den anden side skal være meget

robust – og tilmed skal kunne fungere uden opsyn.

Togene kan sættes i gang af de besøgende ved et tryk på en knap, og forhåbentlig virker systemet, så der ikke skal tilkaldes montører i ét væk. Ved premieren viste det sig, at ventetiden for pendulbanen var for lang, men det vil blive rettet, så togene kører "planmæssigt".

Tillykke til museet og vor flittige medarbejder Rolf Brems for arbejdet med den nye havebane. Forhåbentlig holder den lige så længe som den gamle, der nåede at blive omkring 15 år. Den var oprindeligt beregnet til at have en levetid på to-tre år.



Kontrolchefen kontrollerer, at alt er kontrolleret og under kontrol. Jens Dall-Pedersen er kontrolchef ved Thomas-arrangementet.



En mindre westernby er skudt op i det ene hjørne - med galge på torvet.



TEE-toget passerer under broen, mens Furka-maskinen er på vej. Tipvognene til højre holder på et minespor uden funktion.

Et underligt valg



Q 342 fra første serie af modellerne, venligst udlånt af Kystbanen. Foto Vagn Holstein.

Af Vagn Holstein

Jeg ønsker naturligvis alt muligt godt for McK/Peter Øgårds nyeste projekt: To Q-rangermaskiner! Men straks, da jeg så, hvad det var for en maskine, hvad valget til første damplokomotiv var, undrede jeg mig: Det var langt fra den maskine, der stod højest på ønskesedlen blandt danske modelbanefolk, faktisk kunne jeg frygte, at den ikke ville sælge særlig godt, for anvendeligheden på de fleste anlæg er begrænset: Q-maskinerne var bygget til tung rangering på de store stationer med rangerbjerge, dvs. København, Fredericia og Aarhus. De har naturligvis lavet andet end at trykke vogne over rangerbjerge, men deres aktivitet var koncentreret omkring de større byer, først sent i deres liv er det blevet til lidt strækningskørsel, men så vidt jeg kan spore kun ved enkelte lejligheder til andet end udflugter med jernbaneentusiaster.

Hvis den første damplokomotivmodel fra McK skulle være et tenderlokomotiv, (måske fordi det kan forekomme mere overskueligt og billigere at fremstille), så ville jeg have peget på et

langt mere anvendeligt, smukkere og eftertragtet emne, nemlig lokomotivet, som netop er blevet færdigt efter omfattende genopbygning - i daglig tale OHJ 38! Et lokomotiv, som vil kunne fremstilles i et utal af versioner til både DSB og adskillige privatbaner, men vi kan jo kun håbe at Q-maskinen vil give McK/Peter Øgård blod på tanden, så det kunne blive det næste. Hvis det ikke havde behøvet at være et tenderlokomotiv, så havde en R-maskine eller en H-maskine (den er også firekøbet, hvis det er et vigtigt kriterium?) været sikre succeser. Nå, de kan forhåbentlig komme, men det er jo Q-maskinen vi skal tale om.

Fordelingen mellem numre, der fremstilles modeller af, undrer mig: Q 337 fra første serie fremstilles i 200 eksemplarer, hvorimod anden serie er repræsenteret med hele seks forskellige numre: Nogle i 200 eksemplarer og nogle i 140 eksemplarer. Det tyder på, at der er lavet omfattende markedsundersøgelser? Men jeg har ikke lagt mærke til dem.

Det er beundringsværdigt, at McK laver begge (hoved)udgaver af Q-ma-

skinen. Den oprindelige konstruktion er fra 1930, og frem til 1932 leverede Frichs fem maskiner nr. 337-341. Lokomotivet er et af de få damplokomotiver, som Frichs selv har konstrueret, men med udbredt genbrug af elementer fra andre typer: Bl.a. er kedlen stort set en D-maskinedel og hjuldiametere den samme som på F-maskinen, hvilket kan undre, for den er faktisk ret stor sammenlignet med lignende, tyske maskiner som BR 81. Læs mere i Steffen Dreslers udmærkede bog om de danske damprangermaskiner (ISBN 978-87-992594).

Den tiltagende godstrafik under krigen øgede behovet for kraftige rangermaskiner, så en ny leverance på ti maskiner blev sat i gang i 1943, den sidste, nr. 351 leveret ca. en måned før Befrielsen. Anden serie fik større vandkasser og større kulbeholdning og var fra begyndelsen udstyret med cylinderbuffer. Som den sidste var Q 346 i drift på Aarhus havn 31. oktober 1969 med rangering ved tippeanlægget på Midtkrafts kulkaj.

Det har ikke været muligt at få de endelige produktionsmodeller frem i



Q-maskinen set bagfra. Foto Vagn Holstein.



Nærbillede af modellen oppefra. Foto Vagn Holstein.



Til sammenligning DSB Q 342 den 5. juni 1966 på Københavns Godsbanegård. Taget rager ikke så langt ud. Foto K.E. Jørgensen.



Påskrifterne på Q 349, fyrbøderside. Foto Kaj Pedersen.

overvældende på trods af, at modellen vejer 236 g. Der er som forventet ingen hæfteringe på det toskinne-eksemplar, som vi har prøvet, forhåbentlig får treskinne udgaven hæfteringe. De tre bageste drivaksler er sideforskydelige, stift lejrede i rammen, hvorimod den forreste aksel er affjedret. Trækkraften havde været betydelig bedre, hvis alle aksler havde været ækvilibrerede.

tide for denne anmeldelse, som derfor bliver fulgt op af en supplerende gennemgang, bl.a. for at se om nogle af de småting, som vi er faldet over, faktisk allerede er rettet. Vi takker Kystbanen for lån af denne præ-produktions model.

Overordnet må vi sige, at det er en smuk model, som flot gengiver Q-maskinens fortættede og kraftfulde fremtoning. De fine detaljer står skarpt, og modellen er smukt lakeret. Litreringen står sammen med de andre tekniske påskrifter flot, selv om der ikke er skygger. Førerhusindretningen er tydeligt synlig gennem de store sidevinduer, dog mangler regulatorhåndtaget i venstre side. Gangtøjet er smukt formgivet. Bufferne er desværre stadig et svagt punkt på McK's modeller. Q 342 er den første serie 2-maskine, så den burde have kraftige cylinderbuffer, men det kan man ikke sige er tilfældet på prøveeksemplaret. Det ligner nærmest u-opslidsede kurvebuffer, som ganske vist er fjedrende.

Modellen kører fornemt langsomt, lige som det skal være med et rangerlokomotiv, trækkraften synes ikke at være

En ting falder mig i øjnene: Taget rager for langt ud fortil. Det gjorde jeg opmærksom på allerede, da det første sølvfarvede eksemplar blev præsenteret hos Kystbanen i 2016. Senere fulgte jeg op på min iagttagelse ved at checke med Kasper Bang (Dekas), at den fejl var rettet, derfor bliver det spændende at se de endelige produktionsmodeller.



Q 346 den 11. juni 1965 på Århus Havn. Foto K.E. Jørgensen

Vivi Bak og modeltog



Vivi Bak er let genkendelig på reklamebillederne for Egger-Bahn. Arkiv Günter Siems.

Egger-Bahn-modellerne er så små, at de må op i øjenhøjde for rigtigt at kunne ses. Arkiv Günter Siems.

Endnu en Egger-Bahn-reklame med Vivi Bak. Arkiv Günter Siems.



Nye togsæt i moderne gennemsigtig emballage.

Far og søn er meget begejstrede her på forsiden af kataloget 1965-66. Arkiv SoB.

Western-togsættet kom på sporene i 1966-67 - grundmodellen er Stainz-damplokomotivet. Arkiv SoB.

Af Flemming Søeborg

Den danske skuespiller, sanger, fjernsynsværtinde og fotomodel Vivi Bak (1939-2013) medvirkede i en del danske lystspil og film i løbet af 1960'erne. Nogle kaldte hende sågar den danske Brigitte Bardot. I begyndelsen af 1960'erne emigrerede hun til Vesttyskland (BRD) og giftede sig med skuespilleren Dietmar Schönherr. Hun blev langt mere kendt i BRD end hjemme og medvirkede i mange film. I forbindelse med skuespilleriet kom hun også til at optræde i reklamer for Egger-Bahn, det velkendte smalsporsfirma, der netop blev lanceret midt i 1960'erne.

udsendte et sæt med tillempede, amerikanske modeller, "Western"-sættet 5100 (damplokomotiv med to vogne), tillige med lokomotivet solo (nr. 1900) og personvognen (nr. 2010).

Vivi Bak var særdeles populær i Tyskland, og hun blev brugt i annonsecampanjer for Egger-Bahn. Billeder af hende med modellerne kunne ses i tyske modeljernbaneforretninger. Plancher med billeder af hende er i ret høj kurs blandt samlere. I katalogerne var det dog i reglen en far og hans søn, der var afbildet med togene. I øvrigt hed Vivi Bak i Tyskland Vivi Bach, og hun vandt i 1978 den tyske designerpris (dog ikke for Egger-Bahn-modellerne!).

lette, og selvom enkelte lokomotiver fik monteret specialmagneter (Magnakraft), der skulle øge adhæisionskraften, slog det ikke til. Motorerne var også ret svage, og hjul og skinner udsat for snavs, der hæmmede strømoptagelsen gevaldigt.

Efter nogle tumultariske år vandrede modellerne over i Jouef's portefølje – Jouef havde i forvejen enkelte H0e-modeller, og herfra gik modellerne videre til Revell for en kort optræden; i nyere tid er de "genoplivet" under navnet Minitrans, hvor køreegenskaberne er fortrinlige – modellerne har nu svinghjul og langt bedre motorer, så nu kan de køre helt pålideligt og kan anbefales.

Baggrunden var, at Egger-Bahn blev solgt til et agentur, der også formidlede skuespillere til forestillinger og film; dette firma havde tillige en del med USA at gøre. På det tidspunkt var Winnetou-filmene med Karl May det store nummer i Tyskland. Egger-Bahn

Egger-Bahn repræsenterede en nytænkning med et stort og flot program, der omfattede alt, lige fra lokomotiver og vogne til spor, bygninger og strømforsyning. Desværre havde Egger-Bahns modeller ikke særligt gode køreegenskaber – de var for små og

Læs mere om Egger-Bahn på:

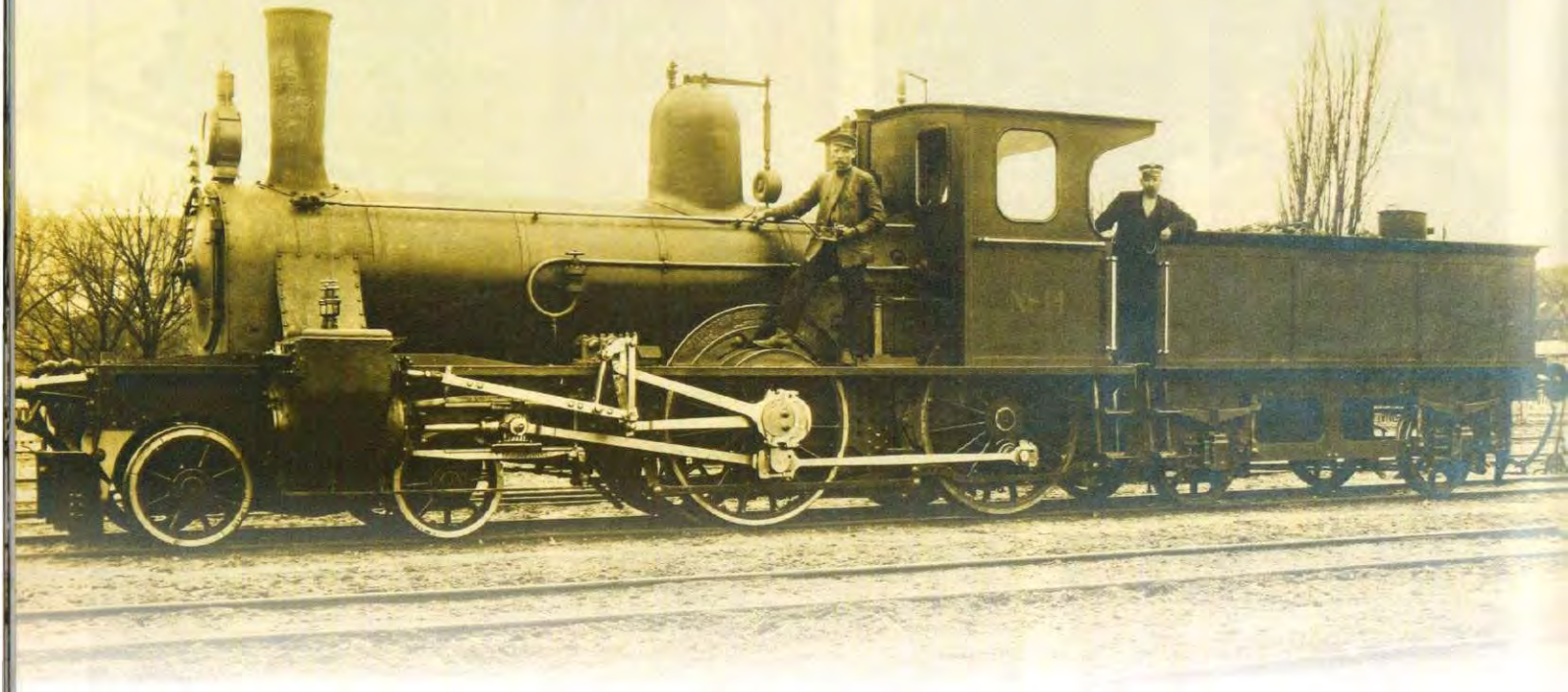
www.egger-bahn.de (tysk)

www.egger-bahn.ch

www.egger-bahn.nl

– måske den bedste og mest omfattende side, men lidt usikkert sprog (tysk, engelsk, nederlandsk)

Disse prægtige mænd og deres kørende maskine



Af Lars Viinholt-Nielsen

Len oval mahogniramme og i stort format (40x30 cm) hang dette billede af Sydfyenske Jernbanes lokomotiv nr. 14 i mange år på hæderspladsen i stuen hos en af de to personer, som ses på billedet. Om det var lokoføreren, som står i førerhuset og tydeligt viser sin urkæde frem eller fyrbøderen, som står på fodpladen med smørekannden, er ikke godt at vide, måske har de begge haft billedet hængende.

Læg mærke til at den eneste uniformsgenstand er lokoførerens kasket, medens al øvrig beklædning er civil. Først ca. 25 år efter dette billede blev taget, fik lokomotivpersonalet tildelt uniform. Ud fra lokomotivets udseende og de omgivne bygninger må billedet være optaget i Odense omkring 1900. Desværre kendes navnene på de to personer ikke.

Der er ingen tvivl om, at personerne på billedet er stolte af deres lokomotiv. Det har de bestemt også grund til at være. SFJ nr. 14 hørte til en serie på fire lokomotiver (RNB 12, 13, SFJ 14 og RFB 15), der ved leveringen i 1897 var langt den største type, som indtil da var leveret til en dansk privatbane. Drivhjulsdiameteren på 1534 mm blev kun overgået med

6 mm af en senere leverance af fire lignende lokomotiver til Sydfyn. Kendere af statsbanernes lokomotiver vil straks bemærke, at der er tale om en formindsket udgave af DSB's berømte K-maskine, som blev leveret i 100 eksemplarer i årene 1894-1902.

Både K-maskinen og SFJ's lille K-maskine blev da også konstrueret samme sted nemlig ved Statsbanernes maskinafdeling under ledelse af maskinchef Otto Busse. Busse var siden 1882 konsulent ved SFJ's anskaffelser af driftsmateriel. Grunden til, at der skulle anskaffes fire lokomotiver til SFJ, var udvidelsen af banenettet med Ringe-Nyborg banen. Den nye bane blev anlagt af staten, men ligesom Ringe-Fåborg banen fra åbningen bortforpagtet til SFJ, som ejede og drev strækningen Odense-Ringe-Svendborg.

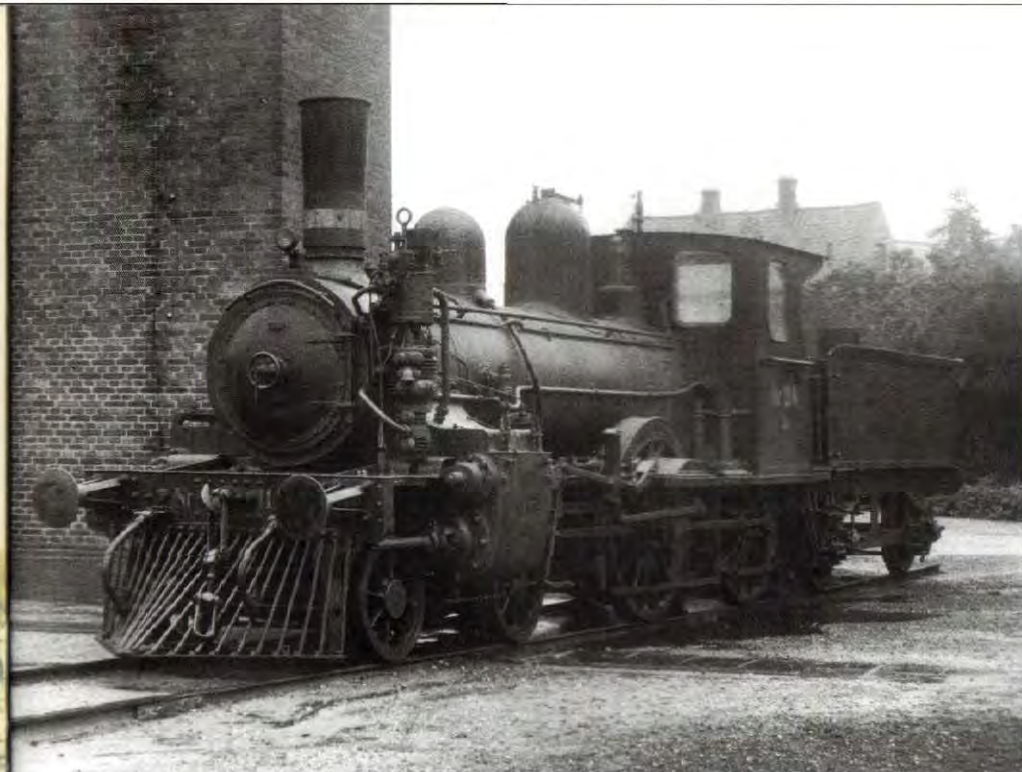
Medens den nye strækning blev anlagt mere solidt end de samtidigt anlagte privatbaner, sparede man ved indkøb af driftsmateriel. Der blev kun købt to lokomotiver, fire personvogne, to rejsegodsvogne, ti åbne og ti lukkede godsvogne, medens selvstændig drift ville kræve mindst tre lokomotiver og det dobbelte antal personvogne og godsvogne. Her kunne man imidlertid trække på de to andre sydfynske baners

materiel, der i disse år blev løbende udvidet således også i 1897 med lokomotiverne 14 og 15.

De fire sydfynske lokomotiver blev udbudt i licitation i 1896 sammen med K-maskinerne 517-520. Sächsische Maschinenfabrik vormals Rich. Hartmann AG i Chemnitz vandt licitationen. SFJ-lokomotiverne fik byggenumrene 2187-2190. Prisen var 33.906 kr. for hver, hvilket skal ses i sammenhæng med en lokomotivførers årsløn på ca. 1.200 kr. Nr. 12 og 13 ankom til Odense i januar 1897, nr. 15 i marts og nr. 14 som sidste lokomotiv i maj.

I tidens løb skete der forskellige ændringer med lokomotiverne. De sædvanlige banerømmere af DSB-type, som ses på billedet, blev på nr. 14 i 1903 erstattet med egentlige kofangere efter amerikansk forbillede. Omkring 1905 blev sandkassen flyttet fra fodpladen op i en beholder på kedelryggen, hvor sandet bedre kunne holde sig tørt.

Nr. 12 og 13 fik overhedere i 1908-09 og nr. 14 og 15 i 1915. Samtidig fik nr. 14 ny fyrkasse. Lokomotivtypen blev fra starten meget anvendt på de to diagonalbaner og senere på de baner, som SFJ forpagtede: Svendborg-Nyborg fra 1902, Odense-Nr..Broby-Få-



DSB IF 114 henstillet i Nyborg august 1951. I forhold til billedet fra 1900 bemærkes kofangeren, sandkassen på kedelryggen, nye cylindre med rundglidere samt den i forhold til Trick-styringen meget spinkle Heusinger-styring. Af DSB er lokomotivet i 1949 blevet forsynet med skorstensbånd og kompressor til trykluftbremsen (foto DSB).

borg fra 1906 og Svendborg-Fåborg fra 1916.

Før næste fyrkassefornyelse i 1925 havde nr. 14 kørt 1.079.000 km eller i gennemsnit 38.500 km om året. Lokomotivet fik nu en større hovedreparation. Foruden ny fyrkasse blev kedlen forsynet med ny røggammerrørvæg, nyt forreste kedelbælte og røggammer. Lokomotivet fik nye cylindre med rundglidere. Styringen blev ændret fra Trick til den mere moderne Heusinger-styring. Den 20. juli 1925 blev nr. 14 atter sat i drift. Lokomotiv nr. 15 fik en tilsvarende ombygning året efter, ligesom det var planen at ombygge nr. 12 og 13. Men i 1926 begyndte banernes motorisering, og al ombygning og modernisering af damplokomotiver blev herefter stillet i bero. Ombygningen af nr. 14 og 15 var alligevel en succes; ældre lokoførere ved SFJ kunne berette, at lokomotiverne fik et meget roligt løb og let lod sig presse til en hastighed på 90-100 km/t.

Fra 1923 til 1929 udvidede Sydfyenske Jernbaner kørslen med 35 % delvis som modtræk mod konkurrencen fra person- og rutebiltrafikken. En del af mertrafikken blev udført af motorvogne, men damplokomotiverne måtte tage deres del af slæbet. I årene 1925-32

kørte nr. 14 således i gennemsnit 70.000 km om året. I efteråret 1932 fik banerne otte store dieselelektriske motorvogne. Anvendelsen af damplokomotiver faldt derfor til en tredjedel af det tidligere niveau. RNB nr. 12 og 13 blev solgt til ophugning i 1933. Men nr. 14 og 15 blev holdt i drift, selv om deres kørsel nu var mindre end tidligere. I driftsåret 1. april 1938 til 31. marts 1939 kørte nr. 14 således 28.000 km eller 10 % af den samlede sydfynske dampkørsel.

Efter 15 års omtrent uafbrudt drift stod nr. 14 nu atter overfor fornyelse af fyrkassen. Banerne havde på dette tidspunkt ti lokomotiver af samme eller tilsvarende typer. Tre af disse var i løbet af 1930'erne blevet henstillet for fyrkassefornyelse, og de øvrige syv skulle have fyrkasserne fornyet indenfor de nærmeste år. Noget tydede på, at der omkring 1940 skulle tyndes alvorligt ud i bestanden af damplokomotiver. Udbruddet af 2. Verdenskrig i september 1939 og tyske troppers besættelse af Danmark den 9. april 1940 kuldastede dog alle planer herom. Benzintildelingerne forsvandt, og olietildelingerne blev stærkt formindsket. Kørslen med motorvogne blev derfor i forhold til tidligere nedskåret til mellem en tredjedel og en fjerdedel. Antallet af tog blev ligeledes formindsket til ca. halvdelen i forhold til årene før 1940.

KILDER:

- Sydfyenske Jernbaner, Beretning om Driften 1896/97 til 1948/49
- Sydfyenske Jernbaner, kedelprotokoller 1876-1912 og 1912-1949
- DSB 2. Distrikt: Kilometer- og revisionsbog for damplokomotiver 1948/49- 1951/52
- Bilag til betænkningen vedrørende Sydfyenske Jernbaner 1935. (kopieret ved Tilsynet med Privatbanerne).

Det lykkedes SFJ nærmest mirakuløst at skaffe kobber til fyrkasser til ikke mindre end 11 af banernes 17 toglokomotiver. Som en af de første fik nr. 14 sin nye fyrkasse og kunne den 26. september 1940 atter afgives til driften.

Bortset fra værkstedsbesøg var nr. 14 herefter i uafbrudt drift, indtil Sydfyenske Jernbaner blev overtaget af staten den 1. april 1949. Forinden var lokomotivet ved DSB's værksted i Nyborg blevet forsynet med skorstensbånd og med kompressor til trykluftbremsen samt ny betegnelse IF 114. På det tidspunkt havde lokomotivet kørt i alt ca. 2 mio. km, hvad ikke mange privatbanelokomotiver ellers nåede op på.

DSB gik straks efter 1949 i gang med at sporforstærke Odense-Svendborg banen, således at de fleste af statsbanernes motorvogne og damplokomotiver kunne befare denne bane. Herefter var der ikke længere brug for så mange sydfynske lokomotiver. IF 114 var derfor kun i drift indtil juli 1950.

I januar 1951 blev lokomotivet henstillet som overkomplet og endelig udrangeret og solgt i oktober samme år. Ved DSB nåede lokomotivet at køre i alt 15.550 km. En lang glørværdig karriere var afsluttet.

En Sy'fyner på vej

Af Flemming Søbørg

I foråret kom OHJ 38 fra VSVT i drift igen, men sommerens tørke tog noget af glæden ved det. I mine gemmer fandt jeg dette billede af en af de sydfynske maskiner af samme type som OHJ 38. Desværre er det ikke muligt at se hvilket lokomotiv, der her krydser Rugårdsvej i Odense, men det er ikke desto mindre et dejligt billede – der samtidig viser en af de uheldige situationer, man som bilist ikke ønsker at have i: Lukket inde mellem bommene, mens toget kommer. Her er det dog gået godt – der er god plads hen til sporet, så bilisten kan ånde lettet op. Billedet er taget, efter at SFJ blev overtaget af DSB i 1949, for lokomotivet bærer DSB's rød-hvid-røde skorstensbånd. I baggrunden ses meldeklokken, og det trekantede signal viste i mørke tre røde lys mod de vejfarende.

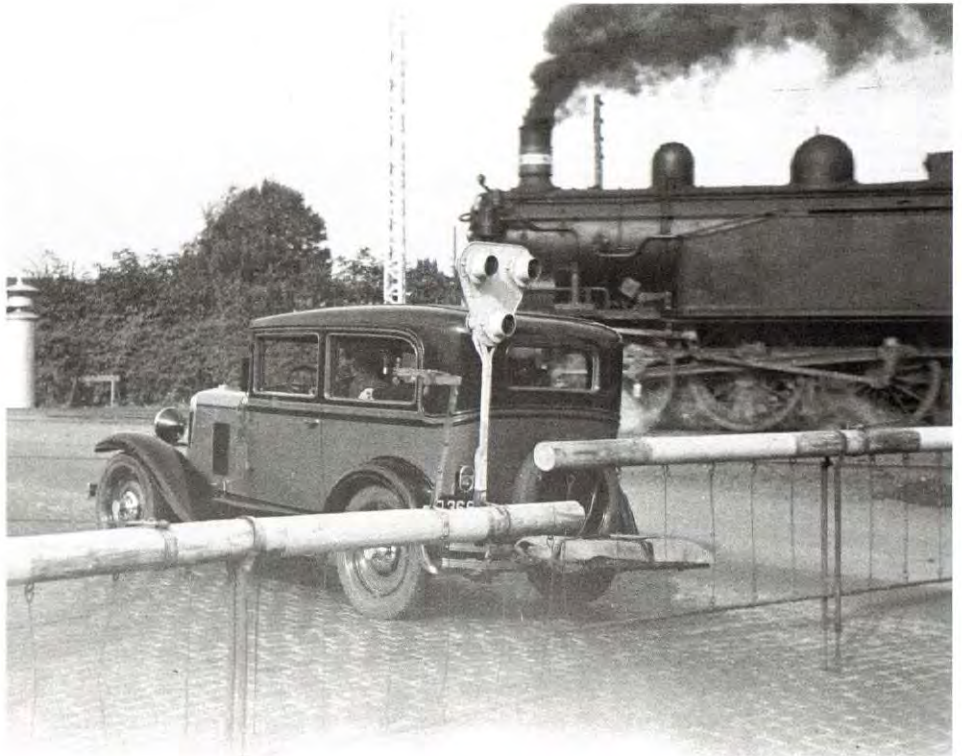


Foto: Fyens Stiftstidendes Pressefoto-samling, Odense Stadsarkiv

Arkiv FSP-OS.

Brenderup stationsbymiljø



Brenderup station - en flot og velholdt, statelig stationsbygning.

Tekst og fotos Flemming Søbørg

Rundt om i landet findes utallige, nedlagte privatbanestationer. Ofte er omgivelserne voldsomt omdannet, og sporene efter privatbanetiden er sine steder helt udraderet. Det kan ske, at man opdager nogle ting,

der ellers er forsvundet næsten alle andre steder. Det skete for mig, da jeg en dag tilfældigt kom igennem Brenderup på Vestfyn.

Stationen var en flot og statelig bygning, der heldigvis er bevaret og benyttes af den lokale efterskole. Vejen fra



Vejen fra stationen fører op til viadukten, og der er hegn med skinnestøtter hele vejen op.

stationen fører op til viadukten, der i sin tid førte vejen over banen - og det er her, at det eventyrlige syn mødte mig: Et næsten helt intakt banehegn, bestående af utallige skinnestykker med "vandrør" som rækværk.

Det er ikke kun på denne vej, at hegn



Udsigt fra viadukten ned på den gamle banetracé.

står, det fortsætter på den anden side af viadukten, men også efter T-krydset væk fra viadukten, og det føles næsten som et hop tilbage i tiden – også fordi der ikke er malet hvide streger over hele vejbanen, som man ellers gør i dag.

Der må virkelig være lokale autoriteter, som har sans og blik for dette "byelement", for egentlig er denne form for autoværn ikke meget værd, men de rødmaledede skinnestumper og "vand-rør" gør sit til at skabe et flot vej-billede.

I nærheden af Brenderup ved Skovs

Højrup ligger en ældre købmandsgård, hvor der på den ene gavl er rester af en flot reklame. Desværre har senere beboere sat et vindue midt i reklamen, som ellers er unik. J.C. Teilmanns Vin-kompagni stammede fra 1873 og havde til huse i et lille, fransk chateau med stor rosenhave på hjørnet af Østerbro-gade og Landskronagade i København.

Langs sidegaden havde firmaet en lagerbygning til vin i fade, og hver dag i 1960'erne så jeg firmaets tre flotte, lyse-brune Chevrolet 1960'er-lastbiler med masser af krom på køleren fragte vin-

tønder fra lageret til tappehallen et par hundrede meter derfra. Jeg boede lige midt imellem de to steder.

Aldrig har jeg set lastbiler køre så forsigtigt og langsomt som disse "dollar-grin" med deres kostbare last af ædel vin, men en dag var det forbi. Hele komplekset blev revet ned i 1976 og erstattet af kønsløst, moderne byggeri.

Nå, men det betaler sig altså ofte at tage en afstikker fra den slagne landevej og se, hvad der gemmer sig rundt om i landet.



Hegnet fortsætter efter viadukten på den anden side ned ad Skolegade.

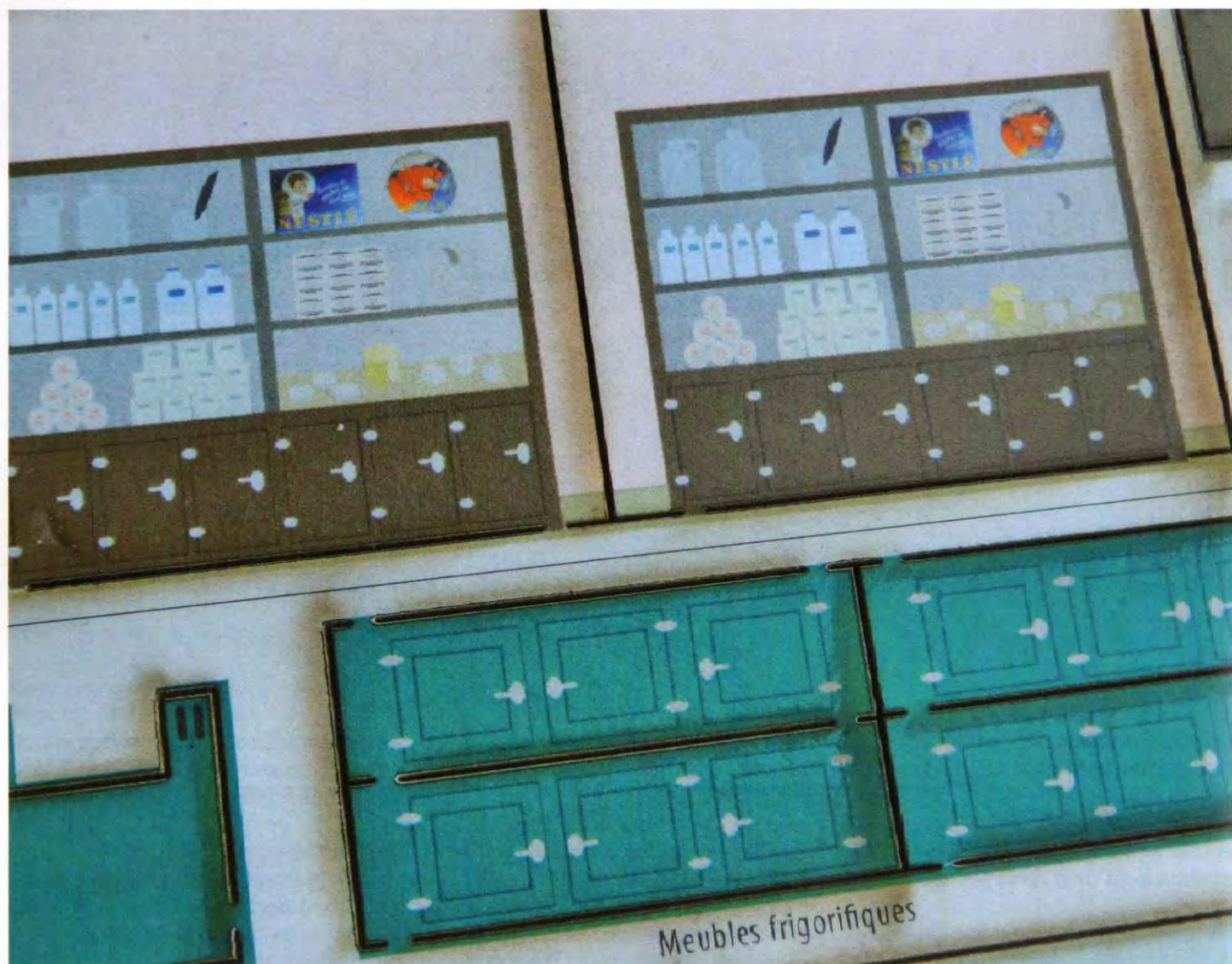


Hajtænderne og det nye autoværn skyldes, at cyklister her skal krydse vejen for at køre ned ad Skolegade - lidt af et stilbrud, desværre.



Ved T-krydset i Skovs Højrup for landevejen mod Bogense ligger denne gamle købmandsgård med en fin, gammel vægreklame, der godt kunne tåle en opmaling.

Franske fristelser



Køleskabene til fiskebutikken.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nærmest ved et tilfælde fandt jeg disse produkter fra det franske firma Regions & Compagnies (RC). Firmaet laver huse af alle slags, fabriksanlæg, højspændingsanlæg, banegårde, boligblokke, butikker, sluseanlæg, broer, baggrunde, trykte ark med planker, mursten og sågar en kæmpestor Kanalfærge (130 cm!) – alt sammen i karton/pap, men trykt med passende mønstre, der kan give en 3-D-effekt. Størrelsen er mest H0, men der er også enkelte sager til N og O.

Udvalget er enormt – i kataloget er der flere hundrede modeller at vælge imellem – der er sågar en parisisk sporvogn mellem modellerne, så jeg valgte et udvalg for at vurdere produkterne. Det blev et sæt med otte butiktsindretninger, en café

med benzinstandere (nr. QUA 019), tre byhuse (QIF 004) samt et bonussæt – en karré med tre mindre huse (EAC 550-H0). Dette bonussæt følger gratis med ved bestillinger over Euro 150,-, en flot gestus. Det er lidt af et tilvænningsspørgsmål at gå i gang med samling af modellerne. Jeg begyndte i det små med en fiskebutik, hvilket var meget overskueligt. Det mest besværlige er at få frigjort de udstansede dele af arket, for det anvendte pap er meget tykt – måske for tykt (2 mm)? Da først delene til fiskehandleren var løsskåret, tog det dog ingen tid at samle dem.

I sættet er der ud over fiskehandleren slagter, bager, tøjbutik, ismejeri, blomsterbutik, materialhandel og frisør. Hver butiktsindretning består generelt sagt af et gulv, to-tre dekorerede vægge, skabe, diske, kasser, stole eller lignende, afhængigt

af butikken – dertil kommer et loft, og så en overraskelse mere – for der medfølger lysdioder og modstande, således at man kan montere lys i lokalerne. Man må dog være forberedt på at efterbehandle de dele, hvor grundmaterialet kan ses – f.eks. endevægge af skabe og lignende. Her må man i gang med diverse farver for at camouflere bærepappet.

Selvom materialet blot er trykt pap, er effekten udmærket, for når indretningerne er anbragt inde i modelhuset, ser man ikke umiddelbart, at væggene for eksempel kun er todimensionale. For at gøre miljøerne endnu mere troværdige, bør man placere et par figurer i hvert butiksløkke. Delene kan limes med god papir- eller kartonlim – jeg brugte min favoritlim til næsten alting, R/C Modellers Craft Glue fra Witzel, men andre typer



- Og hvad skulle det være i dag? - To fine rødspætter og en spegesild fra tonden, tak.

kan naturligvis også bruges. Målene pr. butik er 50 x 42 x 38 mm, så der er altså ikke tale om supermarkeder. I øvrigt refererer navnet Regions & Compagnies til de glørværdige, store franske

jernbaneselskaber fra tiden før nationaliseringen i 1938, men butiksinteriørerne kan sagtens bruges i vor tid også – men der er hverken pizzaria'er, mobiltelefonbutikker eller solarier i sættet

– kun gode, gamle detailbutikker, som næsten er forsvundet herhjemme.

Regions & Compagnies art. nr. AME 014
8 Petites boutiques. Pris ca. kr. 340,-.



Samlingen er nem og let - men der er heller ikke mange elementer i hver butik.



Byggevejledningen er illustreret med fotos - teksten er på fransk og indeholder mange tips og råd..

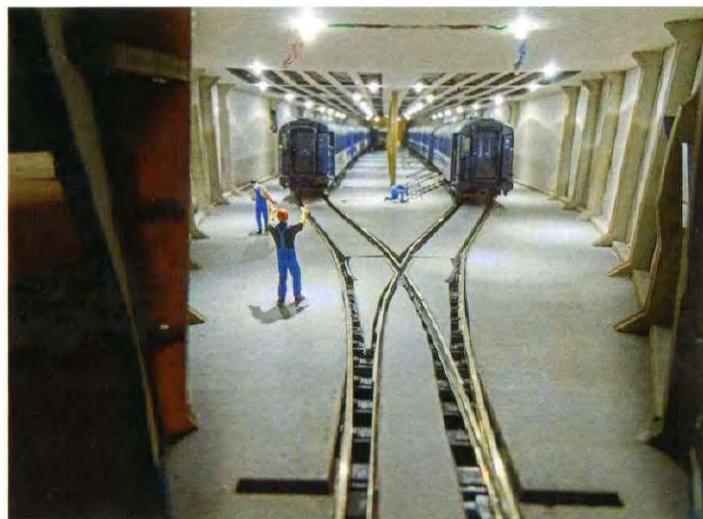


Om aftenen giver den enlige, lidt søvnige LED-lampe lys i butikken.

Kanalfærge i karton



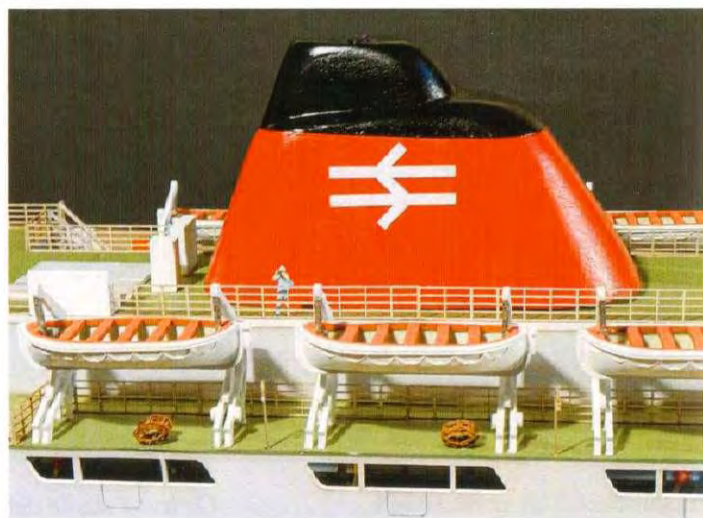
Blandt de mange, fine byggesæt fra R&C er denne store kanalfærge. Der er påskrifter til SNCF og BR (British Rail).



Et kig ind i bugen på den store kanalfærge afslører, at den også kan bruges af jernbanevogne. Der medfølger 49 LED-lamper.



Detaljer fra soldækket. Byggesættet koster 750,- Euro.



Det er klart, at man må op på dækket for at nyde overfarten. Skorstenen og redningsbådene er af resin.



Dette kan blive til et mindre bygningskompleks - men delene er kun todimensionelle, desværre.



Det færdige bygningskompleks virker overbevisende.

Et moderne havnemiljø



Hvad er en havn uden havnebanespor - på Holbæk Havn er en del af sporet bevaret.



Typisk havnemiljø - redningsbælte, fiskekuttere, røde træskure og en pullert (forrest til højre).

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der er ikke ret mange besluttede havnebaner tilbage, og de, der er - Århus, Skagen, Kolding, til dels Esbjerg og ikke mange andre - er generelt så store, at det er illusorisk at lave dem i model, så de ligger uden for de flestes rækkevidde. Tager man til en af de havne, hvor der fandtes havnebane, er de fleste spor i dag væk, så man må søge informationer i litteraturen.

Det kan alligevel lade sig gøre at få inspiration ved at gå rundt på en havn, hvor der har været havnebane. Denne lille sommerkavalkade viser nogle scener fra Holbæk Havn, hvor der var en ret stor havnebane indtil 2012 - i de

senere år dog mest brugt i "negativ" forstand, idet talrige anden generations S-tog blev ophugget her. På vej ned til havnen forløb sporet flere steder midt i vejen, hvorved Mz-lokomotiverne kom til at køre som spurvogne - ligesom i Næstved og andre byer. Det må have været lidt af en oplevelse, især hvis man ikke var bekendt med forholdene og som trafikant pludselig mødte et kæmpestort diesellokomotiv med vogne midt på vejen!

I dag er Holbæk Havn nærmest sporfri, men alligevel kan man hente inspiration. Byens tekniske forvaltning har nemlig været så betænksom at efterlade hundrede meter havnespor på kajen, således at der er et varigt minde

om havnebanen. Det er rillespor, fyldt op med grus/sand, så ingen cyklister eller andre er generet af det - og samtidig giver det en tydelig markering af, at her foregik der noget - noget andet end vore dages hygge- og caféstemning, der har bemægtiget sig alle offentligt tilgængelige havnearealer.

Der er anden inspiration at hente, for der er stadig et lille færgeleje for færgerne til Orø. Godt nok har færgerne aldrig været jernbanefærger, og det er i dag en moderne Ø-færgen, men havnebanen rakte helt ud til lejet og kunne i og for sig også være ført ud på klappen og færgerne. Det kan man jo gøre i model - færgelejet kræver ikke mange andre detaljer, ud over et venterum



Et færgeleje med venterum, færgeklap og et lille fyr hører naturligvis også til havnemiljøet.



Et kig ind under færgeklappen med spunsvæg af jernprofiler.

Ved siden af står et lille fyr, og rundt om i havnebassinet støder man på andre detaljer, som hører til – en skråstensætning, bolværk og spunsvæge af træ eller rustent jern, en ophalerbedding med jernbanespor ned i vandet, fiskekuttere af træ, pullerter, duc d'alber, en havnegrill, toldkammer, shippingfirmaer osv.

Meget kan man fremstille selv, men

hvis man ikke har mod på det eller orker det, findes der hjælp i industrielle produkter. kibri har et glimrende havnesæt (nr. 38 528), hvor der er bolværk, stenglaci'ser, redningskranse, pullerter, men også ret overraskende en fin havnekran og en bådanhænger.

Et lille havnefyr kan man nemt lave af forskellige rør (f.eks. fra gamle kugle-

penne m.v.), Tillig og kibri leverer rillespor til havneområder, en lille færge og et dansk fyrtårn (Assens) har Artitec, færgeklappen må man nok selv konstruere, men skure findes i rigt mål, blandt andet fra hobby trade.

Artitec laver et lille værft med bedding, og det er et fremragende sæt, der sagtens kan bruges på et dansk anlæg.



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



Naturligvis må en havn have en færge for at virke som en rigtig havn. Her er det Orø-færgen, der skal til at afgå - med split- og postslag.

Et ægte, maritimt miljø - og her blev skurken i filmen 'Færggården' trukket i vandet i sin bil, så det er også historisk på sin vis.

kibri har dette sæt med dele til havnemiljøet.

DSI – Dansk Signal Industri

Af Flemming Søeborg

Før mange jernbanefans ringer der nok en klokke ved navnet DSI. DSI er nemlig ensbetydende med signaler, bomme og anden teknik til sikring af jernbaner og veje. Firmaet blev grundlagt i 1930 af Paul Heilbunth. Nogle af de første produkter fra det unge firma var Stoppenålene, disse legendariske, høje slanke lyskurve, som blev placeret på større pladser og gadekryds. Det mest kendte stod på Københavns Rådhusplads, men også i provinsen som f.eks. Ålborg stod der stoppenåle. De hed selvfølgelig sådan, fordi de var sølvmaledede og standsede trafikken. Hellefyret af støbejern hørte også til firmaets produkter. Mest kendt i offentligheden er nok advarsels- og bomanlæggene ved jernbaneoverkørsler, hvor firmaet med tiden udviklede nogle meget langtidsholdbare drev til bommene.

Der, hvor firmaet sikkert fik størst be-

tydning for trafikken, var på jernbaneområdet, hvor DSI stod for udviklingen af fjernstyringsanlæg, i snævert samarbejde med DSB. Bogen fortæller meget omhyggeligt om dette udviklingsarbejde og kommer ind på mange områder som f.eks. lysledere, togviserskilte, data-mater, relægruppeanlæg, styreapparater til lyskurve og masser af andre tekniske emner.

Det er en bog, der henvender sig til de læsere, der i forvejen er bekendt med emner som fjernstyring og anden, overordnet teknik, mens den almindelige læser, der gerne vil se billeder af tog og stationer, nok bliver lidt skuffet, da størstedelen af billederne viser medarbejdere i virksomheden. Kun her og der er der "trafikkale billeder". På den anden side føjer bogen sig smukt i rækken af virksomhedsportrætter, og der er formentlig ikke mange, ikke-belyste punkter om DSI efter udgivelsen af denne mursten af en bog.

Per Nygaard Christiansen: *Dansk Signal Industri – en svunden tid gennem ord og billeder.* 356 sider, indbundet. ISBN 978 87 91355 65 3. Pris ca. kr. 250,-



DSI-bogen.



Typisk bomdrev fra virksomheden - her set i Grejsdalen.
Foto SoB.

Søndag d. 9. september 2018
kl. 10³⁰ - 15³⁰ ! Adalshallen, Skørring

STORE- byttedag

Modelbane? Er det en ny eller gammel hobby for dig – eller måske jer?
Eller er du en af de garvede. Uanset hvad - så find skuffen frem
– der er sikkert den stump, en anden mangler,
– og han har sikkert den, du mangler.
Det er her, der byttes, det er her, der hygges.

Bytte, køb og salg.
Ingen studeleje – billetten er nok.
De bedste forretninger udstiller og handler.
Udstilling med flere kørende anlæg.
Cafeteria og Cafe.
Gratis slus-is på børnebilletterne.

STORE-byttedag drejer sig først og fremmest om det private bytteri, men vi har altid noget nyt at se på!



Børn under 12 år i følge med voksne gratis adgang!



Entre Kr. 50, – inkl. 1 meter bord
Så længe bordplads er til rådighed
Djurs Modelbaneklub

Rønne Havn – ny bog

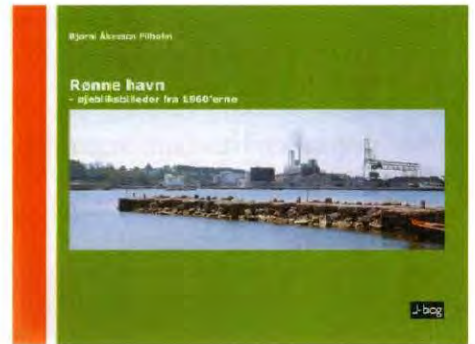
Af Flemming Søeborg

Bjarni Ákesson Filholm har på forlaget J-bog udsendt en lille billedbog med fotografier fra Rønne Havn. Der er ikke så meget tekst, men den, der er, fortæller udmærket om billederne og de lokale forhold på Rønne Havn.

Som der står i forordet, er det havnen "anskuet fra et kooje i den tidsmaskine, som tager læseren med på tur tilbage til Rønne Havn i 1960'erne." Billedmaterialet er meget varieret – der er dels klassiske

havnebilleder og fotos af færger og skibe, men også mere usædvanlige, blandt andet ét med en temmelig makaber form for rottebekæmpelse – og som i dag ville være uhørt. Bogens sidste billeder fortæller en lille, bedrøvelig historie om et større skib, der gik på grund og følgelig måtte ophugges på stedet. Prisen forekommer ret høj.

Bjarni Ákesson Filholm: Rønne Havn – øjebliksbilleder fra 1960'erne. J-bog 2018. 70 sider, indbundet. Vejl. pris 185,- (+ porto). ISBN 978-87-996494-9-5.



Bogen om Rønne Havn.

DSB personvogne 1945-1969 Litra A til F

Af Flemming Søeborg

Torben Andersen fra "Lokomotivet" har atter udsendt en bog om dansk jernbanemateriel, denne gang om DSB's passagervognsmateriel i epoke III (dog fraregnet S-togs- og lyntogsbi- eller mellemvogne). Det er et digert værk på over 250 sider, og ud over den rene vognhistorie indeholder teksten utallige eksempler på oprangeringer og andre data, suppleret med materieltegninger i 1:87 – en sand guldgrube for modelbyggere. Dem er der nok ikke så mange tilbage af, men jeg har da allerede fundet et par vogne

i bogen, som jeg skal have bygget – når der bliver tid til det. Ud over de rene tekstafsnit om hvert enkelt litra er der artikler om koblingssystemet, om bogietyperne, om påskrifter og litrering, om styrevogne og bemaling og meget andet, så bogen kan gå hen og blive et standardværk, man vender tilbage til. Bemærk dog, at oplaget er meget begrænset, og det kan måske være svært at finde bogen hos din forhandler.

Torben Andersen: DSB personvogne 1945-1969 – Litra A til F. 260 sider. TpT 2018. ISBN 978-97-999-2-4. Pris ca. kr. 550,-.



Den Store Bog.

Anlægsarbejder før og nu



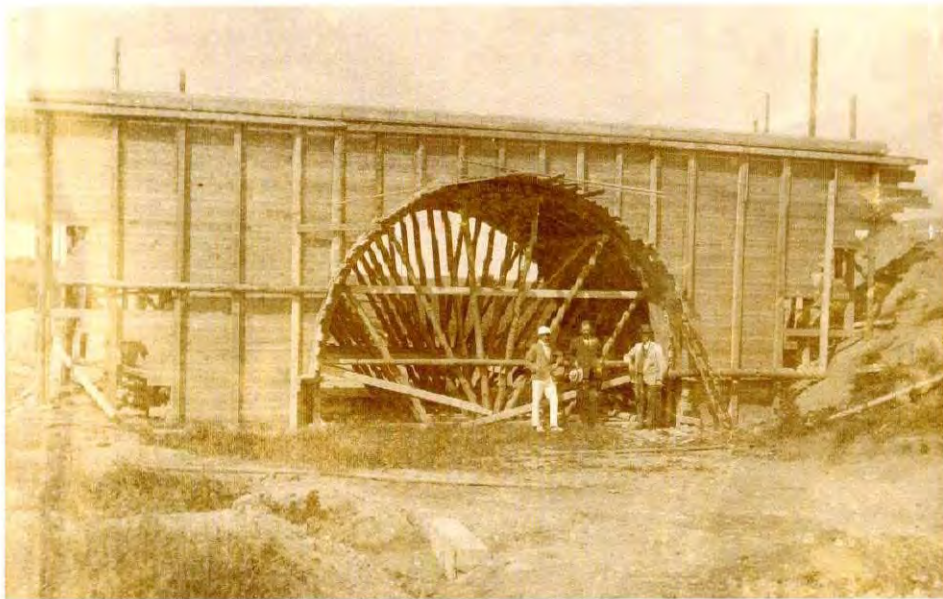
Omfattende arbejder ved Ring syd for Næstved juli 2018. Broen skal erstatte den gamle Hjort-Lorenzen-bro fra 1920'erne, der ses til venstre. Foto SoB.



Den kendte bro over sporene i Næstved forsvinder også; spuns væggen til den nye bro ses til højre i billedet fra den 7. juli 2018. Foto SoB.



I km 161,0 fra København H. føres vejen ved Musse Mader på Lolland over jernbanen på denne nye viadukt fra 2016. Foto SoB.



Broanlæg mellem Ringsted og Næstved i 1924. Slg. JSN.



Dampdrevet gravko ved anlæg på Ringsted-Næstved-strækningen i 1924 Slg. JSN.

Af Flemming Søeborg

Mange er nok bekendt med det meget store anlægsarbejde på den sjællandske Sydbane, hvor der foregår omfattende nyanlæg, sporflytninger, broombygninger og andre arbejder i disse år.

Det kulminerer med bygningen af den nye Storstrømsbro og den forkætrede Femern-

sund-tunnel om en del år. Det er ikke nyt med omfattende anlægsarbejder, heller ikke på disse kanter. Strækningen Ringsted-Næstved blev først anlagt i 1924 som en del af den nye (og delvist ulyksalige) Midtbane, og her er nogle dejlige, gamle billeder af anlægget.

Lokalkendte kan nok bedre end jeg fastslå, hvor billederne stammer fra – og muligvis er viadukten på det ene billede allerede væk

igen, da der ikke synes at være frirum til en dobbeltsporet strækning med køretråd. I juli var jeg på en besigtigelsestur og tog et række billeder af de store anlægsarbejder til sammenligning.

Hvor man dengang kunne nøjes med en mindre, dampdrevet gravko og et ret enkelt stillads og en forskallingskonstruktion, kræver jernbane- og brobyggeri anderledes omfattende arbejder i dag.

Jura Cementvogne i H0

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Selvom der aldrig mere kommer nye, danske godsvogne, sker der heldigvis stadig en nyudvikling i resten af verden. Blandt nogle af de nyeste godsvogne er de schweiziske cementvogne fra Wascosa/Jura Cement, som Roco nu har kastet sig over. Der er udsendt et to-vognssæt i H0 med disse flotte vogne.

I modsætning til hovedparten af moderne godsvogne er de nye vogne ret korte (ca. 150 mm), og de ligner heller ikke de tankvogne, man ellers ser; beholderne er nemlig indadskrånende i enderne, og det er vel med til at gøre tømningen af dem nemmere.

Vognene er uhyre fint detaljeret med løbbebro, bremseplatform, masser af rør og ventiler, håndgreb med forskellige farver,

knivskarpe påtryk, selv på ujævne overflader, og meget velkørende. Kort sagt, et par meget vellykkede vogne til epoke VI.

Roco art. nr. 76 146 SBB Wascosa Jura Cement sæt med to cementvogne. Pris ca. kr. 750,-.



Detaljer fra undervogn med diverse haner, ventiler osv.



Sættet med de to cementvogne lever op.



Den modsatte ende med bremseplatform er lige så detaljeret, og det gælder også undervognen.

BR 118 – en elegantier i blå



BR 118 i fuld figur – selv uden skorter en elegant maskine.

Tekst og fotos Flemming Sæborg

Piko er nu nået til eksprestogskokomotivet BR 118 i deres gennemgang af den tyske jernbanehistorie.

BR 118 – oprindeligt E 18 – blev bygget fra 1935 for DRG og var de hurtigste elektrolokomotiver ved de tyske baner med en max. hastighed på 150 km/t. Et eksemplar, E 18 22, vandt Grand Prix som det stærkeste enkeltramme-lokomotiv ved en udstilling i Paris 1937. Indtil 1939 blev der bygget 53 lokomotiver, derefter gik byggeriet i stå pga. krigsforholdene.

Efter Anden Verdenskrig resterede 41 E 18 i BRD, mens der blot var to stk. i DDR. Ved DB kørte de videre, men i løbet af 1950'erne blev de gradvist forvist til hurtigtog og almindelige passagertog. Undervejs blev de ombygget en del, blandt andet fik de "Stiellampen" (fremstående lygter) i stedet for de oprindelige lygter, der var integreret i vognkassen.

Der blev indbygget otte sandkasser, og E 18 fik nye pantografer SBS 39/54. Undervejs mistede lokomotiverne også skorterne på fronten.

Ved overgangen til computerregistrering fik de betegnelsen BR 118. I 1984 blev de sidste eksemplarer ved DB ud-rangeret. Ved DR holdt maskinerne,

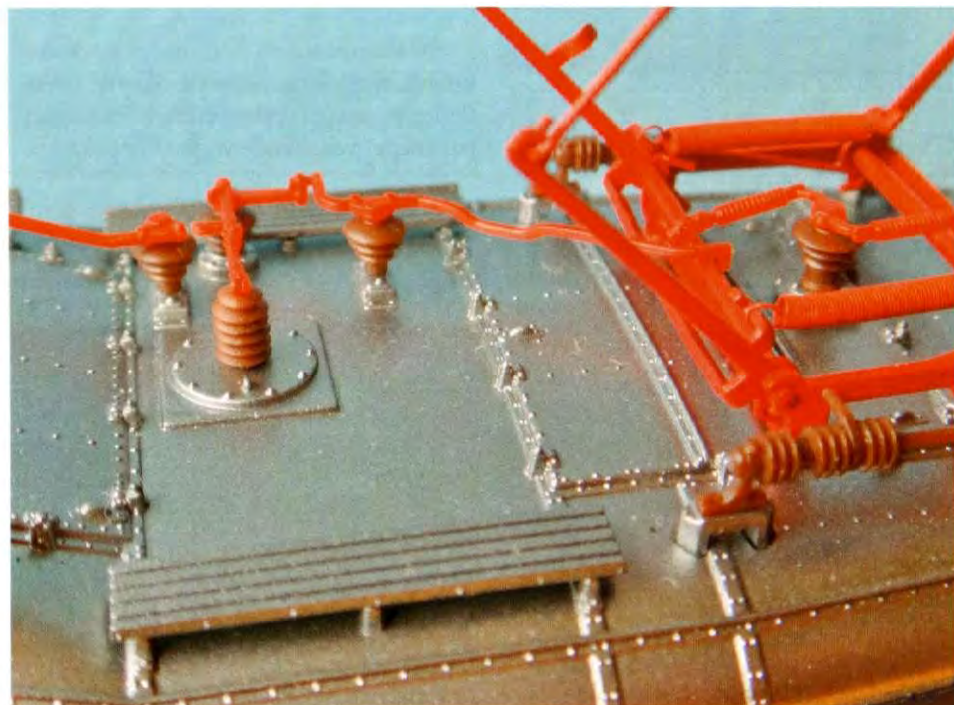
der nu hed BR 218, ud til 1992. Maskinerne E 18 03, 08 og 047 er bevaret.

Piko-modellen

At Piko er stolt af denne model ses af, at der er udsendt en særlig brochure med data om forbilledet og modellen – det gør man kun i særlige tilfælde. BR 118 er bygget som de fleste andre, moderne modeller med fempolet motor, to svinghjul, kardantræk, PluX22-stik, LED-belysning og er forberedt til lyddekoder. Der er to

hæfteringe, og lokomotivet vejer knapt 550 gram – nok til, at det kan stå fast og trække en del. Undervognen er delt i to dele, således at modellen lige kan klare R 360 mm – evt. skal banerømmerne fjernes inden kørsel på de snævraste kurver, men det fandt jeg ikke var nødvendigt.

Der er yderligere dele til montering på pufferplanken. Der er strømoftag på alle aksler, også forløberne – det burde være en selvfølge i dag.



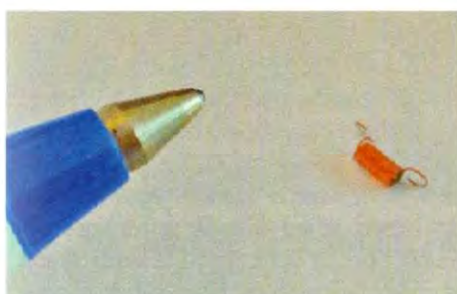
Også taget er fyldt med detaljer.



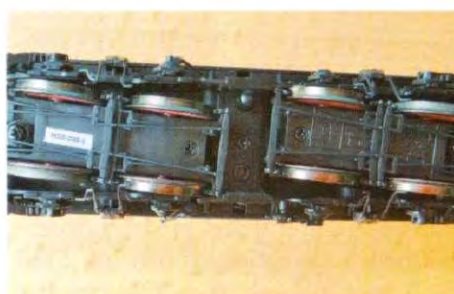
Værktøj til at løsne overdelen med - det kunne gøres bedre.



Portræt af en vinder - endnu uden alle dele monteret.



Pas på de bittesmå fjedre på pantograferne - de er drilagtige.



De to drivhjulsgupper har stor sidebævelighed.



Fine detaljer på aksellejer og undervogn.

Overdelen er stålblå og perfekt lakeret. Litreringen er præcist påtrykt, og der er masser af detaljer - f.eks. er vinduesviskerne monteret på forhånd, ligesom de fine håndbøjler er på plads.

Vinduerne sidder præcist i åbningerne og er glasklare.

På taget er alle detaljer medtaget, og især de meget spinkle pantografer er en fryd at se på.

Men pas på - der sidder nogle uhyre små fjedre øverst på pantografarmene, og de kan nemt ryge af, når man klapper pantograferne op. De er ikke helt nemme at montere igen...

Når overdelen skal af - og det skal den jo, hvis man har en analog model og vil montere dekoder - skal man benytte et par små specialværktøjer til at lirke overdelen fri.

Det er lidt besværligt og burde være løst på anden måde - enten ved, at overdelen var klippet på underdelen eller eventuelt skruet sammen med denne.

Det forekommer mærkeligt, at konstruktøren har valgt denne løsning, som må have indebåret mere tegne- og beregningsarbejde, og hvor man som bruger skal sørge for at opbevare de to små "håndtag" eller vridere forsvarligt i emballagen.

Der er selvfølgelig belysning for/bag, i førerrummene og i maskinrummet; lamperne kan ind- og udkobles digitalt.

Kendere påpeger dog, at hjulene, der på modellen er mørkerøde, burde have været sorte, men det skæmmer nu ikke modellen.

Facit er, at Piko endnu en gang har konstrueret en model, der på forhånd egner sig til at blive en klassiker. Modellen fås også i grøn DR-udgave, med lyddekoder samt til trelederdrift.

Piko art. nr. 51 860 DB BR 118 020-7.
Pris ca. kr. 1.350,-

Skur og skarnkule



Skuret med skarnkulen er et fint, lille miljø til sidesporene på modeljernbanen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det lille byggesæt er som sådan ikke nyt, idet det var et af de første byggesæt, som det unge hobby trade lagde ud med for nu mange år siden, men dengang var der tale om et traditionelt plasticbyggesæt med ganske få dele. Nu har hobby trade altså følt, at det var på tide at revitalisere byggesættet – og nu med nye teknikker og materialer.

Det er Günter Hübbertz, der står bag det nye byggesæt. Günter har udviklet de senere års mange, flotte laserskårne modeller, senest under navnet Hübbertz-Modell-Bau (HMB), og det lille hus er da også en nyudvikling. Alene omfanget af dele er imponerende – delene er pakket i ti polygrip-poser, hvilket i sig selv er et kvalitetsspring fremad.

Der er anvendt forskellige materialer, og her gør især de pudsede vægge sig godt bemærket. Endvidere er der endda en lille pose kul med til kulkassen op ad muren – og naturligvis en skarnkule ved siden af.

Der medfølger en flersidet byggevejledning. Mure limes på bund osv. Her dre-

jer det sig om at være meget omhyggelig og få klemt delene fuldstændigt sammen. I modsætning til plasticbyggesæt, hvor man med limens hjælp ofte kan udjævne eller glatte ting, der ikke passer 100 % sammen, kan man ikke ved disse materialer, der er skåret med tiendedele millimeters nøjagtighed, hive og lirke lidt. Limes tingene ikke fuldstændigt nøjagtigt sammen, ses det bagefter tydeligt i form af spalter, skæve linier etc.

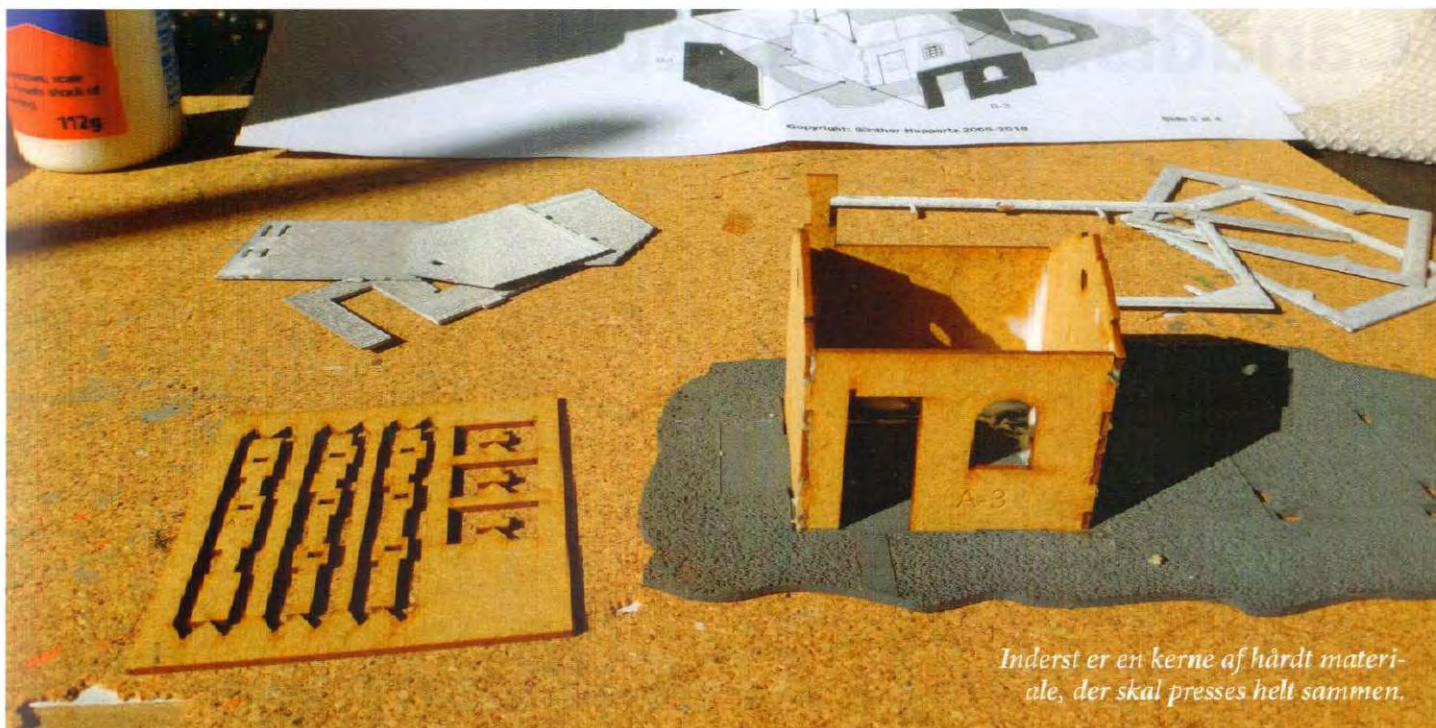
Da jeg skulle lime ydervæggene fast, gik det godt i første omgang, men da det tynde (papir) materiale sugede fugten i limen til sig, bulede væggene udad i stedet for. Jeg måtte i hast bruge elastikker og små skruetvinger til at presse væggene sammen. Jeg havde brugt allround-limen R/C Modellers Craft Glue, som ellers kan binde på næsten alting, men ikke her. I stedet måtte jeg i en fart efterlime med UHU Allplast, som kunne holde. Hvorfor er det ikke angivet hvilken limtype, der skal anvendes? Nye materialer kræver øjensynligt andre limtyper, og det er svært at vide som forbruger.

Værre var det med skorstenen, som skulle samles om en indre kerne; det var vanskeligt, især fordi limen snarere kom

på fingrene end på de meget små dele – og de små trekanten, der skulle stabilisere skorstenen indvendigt, opgav jeg helt at montere. Taget blev nærmest helt katastrofalt, for nu benyttede jeg UHU-limen, som binder næsten øjeblikkeligt. Det betød, at jeg ikke fik rettet taget ordentligt ud, så det kom til at sidde skævt og måtte have en ny bane tilpasset. Æv, det sku' vær' så godt –

Skarnkulen og kulkassen blev samlet uden de store problemer, selvom delene til kulkassen var meget tynde og atter krævede lidt tålmodighed med tilklidstrede fingre. Resultatet med de pudsede vægge er fint, og den frønnede trædør er meget flot, men det er et problem med delene, der skal sidde SÅ nøjagtigt, og jeg må erkende, at jeg til enhver tid vil foretrække plastic til modelhuse. Med lidt vedbend op ad murene til at gemme de værste spalter kommer det lille hus såmænd nok til at se helt fint ud, og den pudsede struktur kan ikke laves lige så godt i plastic, indrømmer jeg. I skarnkulen kan man smide alt muligt – rustne olietønder, frønnede træ, diverse affald etc.

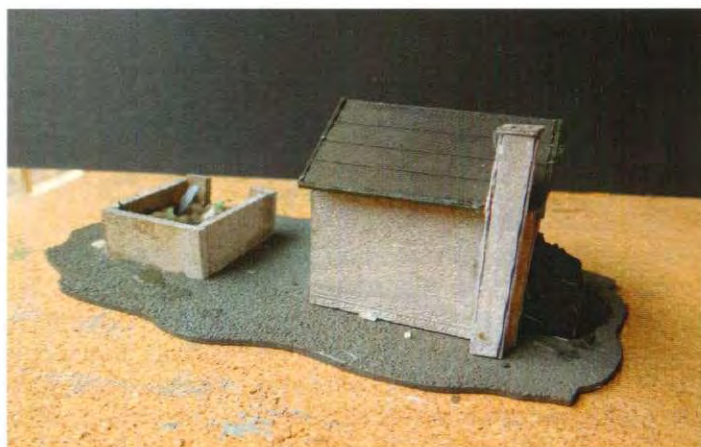
hobby trade art. nr. 87 022 Vognopsynsbygning. Pris kr. 99,-.



Inderst er en kerne af hårdt materiale, der skal presses helt sammen.



Pyh – med elastikker og skruetvinge gik det at lime ydervæggene fast på den indvendige skalmur.



Skorstenen blev ikke helt vellykket, så her må plantes lidt vedbend.



Modeltogs-Messen

15. September 2018 Kl 10.00 - 15.30
 Arena Syd - Idrætsvej 3 6580 Vamdrup

Modeltog / Modelbiler / Modeltilbehør

Standtilmeldning - Se www.modeltogs-messen.dk

Entre 25,- Kr
 (Børn under 12 år Gratis)




Canadisk Chevrolet

Du skriver i nr. 38, at du ikke er bekendt med, om biltypen har været i Danmark. Sidst i halvtredserne aftjente jeg min værnepligt ved Jyske Telegrafregiment i Aarhus, og vi havde nogle stykker af denne "grimme" bil. Den hed for øvrigt "Canadier". Et par stykker af dem havde skudhuller i karosseriet, erhvervet på turen op gennem Europa i 1944-45. Selvom bilen ikke var det mest elegante køretøj, var det en bil, der virkelig kunne og ville noget. Populært sagt gik den uhindret gennem både "ild og vand", såvel på landevejen som i terrænet. Den stillede også sine krav

til chaufføren. Gearkassen var usynkroniseret, så det var dobbelt udkobling og mellemgas, hvis man skulle undgå "tænderskæren". Den var desuden højrestyret, og man skulle virkelig lægge kræfterne i for at få hjulene drejet, i særdeleshed når firehjulstrækket var koblet til. Det var jo før servo-styringens tid. Jeg medsender et billede af bilen taget på Langelandsgades Kaserne i Aarhus i 1959. Jeg håber du kan bruge disse oplysninger, og jeg vil samtidig sende dig al mulig ros for bladet.

*Med venlig hilsen,
Leif Borup.*



Chevrolet 3 T 'Canadier' samt et par Bedford A i Århus 1959. Foto Leif Borup.

Odense Civilforsvar havde tre af bilerne. De kunne køre hele 60 km/t, tilføjer O.W. Berg, der også havde fornøjelsen af at køre i disse biler.

Læserbreve og rettelser:

Ole Linå Jørgensen skriver:

Hertugdømmernes historie er så absolut for kendere, så den bør man holde sig langt væk fra. Det var kun Holsten, der var medlem af det tyske forbund. Det var en af årsagerne til balladen om hertugdømmerne i 1848 og 1864. Hamborg var ikke en del af Holsten og altså ikke dansk, da byen var hansestad. Derimod var Altona dansk som en del af hertugdømmet Holsten. Det er årsagen til, at jernbanen gik fra Altona og ikke Hamborg.

Poul Wilhelmsen tilføjer:

Et par kommentarer til den ellers udmærkede artikel om banegården i Altona i det seneste nummer af Spor og Baner. Du skriver, at Slesvig-Holsten var i personalunion med Danmark, og at Slesvig og Holsten var medlemmer af Det Tyske Forbund. Begge dele er forkert.

Slesvig-Holsten var ikke og har aldrig været i personalunion med Danmark. Den danske konge var hertug over hele Slesvig, der var et dansk hertugdømme. Holsten blev indlemmet i monarkiet i

1806 i forbindelse med Det Tysk-Romerske Riges opløsning. Den danske konge var tillige hertug over hele Holsten, der var et tysk hertugdømme. Slesvig har således aldrig været et tysk hertugdømme og derfor heller aldrig medlem af Det Tyske Forbund.

Den konstruktion var udmærket, indtil nationalismen omkring 1830 for alvor begyndte at gøre sig gældende. Det endte som bekendt med, at Slesvig-Holsten blev afstået til Preussen og Østrig. Man havde forinden søgt at mægle efter slaget ved Dybbøl. Blandt forslagene var en personalunion og Slesvigs deling. Begge forslag vandt ikke interesse, og problemet løstes vel først i 1920 med genforeningen.

Svar:

Det var en svips fra min side – jeg burde have haft genopfrisket hukommelsen forinden, for det er rigtigt, at de to delstater Slesvig og Holsten havde nogle spegede forhold rent forfatningsmæssigt/statsretsligt. Til min egen trøst kan jeg henvise til dette citat af Lord Palmerston, der var britisk premiérminister 1855-58: "Det slesvig-holstenske spørgsmål er så kompliceret, at der

kun er tre mennesker i Europa, der har forstået det. Den ene var prins Albert, som nu er død. Den anden var en tysk professor, der blev sindssyg. Jeg er den tredje, og jeg har glemt alt om det".

Da emnet nu er Hamborg, bringer jeg som compensation dette billede fra en af godsbanegårdene i byen, optaget i februar 1969. Det viser en broget mangfoldighed af materiel, som mange af os kender fra modeljernbanekatalogerne – Banenenwagen, Transthermos-Kühlwagen, BR 86-damplokomotiv og min sandten allerforrest en DSB GS-vogn. Desværre er jeg ikke lokalkendt nok til at kunne sige hvor i Hamborg, at billedet er taget.



Foto Kaj Pedersen, Odense.

Green Cargo

Tekst og fotos Rolf Brems

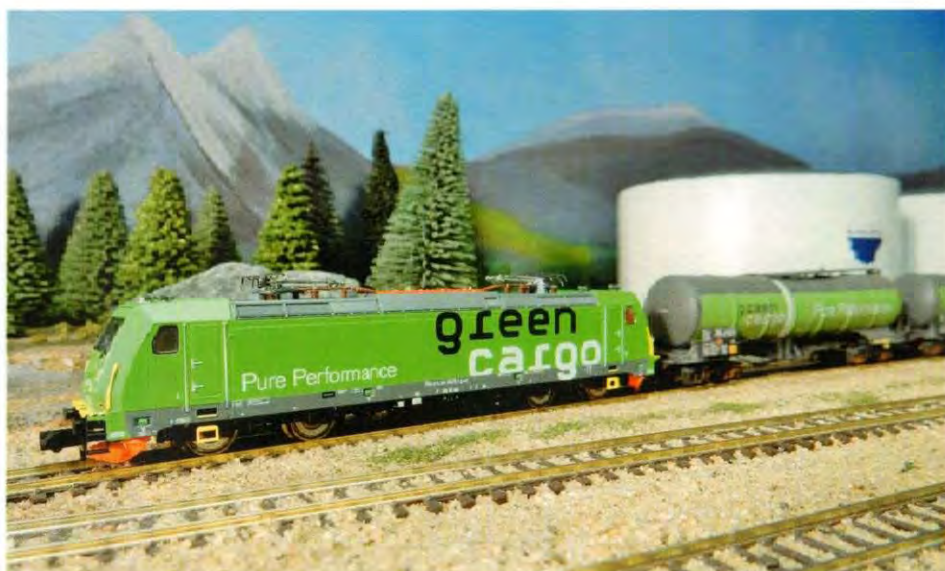
Grøn er håbets farve. Om det var et svagt håb om overlevelse i 2001, da det svenske statsejede selskab SJ blev omdannet til et aktieselskab - og opdelt i seks mindre selskaber - skal jeg ikke kunne sige. Men i dag er Green Cargo, eller den grønne transport, en vigtig del af deres "brand".

Green Cargo beskæftiger små 2.000 ansatte, kører med 400 lokomotiver, de fleste i Rc-klassen, og ejer 5.000 godsvogne. Green Cargo kører ca. 400 godstog om dagen i Sverige, men har også en del kørsel i Norge.

Bombardier leverede lokomotivet af typen F140 AC2 med litering Re 1426 i 2010, det er et såkaldt Traxx-lokomotiv (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility), en lokomotivtype bygget til at imødegå de forskellige strømsystemer i Europa, og senere også at finde i en dieselsonversion. Faktisk var lokomotiverne under Green Cargo lidt at betragte som en fiasko, da man ikke kunne få Anti Slipping Control (hjulslip-kontrol) til at virke. Det viste sig, at hjul-slipsystemet - som ikke var det samme på alle aksler - ikke var egnet til de ekstremt glatte og kolde spor i Nordsverige. Det betød, at maskinerne mistede trækraft, og derfor så man dem køre i dobbelttraktion. Det gav også et for stort slid på hjulene. De blev i første omgang taget ud af tjeneste i 2013 men blev siden taget til nåde. De kører i dag kun i det sydlige Sverige.

Modellen

Re 1426 er superdetaljeret, alle hånd-



Re 1426 klar til afgang med tankvogne, der passer ind i konceptet.

bøjler, trin, påskrifter, litereringer osv. er at finde på modellen, man skal dog selv sætte horn - og hvad der ligner en ATC-antenne - på taget.

Hjulene med de synlige huller i de ventilerede bremseklapper giver ligeledes et autentisk indtryk.

Side vinduerne i førerrummene er også helt efter forbilledet forsænkede, og det ser ud som om, at der er påsat indvendig solfilm.

Om det er et tilfældet eller om det er kendetegnende for modellen, ved jeg ikke, men jeg har ikke set et lokomotiv i spor N, der kunne køre så langsomt. Modellen er udstyret med en fempolet motor, som normalt giver et glidende kørsel ved langsomme hastigheder, men her virker det som om, at der ab-

solut ikke er nogen modstand overhovedet at overvinde.

Tophastigheden i model er ca. 230 km/t mod 140 i virkeligheden. Modellen vejer 82 gram og trækker fint en togstamme på 400 gram op ad en 3% stigning.

Den har et svinghjul, men har ingen udløbshastighed. Den trækker på alle fire aksler, har to hæfteringe og skiftende LED-lys i køreretningen og er selvfølgelig indrettet til digitalkørsel NEM 662 (Next18).

En utrolig flot og velkørende model, også prisen taget i betragtning. Lad os håbe, at den kommer i en Hectorrail bemaling også.

Fleischmann art. nr. 738807 Pris ca. kr. 1350,-.

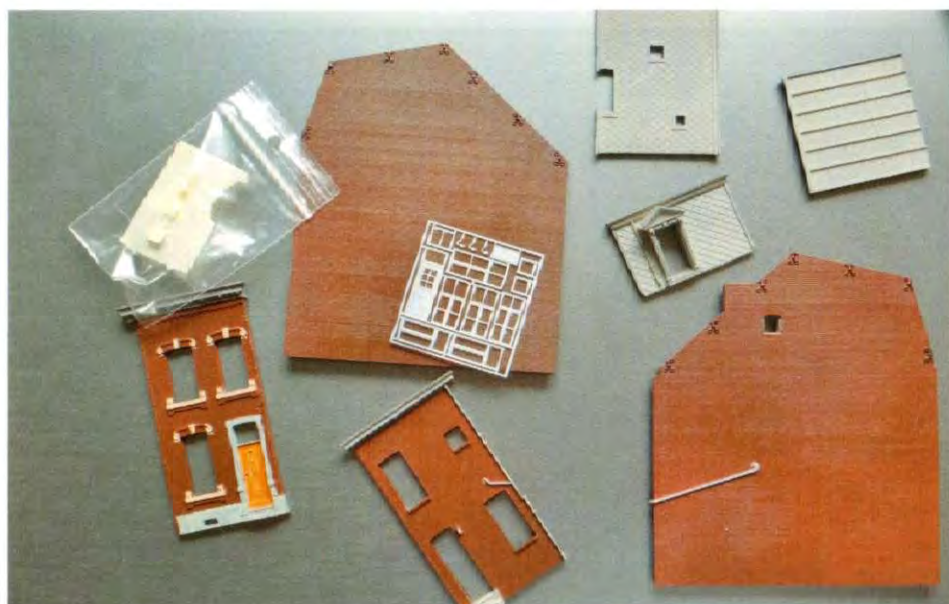


En flot og meget detaljeret model i spor N, H0 har ikke noget at komme efter...



Læg mærke til, at strømoftag fra bogie til rammen begge er slæbesko, men læg også mærke til, hvor meget fedt der er omkring tandhjulene. Når det med tiden stivner lidt, kan det godt give problemer.

Et underligt hus



Der er ikke mange dele i byggesættet, ikke engang gardinmaske.

Tekst og fotos Flemming Sæborg

Dette nummers byggeprojekt er en nyhed fra Artitec, en "forretningsfører-bolig", som huset i direkte oversættelse lyder. Det er halvvejs inspireret af fransk kolonialstil med mansard-skifertag, og dog alligevel ikke – for på bagsiden er der almindelig tagrejsning.

På forsiden er der diskret sandstensornamentik, mens bagsiden er ganske prunkløs. Den ene gavl er fuldstændigt blank, men har muligvis haft en lav tilbygning, mens den anden gavl er for-

synet med skorsten og fremtrædende nedløbsrør. Huset er blot 48 mm bredt, men hele 115 mm dybt og 140 mm højt, hvilket giver det en underlig fremtoning. Det er nu ikke så specielt endda, som de vedføjede to billeder fra Rudkøbing og Odense viser. Billedet fra Rudkøbing viser en lidt pudsigt, men charmerende opstilling af huse, mens billedet fra Odense viser et eksempel på den totale disharmoni i store dele af byen – den er rodet, der er ingen sammenhæng, men en uskøn blanding af tilfældigheder – gammelt og nyt i én stor rodebunke. HOF-huset stod i Vestergade sammen med det ydmyge almuehus, der nu er



Disharmoni i Vestergade, Odense, midten af 1980'erne.

væk – men lignende konstellationer kan man stadig finde i byen.

Nå, nok om det – det kan givetvis være lige så slemt i andre byer, så det er en trøst – nu kan man også lave sådanne disharmoniske scener på modeljernbanen med dette nye Artitec-hus. Det er relativt nemt at samle, men som altid ved resin-byggesæt er der en del, man skal forberede i forvejen – og være klar til at møde udfordringerne undervejs.

Flash og spray

Delene er meget flotte i støbningen, men bagsiderne er ret fæle – med overløb, flash og kanter, der skal slibes/files/skæres af.

Det kræver en del arbejde. Bagefter skal delene vaskes med lunt vand, tilsat sæbe og tørres grundigt. Jeg valgte en ny fremgangsmåde ved bemalingen denne gang – spraymaling.

Først gav jeg alle dele en mat, grå grunder (også ætsearket). Næste dag fik murene et tyndt lag mørkebrun farve, der matchede æskens illustration, mens ætsearket blev hvidt og tagdelene mat gråsorte. Diverse detaljer blev håndmalt med de relevante farver – mest grå/lysbeige nuancer (sandsten, nedløbsrør, vindskeder m.m.).



Forslag til en gadescene på modeljernbanen – en jeg vælger nok en anden løsning. De to gule huse er fra Danscale.

Delene limede jeg først sammen med cyanolim, derefter brugte jeg R/C



Et nydeligt og harmonisk gadebillede med det nye hus i midten. Til højre et nedskåret Auhagen-byhus.

Modellers Craft Glue til forstærkning af samlingerne. Man kan også bruge Araldit, epoxylim eller anden, stærkt bindende klæber. Her opdager man også resinbyggesættets begrænsning: Tagdelene passede ikke sammen – de var for tykke i støbningen, og fladerne i gering foroven og forneden måtte slibes kraftigt til for nogenlunde at

passer til facaderne. Her er konventionelle plasticbyggesæt langt bedre i passformen, og lim med opløsningsmidler "svejer" delene sammen, således at grimme spalter ofte kan undgås.

Tilbage stod blot at forsyne vinduerne med gardiner, evt. et husnummer og finde en plads til den nye kreation. Ar-

titecs nye hus er en forfriskende nyhed, netop fordi det er så akavet og "helt ude i skoven". Egentlig ser det bedst ud i en ubrudt husrække med nogenlunde ens etagehøjder, men sådan er det som sagt ikke altid ude i det virkelige liv.

Artitec art. nr. 10.344 Forretningsfører-hus, H0. Pris ca. kr. 200,-.



Meget flot skifertag og kvistvindue.



Gadescene over for banegården, Rudkøbing, september 2013.

Gs fra Roco

Roco har for nyligt udsendt endnu en variant af den klassiske Gs-godsvogn fra DSB.

Denne udgave er holdt i den underlige brun-beige kulør RAL 8025, som var et af epoke IV-V-kendetegnene, tillige med den hvide litrering i Helvetica-skriftnit.

Der er ikke så meget at sige om modellen, som ikke er sagt før – der medfølger nogle løsdele, men den har stadigvæk tysk bremseplatform, og nogen supermodel kan man ikke længere sige, at det er. Litreringspåtrykket sidder skævt, og det er en pinlig fejl, som betyder, at man faktisk må omlakere og omlitrere vognen for at få en acceptabel model ud af den. Lidt patinering, der fjerner plasticglansen, vil betyde også en hel del, for selv på en nymalet vogn ville træet ikke skinne så meget som på modellen. Pri-

sen for denne H0-model forekommer at være noget i overkant.

Roco art. nr. 76 146. Pris ca. kr. 190,-.



Som det kan anes, sidder litreringspåtrykket en smule skævt.

Sommerindtryk

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nok er sommeren nu ved at være forbi, men der er dog stadig muligheder for at køre med veteran-tog. Den lagvarige tørke betød desværre aflysning af damptog overalt, men i stedet kunne man tage med dieseltrukne tog som for eksempel på turene i Grejsdalen, hvor SJVT kørte med Marcipanbrødet HHJ D 11 og en række toakslede vogne.

Billedkavalkaden her står derfor som en fællesnævner for disse ture, der fandt sted overalt i landet på de mange klubber.



SJVT's tog nærmer sig overkørslen ved Grejsdalen station. I ventetiden kunne jeg nyde solmodne skovjordbær i krattet.



I ét nu passerer udflugtstoget alt for hurtigt forbi - sådan føltes det.



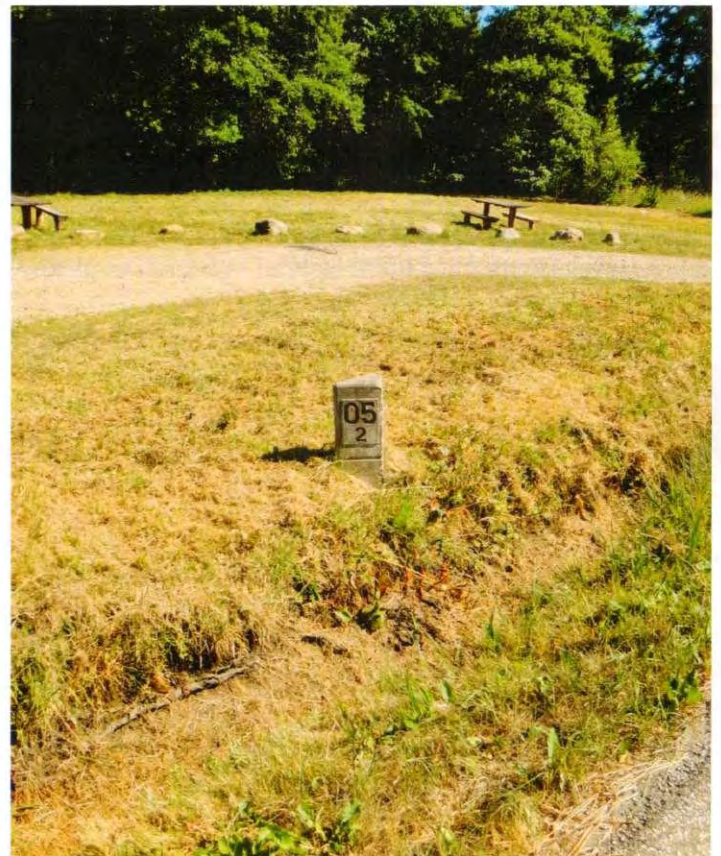
Følger man sporet og åen i Grejsdalen nordpå, kan man nyde udsigter som denne - en idyl, som næsten er tidløs.



Yderpunkterne i dansk jernbane - HHJ-veterantog, moderne MK 620-rangermaskine og godsvogne, ældgammelt profilmål og overgroet terræn i Vejle.



Den nedlagte station Grejsdalen 1. juli 2018. Det andet spor kan lige skimtes over sporskiftet.



Og på landevejen gennem Grejsdalen finder man såmænd en DSB-kilometersten - det er muligvis afstanden fra Vejle H., der er tale om.

Den skjulte skat



D 820 holder hvil på Godsvognsristen i Odense i 1960'erne. Forrest holder en typisk svensk tømmervogn, den hvide vogn er en "langbenet" Carlsberg-vogn.



Litra E og R med godstog på viadukten over Christianslundsvej i Nyborg, februar 1969. Lydniveauet må have været formidabelt.

Af Flemming Søeborg

For nogle år siden modtog jeg et negativalbum med ca. 1.500 sort/hvide negativer og enkelte papirbilleder fra Kaj Pedersen, Odense. Han havde fotograferet damptog gennem mange år og ville nu stille billederne til rådighed for Spor og baner. Ind imellem har jeg brugt nogle af Kajs billeder, men da scanningerne tager sin tid, gled det noget i baggrunden. Her i vinter genoptog jeg arbejdet med scanningerne og kontaktede derfor Kaj for at få hans beretning til nogle af de mange skønne billeder, hvoraf jeg indtil videre

blot har fået scannet 400 styk. Kaj fortæller om sine oplevelser:

I 1966-67 kørte litra E med forspand (E + E) fra Nyborg Færge som tog 2035, et tungt godstog (1.200 t). Når færgen ankom, kørte lyntog (gruppe I) i land og fortsatte derefter mod Odense. Straks derefter afgik godstoget efter at have holdt med blæsende sikkerhedsventiler. Meningen var, at godstoget skulle overhales i Tommerup af lyntoget fra den efterfølgende gruppe II, så derfor skulle køreplanen holdes. Normalt var det R + E i forspand, men enkelte gange forekom det, at der var to E-maski-

ner for godstoget. I årene 1966-68 var det dog ofte H 798, der kørte i forspand med litra E. I modsat retning drejede det sig om tog 2042, hvor det også i 1966-67 var trukket af to E-maskiner.

Kaj kendte områdechef Larsen og fik derigennem mange tips om særtog og specielle oprangeringer, og da han altid havde smalfilmskamera og fotokamera med sig i bilen, fik han taget mange, specielle billeder. Nogle af de mest spændende viser N-maskiner med lange godstog på Vestfyn, men der er også et meget specielt billede med en N-maskine, der trækker en CL-vogn



E 985 afgår med godstog fra Odense 1967. På sporet til højreses en af de dengang allestedsnærværende træ-snepløve. I 1957 havde DSB 72 af disse pløve.



Det var et dagligt syn med damptrukne godstog på Fyn så sent som i februar 1969. Toget er netop ved at passere Elmelundsbakken.



I maj 1969 kunne man stadig se flere forskellige litra af damplokomotiver i drift. Her holder N 201, endnu en N-maskine samt H 798 på depotet i Fredericia.



N 205 afventer afgang med østgående godstog i Odense. Forreste vogn er togførervognen med de typiske strækbånd, monteret for at holde vogne sammen. "Manden med hammeren" er i gang med at kontrollere hjul og bremser.

på broen over Ringvejen i Odense; Kaj mener, at det er fra perioden 1966-68, men lige netop dét tog har han ingen optegnelser om. Til gengæld husker han tydeligt tog 2035, som han blandt andet fotograferede under udkørsel fra Tommerup i 1966-67, hvor det blev trukket af R 954 og en E-maskine i forspand, et imponerende syn.

Politi med overbærenhed

Et særligt tilfælde var, da han ville filme åbningstoget med litra E og P på Sjælland i 1975 i forbindelse med åbningen af Jernbanemuseet i Odense. Han kørte alt, hvad remmer og tøj kunne holde på

Sjælland for at få flere billeder fra forskellige steder, og et stykke vej før Korsør var der en tilkørsel på motorvejen (men ingen frakørsel). Han bremsede derfor ved tilkørslen og bakkede forsigtigt op ad den – og lige i det samme skete der det, der ikke måtte ske: Der kom en politipatrulje ned ad rampen og standsede ved hans bil. Han steg ud og sagde, at de måtte lige vente på hans forklaring, for han SKULLE filme toget, der kørte forbi motorvejen på dette sted. De lod ham filme i fred, og han slap tilmed for bøde, da de sagde, at han havde kørt forsigtigt, selvom det var brandulovligt. Måske har de også

haft en vis forståelse for hans engagement og selv været lidt bidt af togene...?

Det var ellers kun damptogene på Fyn, der havde Kajs interesse, og derfor er de 1.500 negativer fyldt med billeder af disse kæmper – mest E, H, N, P og R, men der er enkelte billeder af litra F, G, Q og S fra Københavns Godsbanegård i årene 1965-66 samt af DSB's bevarede damplokomotiver. Da det første Mz-lokomotiv skulle komme til Fredericia (Mz 1411, den 23. marts 1970), tog Kaj derover og gik rundt på depotområdet for at få det bedste billede. En lokal jernbanemand reagerede og sagde, at



Før remisen i Odense blev omdannet til jernbanemuseum, var der god brug for faciliteterne til betjening af damplokomotiverne. Her holder N 208 efter at være forsynet med vand. Til højre ses nogle motorvogne fra de fynske privatbaner.



Litra R + E i forspand med godstog ved Ejby-viadukten over A 1 i Odense, februar 1969. Det var præcis her, at den voldsomme lyntogsulykke fandt sted i 1967 – faktisk lige foran signalet, hvor det forreste lyntog var gået i stå.



R 959 venter på afgang med et vestgående godstog i Odense.

han da vist ikke havde tilladelse til at fotografere dér, hvortil Kaj svarede, om det da gjorde noget? Næ, det gjorde det vel ikke, svarede DSB-manden, og så var det ordnet. I reglen fik Kaj lov til at færdes på remiseområdet i Nyborg, og en ganske særlig oplevelse mindes Kaj med glæde.

Det var sidst i 1960'erne, hvor en E-maskine i årene 1966-68 kørte et lørdagstog fra Odense til Nyborg, kun bestående af én passagervogn (CP-vogn) ud over maskinen. Det kørte kun lørdage, men det var et ordinært tog. Her blev han inviteret med op i førerhuset af personalet. I Nyborg skulle maskinen vendes på drejeskiven for senere at tage et godstog med mod Jylland. Her spurgte fyrbøderen lokomotivføreren, om han måtte føre lokomotivet op til afgangsrampen, hvilket han fik lov til. Det var meget formelt, og man var De's på lokomotivet.

Et af Kajs foretrukne fotosteder var Elmelundsbakken, hvor der dengang var frit udsyn ind mod Odense og ud mod vest. Hvis han var hurtig (og der ikke kom en bil på den smalle bro), kunne han nå at fotografere toget fra begge sider af broen, og det kom der mange gode billeder ud af.

En sidste omgang

Specielt i en periode efter lyntogsulykken i august 1967 kørte mange godstog med N-maskiner. Egentlig var N-maskinerne ikke længere i brug på Fyn, men lyntogsulykken betød, at flere passagertog måtte køres med litra E og andre maskiner, og så manglede der trækraft til godstogene. Ved ulykken i 1967 fik Kaj en pludselig, uventet tjeneste som myndighedsperson. Han havde en maskinfabrik i Hjallese, der blandt andet lavede udstyr til DSB's færger, og



Dette billede stammer formodentlig fra Juelsberg ved Nyborg. Det er R 963 og E 994, der slæber af sted med et godstog, mens et Ms-lyntog passerer i modsat retning.

en af medarbejderne pådrog sig en skade med værktøjet. Kaj ringede efter en ambulance, men fik af Falck at vide, at alle ambulancer på Fyn var optaget på grund af ulykken. Han måtte selv køre den tilskadekomne på sygehuset. Her mødte han en Falck-redder, han kendte, og denne bad ham om at køre ud til krydset med hovedvej A 9 (til Svendborg) og regulere trafikken dér, da den var brudt sammen. Kaj kørte derud, stillede sig op i krydset og regulerede færdslen – i øvrigt i styrtende regnvej – et par timer, inden politiet fik tid til at overtage arbejdet. Kaj kørte da ud til ulykkesstedet og filmede redningsarbejdet, og en del af hans film blev senere benyttet i fjernsynsreportage fra stedet.

Kajs favoritmaskine var E 979, og når det lige var det nummer, han havde forelsket sig i, skyldes det, at det var hans gamle telefonnummer i Slagelse. Maskinen kørte sidste gang i 1966,

men Kaj fotograferede damptogene videre indtil det endelige ophør med ordinær dampdrift i Danmark den 15. maj 1970. Flere af hans billeder viser E- eller H-maskiner i årets første måneder i 1970, altså nogle af de sidste muligheder for damptog i ordinær drift. Der er masser af skønne billeder af N-maskiner under rangering i Odense, men også mange billeder fra remiserne i Nyborg, Odense og Fredericia blandt Kajs negativer.

Da MOROP holdt kongres i Danmark i juni 1970, blev flere af de henstillede damplokomotiver reaktiveret for denne korte periode, og derved fik Kaj fotograferet R 959 og andre maskiner med særtog for kongresdeltagerne – det var næsten som om, at dampdagene var genopstået. I årene derefter var der en del udflugtstog med damp, som Kaj deltog i – for eksempel med R 963 ved Strib-festivalen i 1971 og særtog Odense-Svendborg i 1973, tur med P 917 med Dancker-Jensen ved "roret" fra København til Rødby i 1972 eller ved DSB-dagene i 1976, hvor R 946 var med – den typiske jysk-fynske maskine. Kaj har sågar oplevet at køre med ØG nr. 1 "Skildpadden" med passagertog på Hornbækbanen i 1970, men det har været en sjælden oplevelse, da lokomotivet vist hverken har vacuum- eller trykluftbremse – og ej heller har fungeret som togtaskine.

Efterhånden, som jeg får scannet billederne, vil de blive vist her i bladet, så der er noget at glæde sig til. Her er blot et beskedent, men repræsentativt udvalg af billederne.



Ved Strib-festivalen 1970 kørte DSB et særtog, bestående af R 963 og nogle CP-vogne. Det var åbenbart godt nok til festivalgæsterne, der her nyder stemningen. Ingen synes at interessere sig for de noget ramponerede vogne. Den bageste er CPL 3254.

Fransk visit



Vinvognen har lejder og bremseplatform, men er ellers ret 'bar'. Bemærk de særdeles fine hjul med små flanger.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En fransk visit er som bekendt et kort besøg, hvor man hverken får vådt eller tørt, og denne artikel kan da også betragtes således, idet den blot kort beretter om nogle få, udvalgte H0-nyheder, som kunne have interesse også herhjemme.

Den første vogn "på skafottet" er den fine, lille vintankvogn fra REE. "BUVEZ DU VIN - VIVEZ JOYEUX" står der med farvestrålende skrift - det kan nærmest oversættes til "Drik vin og vær glad", og det er jo dejligt optimistisk. Om vinvognen har et reelt forbillede har jeg ikke kunnet opspore, og de vinvogne, der kom til Svendborg Vinkompagni i de to sidste tiår af forrige århundrede, var neutrale grå eller bordeauxrøde vogne - måske har man frygtet for svind undervejs? REE-modellen tilhører dog epoke III, hvor der godt kunne have været sådan en dekoration.

Næste vogn er den korte udgave af den typiske, franske vinrøde postvogn, som mange sikkert endnu husker fra de prisbillige Jouef-modeller i skala 1:90. Det er atter REE, der har lavet denne korte bogievogn, og ud over bemalningen, som er meget elegant med højrøde sider med gule stafferinger (og matsorte gavlender), er jeg fuldstændigt bjergetaget over den ekstremt fine detaljering. Alle håndgreb, lejdere, luger og lemme er meget fine, men det, der er helt exceptionelt, er den tynde antenneledning (?), der løber hele vejen i tagrundingen på hver side. Tråden er 0,45 mm Ø - så kan man vist ikke lave det tyndere i H0!

Som rosinen i pølseenden følger den pudsige skinnebus Somua ZZ-50 fra 1932. Det er en model fra Editions Atlas (uden motor), og forbilledet var den ene af to skinnebusser, bygget i 1932 for at hjælpe de to bjergbaner Pontarlier-Gilley/Pontarlier-Jougne igennem

krisetiden. De var desværre uegnede til bjergkørslen, og da krigen brød ud i 1939, og benzintilførslerne svigtede, måtte de to skinnebusser også indstille driften og blev udrangeret.

Nu har de et varigt eftermæle, og der er faktisk visse ligheder med vore egne Scandia-skinnebusser, selvom Somua'erne kun havde enkeltaksler og tillige var enkeltrettede (med tætsiddende puffer, trods normalsporet). På denne måde undgik man, at de fik tilkøbt almindeligt jernbanemateriel, hvilket de givetvis heller ikke havde godt af.

REE Modèle art. nr. WB471 SNCF Vintankvogn, epoke III. Pris ca. kr.210,-.

REE Modèle art. nr. VB052 OCEM 16 m NORD postvogn, epoke II. Pris ca. kr. 225,-.

Editions Atlas art. nr. P.L.M. Somua-skinnebus ZZ-50. Pris ca. kr. 420,-.



Somua-skinnebussen fra PLM - en nydelig model.



Det meget markante påtryk med opfordringen til at drikke mere vin (det var før ny-puritanismen satte ind).



Fronten på skinnebussen ser lidt kantet ud.



- mens bagenden mere ligner en af den tids rutebiler.



Nærbillede af vognenden. Måske kan den supertynde tråd anes i tagkanten.



Posten kom frem til tiden, blandt andet i sådanne flotte vogne i Frankrig.

Nye materialer, gamle huse



Det lille stenhus - enkelt og ydmygt, men med gode proportioner.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Udviklingen med hensyn til nye teknikker går meget hurtigt også inden for modelbygningen i vore dage. Ud over de klassiske plasticbyggesæt af polystyren og andre plasttyper har laserskårne kartonmodeller fra Witzel Hobby og EpokeModeller længe hørt til det faste sortiment, men andre teknikker gør sig i stigende grad gældende på markedet:

Huse af polystone, som vist er et resinprodukt, fås nu fra bl.a. Hornby og Bachmann/Liliput, det franske P.N. Sud laver excellente, men pebrede bygninger i specialgips med ætsede detaljer, Artitec, Kit Nord og Danscale fremstiller skønne huse i resin med detaljer i ætset metal, F 2010/Hübbertz (hobby trade) har videreudviklet "karton"-husene til en perfektion, der ellers skulle synes uopnåelig, og det tysk/franske firma Microrama laver håndmalede, franske bygninger i et andet materiale. Dertil kommer så 3-D-printede modeller, der efterhånden kan laves i mange materi-

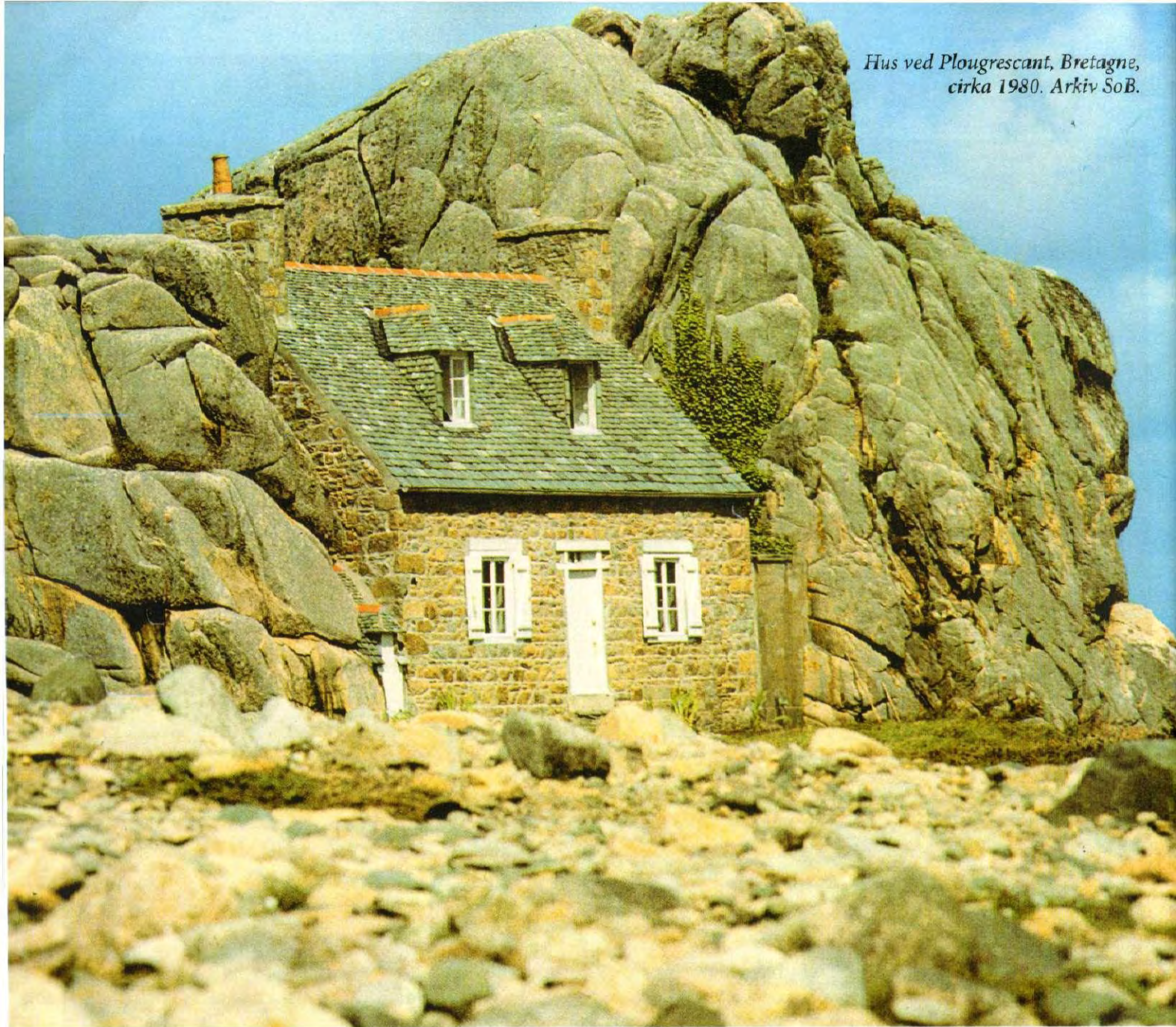
aler, men som stadig ikke er perfekte i alle tilfælde. Nogle firmaer tilbyder huse, fremstillet af laserskårne træplader og finérstykker, og til bygninger, der også i virkeligheden er bygget af træ, kan det være en god løsning. Endelig er der vore egne Trip-Trap-modeller, som også blev lavet af specialgips og omhyggeligt dekoreret i håndarbejde, men desværre med 'massive' vinduespartier i lidt ujævne udførelser. Der findes givetvis mange andre materialer til husbygning, men dette var vist de væsentligste.

Jeg har kigget nærmere på Microramas flotte H0-model af et bretonsk landarbejderhus. Huset er en ydmyg bygning, lavet næsten udelukkende af store kampesten, muret oven på hinanden. Ved den ene gavl er der en trappe, lavet af møjsommeligt forarbejdede store, flade sten, mens taget er lavet af skiferplader. Døre og vinduer er på modellen fremstillet af ætset metal. Huset ligner meget nøje et hus, der ligger eller lå mellem klipperne på kysten ved Plougrescant i Bretagne, omend der er visse forskelle på de to bygninger.

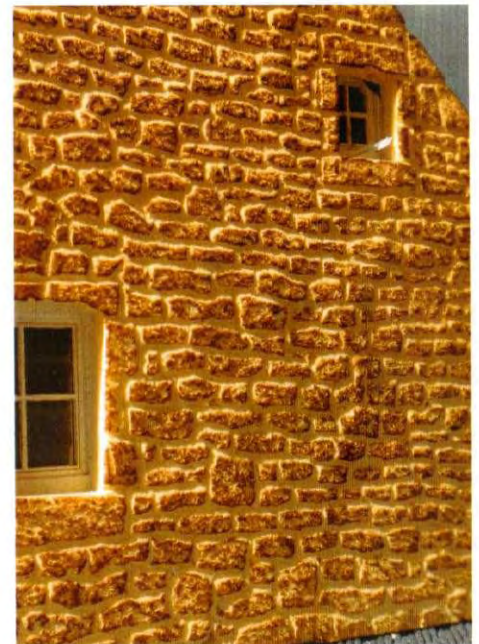
Strukturen med individuelt formede og bemalede sten og materialet (polystone?) giver bygningen en livagtighed, der ellers er svær at opnå ved andre byggematerialer. Især i modlys træder den tredimensionelle effekt tydeligt frem. Den lille bygning holder såvel mål som proportioner og virker meget autentisk. Vinduerne ligger korrekt langt inde i muren. Taget gengiver de utallige skifersten perfekt. Indvendigt er bygningen tom bortset fra, at der op ad den ene gavl er gengivet en muret pejs – så man burde lave indretning til huset. Bygningen er en lille perle, der ikke behøver nogen efterbehandling. Jeg kunne godt ønske mig, at flere firmaer kastede sig over disse alternative byggematerialer til husene, således at der kunne opstå mere individualitet på de mange anlæg, men – det er svært at skabe en forretning og efterspørgsel, der er stor nok til, at det kan betale sig at udvikle sådanne modeller – desværre!

Microrama art. nr. 40 70 2000 Bretonsk stenhus. Pris ca. kr. 300,-.

*Hus ved Plougrescant, Bretagne,
cirka 1980. Arkiv SoB.*



Ingen indretning, bortset fra et åbent ildsted.



En fantastisk realistisk sten-struktur.

Et PF-projekt fra HHJ



HHJ PF 152 foran Tranbjerg Brødfabrik i 1960.
Foto Lars Rasmussen.

Af Lars Rasmussen

DSB litra PF var en åben, højsidet godsvogn med akselafstand på 4,22 m, og længde over puffer tæt på 9 m. Gavlene kunne aftages, så to eller flere koblede vogne kunne transportere langt gods. Den var almindelig forekommende i epoke II-III godstog og sås ofte i lange rækker på læsse- og havnespor. Typen forekom talrigt hos DSB og privatbanerne. Vognsiderne bestod typisk af seks brædder i højden, men på f.eks. Ålborgbanerne nøjedes man med fem, hvorved disse vogne blev lidt lavstammede, men alligevel bevarede de et harmonisk ydre.

Engang i 1960'erne byggede jeg en serie på fem PF-vogne i skala H0. Vognkassen bestod af 1 mm krydsfiner med indridsede brædder. Gav- og sidestolper markeredes af 1 x 1 mm trælistes. Puffer var Fleischmanns cylindertype. Hjulene var pladehjul lejret i såkaldte Fürst-lejer, som var et støbt pladejerns-akselgaffelleje med kort fjeder. De monteredes i en rille etableret af to lister, der var limet på bunden. Alt i alt en hurtig løsning, og kun tåleligt dengang, fordi det var vanskeligt at få vellingende løsdele.

Mange år senere annoncerede davæ-

rende hobby trade - ovenpå deres velfortjente Q-vognssucces - at man var i færd med at udvikle litra PF. Hurra for det tænkte mange, men desværre lykkedes det ikke firmaet at nå i mål med en produktion. Vognene kunne ellers utvivlsomt være blevet en stor salgssucces.

Hvis man absolut vil have en PF-vogn, ja så må man selv i gang. Typen er lidt svær at modellere, fordi den er smalle end "lille Q". Jeg var så heldig at råde over nogle få, løse akselgafler til Q-vogne med pladehjul sæt fra hobby trades daværende løsdelsudvalg. Blandt andet på basis af dem og nogle små messingprofiler er en af ovennævnte vogne blevet ombygget/renoveret til et mere tidssvarende udseende.

PF-vognkassen valgte jeg at genbruge. Men nu skulle den holde de indvendige korrekte H0-mål 27,2 x 88,1 mm for at se mest naturlig ud, så gavle og bund blev gjort smallere i relation hertil. De små trælistes på siderne blev forsigtigt høvlet af med et stemmejern og erstattet med mere korrekte 1x1 mm L-profiler på gavlene og 1 x 1 mm T-profiler på siderne. Det er vigtigt for udseendet, at disse profiler sidder vinkelret på siderne. For at få godt styr på den proces er de sat på først i lagerlængde

med superlim, og efterfølgende afkortet ved affiling af ribbe og derefter knækket af. Et stykke 0,6 mm tråd hen over pufferplanken illuderer gavlenes låseanordning, og sidelågerens lukkegreb er illuderet med et stykke bukket 0,4 mm tråd. Puffer er lavet ved den uovertrufne EVP-metode: Man tager et 2 mm messingrør, lægger to 4 mm dybe aksialsnit vinkelret på hinanden. Grenene splittes med et rundt stålsøm, files lidt til og røret afkortes til en pufferkurv. Et passende blåsøm files ned i skaffet således, at det kan gå i kurven, hvorefter man har en simpel, billig og nogenlunde vellingende splitpuffer. Da de oprindelige puffer sad i et 2 mm hul, måtte dette mindskes med et passende plasticrør for at passe til det tynde blåsøm.

En ny undervogn udsaves af en 1 mm messingplade i mål 23,5 x 88 mm, hvor der på hver langsides loddes et U-profil 1,5 x 2,5 mm på som vange og således, at U-profilets overflange er plan med messingpladen. I pladen bores der 1,5 mm huller til akselgaflernes monteringsstappe i 20 mm afstand vinkelret på akselafstanden 48,3 mm. Det er nødvendigt at file hullerne en smule op med en rund fil, for at tappene kan gå glat i. Hjul sætterne er Fleischmanns egerhjul af typen med delt aksel, fordi



En udrangeret PF 16306, Århus, september 1970. Foto Ole Linå Jørgensen.

pinollængden relativt let kan tilpasses hobby trade-akselgaflerne.

Til udligning af akselgaflernes tykkelse er undervognen i hver ende pålodet et stykke 1 mm messing i målene 10 x 14 mm mellem akselgaffel og pufferplanke, der tjener som underlag for koblingsmontage. Jeg har ufortrødent genanvendt de oprindelige, lidt voldsomme Märklin-koblinger, men andre

løsninger som f.eks. Symoba er måske at foretrække, selvom pladsforholdene er knebne. Vognens simple håndbremse laves af diverse træ og strimler samt en bremseklods af træ. Evt. rangertrin loddes på en 0,4 mm tråd, der monteres på vangerne, og de tilhørende håndbøjler bukkes af 0,3 mm pianotråd, der lirkes gennem vognkassen. Den færdige vogn har nu en vægt på knap 40 g, hvilket er nok til at give et godt løb.

Det kan i dag desværre være vanskeligt at opdrive hobby trade løsdeler til Q-vogne og dermed få fat i nogle velegnede akselgafler til selvbyg (?). Men såvel Fleischmann som Freja modeltog laver simple hjulbøjler, hvori navisolerede egerhjul kan monteres, og såvel Banetjenesten som Epokemodeller har nogle støbte dråbeaksellejer med kort fjeder, som kan limes udenpå gaflerne og dermed udgøre et rimeligt alternativ.

Afslutningsvis skal vognen til male- ren for indfarvning af messingprofiler etc. med godsvogsbrun og rustfarve og forsynes med hvide hjørnemærker. Selvfølgelig kan man investere i pænere puffer og knivskarp litrering, hvis man synes, at vognbudgettet kan bære det, og endelig kan man med 2 mm rillet 0,5 mm plastcard ret let bygge en helt ny vognkasse, men så langt gik jeg ikke denne gang.

Mange af privatbanernes Q- og P-vogne fik rangerskader, da F-maskinerne blev afløst af MH. DSB afgav erstatningsvogne fra egen vognpark, og HHJ gav indledningsvist de nye vogne samme nummer som den skadede havde haft. Senere brugte man nye numre. Derfor ofte nummerforvirring. Men det tilsendte PF 152 er en original Scandia fra 1906. Den holder foran Tranbjerg Brødfabrik i 1960. Såvel vogn som brødfabrik er for længst væk.

PF 16306 set fra den anden ende, Århus, september 1970. Foto Ole Linå Jørgensen.





Sukkerroer læses på PF-vogne i 1950. Affotografering af DSB Årsskrift 1951. Slg. SoB.



En af de oprindelige PF-vogne.



Den forbedrede PF inden maling.



Ny undervogn.



Den forbedrede vogn set ovenfra.



Den forbedrede vogn sammen med en af de oprindelige. Vognkassernes bredde er forskellig.

Usædvanlige transporter



DB-fladvognen med de to VW-Rugbrød.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Støre køretøjer på banevogne er ret usædvanlige, så derfor denne lille omtale af en nyere Liliput-model. Der er tale om en fladvogn med diamant-bogier, læsset med en rutebil af mærket Gräf & Stift fra Østrig. Modellen kommer fra Liliput, og såvel rutebil som fladvogn er meget fint detaljerede – naturligvis med rutebilen som blikfanget.

Og et blikfang, det er rutebilen. Ud over, at den er flot støbt, prydes køleren af en løve (Büssing-løven?), og der er helt klart kig gennem ruderne. Den er noget af det flotteste på markedet.

Bærevognen er som antydnet en ældre type, da den har diamantbogier. Vognen er ret kort, og da den tilmed har hjul med lille diameter, virker den endnu mere antikveret. Dog har den et ret stort, lidt giftiggult bremsehjul på siden – lidt af en øjebæ, som det hed engang. Vognen er litereret som en østrigsk vogn med computernummer, men desværre kan jeg ikke tyde revisionsdatoen, som nok ligger i epoke IV.

Rutebilen holder på et træ-gulv, men bærevognen er egentlig beregnet til transport af smalsporsmateriel, så man kan antage, at gulvet er en midlertidig foranstaltning til denne transport – som må være usædvanlig, for rutebilen er så ubetinget ikke en epoke IV-model. En transport til et museum, måske?

Nå, det er underordnet, for det er en flot model, som fryder øjet, og det gule håndhjul kan jo males sort – så falder det ikke så meget i øjnene.

Den anden vogn er en "reklamevogn" fra Märklin – en fladvogn med to VW-Rugbrød med Märklin-påskrifter. Det er den klassiske VW T 1, den ene med presenning, den anden som varevogn. Det er ren epoke III, men nok en fantasivogn. Ikke desto mindre ser den flot ud – men det er pudsigt, at Märklin, som i dag ejes af Schuco-koncernen, har valgt to Brekina-modeller som last – Schuco laver jo selv masser af VW T 1 i model.

Liliput art. nr. 23 57 84 ÖBB-fladvogn med Gräf & Stift-rutebil. Pris ca. kr. 700,-

Märklin art. nr. 45 083 DB-bærevogn med to VW-Märklinbiler. Pris ca. kr. 350,-



ÖBB-vognen med den flotte Gräf & Stift-rutebil. Vognen er afsporet, da blæsten ellers ville feje den væk.



En løve pryder køleren, der er flot graveret.



Det ene Rugbrød har det klassiske Märklin-symbol på fronten.



Advarselsskilt - en usædvanlig transport.

Bjergsporvejen i Thüringen



Lauscha er en velkendt endestation med markant beliggenhed i en snæver dal.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

Se, en rigtig bjergsporvej er det nu ikke, men af flere lokale benævnes den sådan.

Opriindeligt var det jernbanelinien mellem Sonneberg og Probstzella. Togene blev trukket af de kraftige BR 95 tenderlokomotiver med hjulstillingen 1-E-1. De var praktiske, da mellemstationen Lauscha var en endestation, hvor der skulle foretages omløb for at komme videre. I 1981 blev de afløst af DR 119 C'C'-dieselmaskinerne.

Der var meget godstrafik, men persontrafikken valgte DDR at indstille i 1960'erne, da sporene flere steder lå i "Grenzsperrgebiet", altså for tæt på grænsen til Vesttyskland.

Lauscha, der er kendt for sine mange glasværker, har 3.600 indbyggere. Den ligger i en dalsænkning, hvortil jernbanestrækningen fra Sonneberg har fulgt landevejen tæt, men nu kommer

der højder, der gør at jernbanen, efter retningsskift, forlader vejen og drejer 180o vestpå i en kraftig stigning. Gennem en 275 meter lang tunnel og over broer kommer toget højt op over byen til Oberlauscha. Videre går det mod Ernstthal/Neuhaus am Rennsteig. Herefter følger jernbanen igen landevejen over flere imponerende broer til Probstzella.

Det sidste stykke fra Ernstthal er nedlagt, ja hele strækningen blev indstillet i 1997, men i 2002 genåbnede Sonneberg-Lauscha-Neuhaus am Rennsteig med persontog for første gang i mange år. Ernstthal er nu også en endestation, hvor toget endnu engang må skifte retning for at komme de sidste kilometer ad sidestrækningen til Neuhaus.

Det er Süd-Thüringen-Bahn STB, der driver strækningen, og den befares med nye Regio-Shuttle RS 1 motorvogne. De kan godt forveksles med sporvogne, og da strækningen stiger næsten 400 meter på 28 km, giver det mening med ordet bjergsporvej. Køre-

tiden er 45 minutter, og der er 12 stop undervejs.

Det er en solstrålehistorie om en indstillet strækning, der genopstår med pæn succes. Især Neuhaus er et velbesøgt sted for mange turister, der skal ud og vandre i højderne på Rennsteig.

Mit besøg var i maj måned i år, hvor jeg kørte langs strækningen og iagttog denne smukke jernbane, der for det meste følger vejen og fører gennem små idylliske byer.

På den nedlagte strækning Ernstthal-Probstzella står broerne stadig, men sporene er fjernet.

Probstzella og Sonneberg lå begge meget tæt på zonegrænsen til Vesttyskland. Førstnævnte var DDR-jernbanegrænsstation. I dag er der grænsemuseum, og det er slet ikke så travlt et sted som i DDR-dagene.

Travlheden er også væk i Lauscha. Stationsbygningen er lukket. Det samme



Motortoget på vej ud fra Lauscha. Bemærk kommandoposten, der nærmest 'hænger' på bandedæmningen.

Probstzella var engang grænsebanegård mellem DDR og BRD. Skiltet erindrer om den periode.

er blokposten, der er opført op ad støttemuren, men dog ikke fjernet. Det er derimod godsekspeditionsbygningen og de fleste sidespor. Kun de nødvendige spor er tilbage. To perronspor til krydsning, samt et par sidespor. I Sonneberg og omegn er, og var der, et væld af legetøjsfabrikker og hobbyfirmaer, bl.a. modeltogsfabrikanten Piko, der

havde fabrik midt i byen. Bygningerne er siden revet ned, og firmaet er flyttet til en ny, moderne fabrik i et industrikvarter i byens sydlige udkant. På stedet for den gamle fabrik ligger byens nye plads, naturligvis med navnet Piko Platz. Fra Sonneberg udgår der en anden sidestrækning vestpå, til Eisfeld og videre til Meiningen. Også her må

motortoget, kort efter Sonneberg, skifte retning. Det er i Rauenstein, der også er en endestation.

Her er der ikke meget at se på. To perronspor, fire sporskifter og et kryds. Ingen bygninger mere desværre, men togene kører, heldigvis. Denne strækning drives også af Süd-Thüringen-Bahn.



Moderne regionaltog BR 442 i Probstzella.



I Rauenstein deler jernbanen sig - og som det ses, har den højre side et kraftigt fald nedad.



Sonneberg station med et hjulset fra en af de store BR 95-maskiner, der engang kørte på strækningen.



Tekst til det udstillede hjulset i Sonneberg.



Udsigten over banegården i Sonneberg.

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

HOBBY Danmarks største hobbymesse 2018 for alle aldre MESSE

Voksen

50,-

Billetten gælder
til begge dage

Børn op til 14 år
iflg. med voksen
Gratis

ARENA MIDT · KJELLERUP

LØRDAG 29. SEPTEMBER KL. 10-16

SØNDAG 30. SEPTEMBER KL. 10-15

10 års jubilæum
og nu med masser af nyheder
for både børn og voksne!

Mange forskellige stande med modeltog, modelfly,
RC biler, RC trucks, droner og helikoptere,
racerbaner, byggesæt, traktorer m.m.
- Kort sagt noget for hele familien!

*På gensyn til to festlige dage i
Kjellerup mellem Viborg og Silkeborg
- kort afstand til hele motorvejsnettet*

