



MODEL-HOBBY

Spor II m (1:22,5) i Skovby. Fascinerende som originalerne

ÅRGANG 2 NUMMER 8 OKTOBER 2001

Smalsporsparadis

SACHSEN

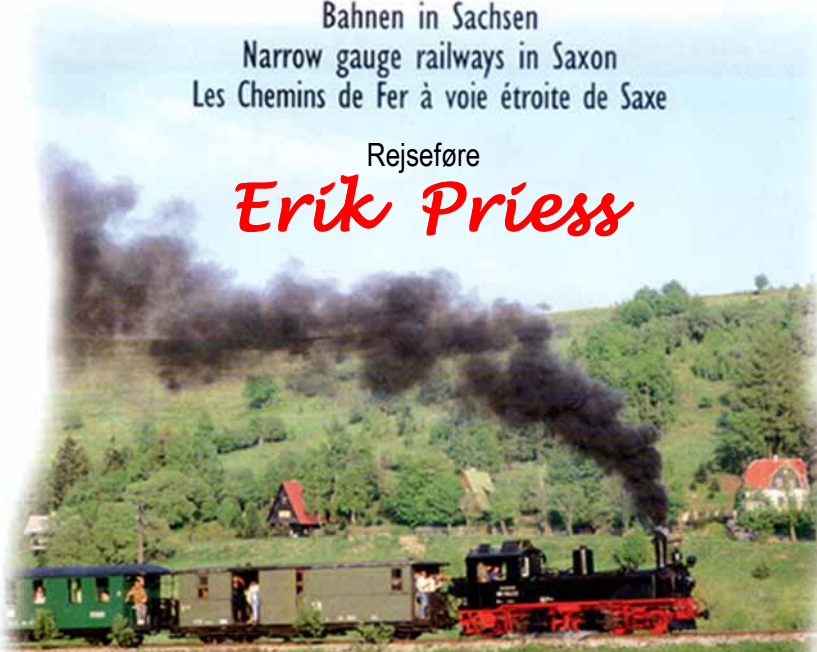
DR



Bahnen in Sachsen
Narrow gauge railways in Saxon
Les Chemins de Fer à voie étroite de Saxe

Rejseføre

Erik Priess



**NU FALMER SKOVEN
TRINDT OM LAND....**

Nej! det er ikke musik eller en dansk efterårssang jeg tænker på.

Det er træerne på anlægget jeg tænker på.

Sidste efterår i oktober nummeret skrev jeg også om træerne og deres flotte efterårsfarver.

Der blev øverst på denne spalte vist et billede af et efterårstræ.

Men - desværre var det jo i sort/hvid - og ingen kunne se de flotte farver.

Derfor prøver jeg igen at indsætte et billede med et træ omend det ikke er det samme. Da jeg på anlægget har over 70 træer, spiller det jo ingen rolle hvilket jeg viser, hovedsagen er, at det er i flotte farver.

Det kedelige ved det hele er, at vi ved der ikke er ret lang tid tilbage, inden det for alvor sætter ind med regn og rusk. Så går det sjove ved at køre LGB udendørs væk. Heldigvis kan man indendørs også styre togene, der så bare kan køre rundt på anlægget mens man tænker på forår og sommer igen!

I NÆSTE NUMMER



**JULESÆRNUMMER
MED
NISSERIER**





Bladet udkommer 4 gange årligt

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR:
Freddie Fenger

Kørsel på anlægget: Hver dag i godt vejr
besigtigelse efter aftale

Adresse: Tunøvej 6 Skovby 8464 Galten
Tlf.: 8694 3975

Det er til tider et hårdt og nedslidende arbejde, men der er ingen "kære mor". Direktøren er streng. Mere fart på, hører man ham konstant råbe.



Erik Priess ny direktør for "ENGDRAGENS HAVEBANE"

Ja, det måtte jo komme.

Man kan ikke blive ved med at være elektriker. Ej heller arbejde døgnets 24 timer med vindmøller.

Erik Priess er simpelthen blevet direktør for en LGB bane i Tilst: "ENGDRAGENS HAVEBANE"



At det skulle ende på denne måde, er jo ufattelig. Man har altid hørt ham sige LGB (!!!!) redaktionen vil slet ikke skrive hvad han plejer at sige.

Tilbage til "ENGDRAGENS HAVEBANE". Personalet klager over, at den nye direktør, er en streng arbejdsgiver. Der skal knokles fra tidlig morgen til sen aften i al slags vejr - og uden pauser. Kun ½ times frokost pause bliver det til.

Der skal fældes træer. De skal afbarkes og slæbes hen til togvognene, hvorefter de køres ud til kunden.

Når der ikke skal fældes træer - eller de skal slæbes til vognene, ja, så skal der graves så blodet springer ud af fingerspidserne.

Heller ikke her, er der nogen "kære mor".

Der skal arbejdes og arbejdes.



Når det så bliver fyraften, så bliver direktøren en helt anden person. Så bliver han "social". Toget kommer nu kørende frem med øl til alle.

Jeg har hørt en fugl synge, at det også gælder når der kommer gæster for at bese anlægget. Så starter banens direktør med at køre "øltoget" frem. Bliver vognene tømt, kommer toget bare med en ny omgang.

På det seneste er han blevet mere venligt stemt over for personalet. Han har bestilt en caboose til transport af personalet til og fra arbejde. De må sågar gå ind i den når det bliver regnvejr.

Fortsætter denne positive udvikling, ender det såmænd med han bliver en populær arbejdsgiver.

Vognparken er også blevet udvidet med yderligere 3 vogne til transport af træstammer.

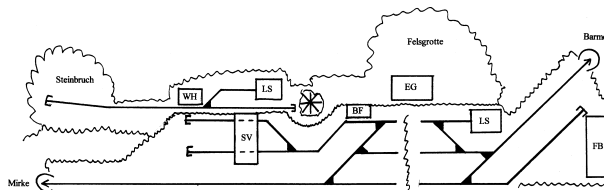
SMALSPORSPARADIS SACHSEN



Dampen var sat hos Erik Priess, som ovenstående billede, til at fortælle bladets læsere om jernbaner i Sachsen (de smalle), desværre er dampen gået af ham til fordel for vind energi.

Redaktionen må derfor udsætte hans artikel i tolvte time. En stor del af bladet var allerede gået i trykken, men vi håber alligevel I bliver tilfredse med indholdet.

Det eneste I så får af Sachsen denne gang, er hvad I kan se på tegningen herover.



Tegningen herover viser lidt af anlægget. "Feldbanen" har tilslutning til den normale smalsporsbane og stenværket, hvorfra sten og grus kan omlades i vogne på smalspors strækningen.

Rundvisningen starter for enden af stenbruddet.



Herfra udgår den lille "feldbane" med spor lagt på løse sten fra bruddet og hen til banegården i Wupperfelsen. Som man kan se foregår optagning og læsning af stenene med en lille gummiged med grab. De kan fås i handelen i skala 1:24 / 1: 25. Noget af arbejdet foregår også pr. håndkraft med skovl og trillebøre som vi kan se på billedet.

Inden toget sætter sig i bevægelse med de fyldte vogne, må lokomotivføreren kontrollere at maskinen er spændt forsvarligt til vognene og alt er som det skal være.



Mens redaktionen gik og ventede på Eriks artikel, var den på besøg i Wupperfelsen, hvor vi så på et LGB anlæg med et tilhørende stenbrud og en "feldbane".

På billedet er vi lige ankommet til stenbruddet - og hilser på formanden, der vil vise os rundt.

Han starter med at vise os arbejdspladsens lokum og eneste sted mod regn og rusk på arbejdspladsen.



Turen til stenværket nær banegården, er ikke uden fare. Vi kan se at toget her skal passere et sted, hvor sporet er støttet af stolper, idet det er hængt halvt ud over klippekanten.

Der skal passes særligt på, det ikke skrider sammen.



Derfor må en ansat fra stenbruddet stå nedenfor og kontrollere stolperne.

Idag er vi heldige. Intet sker - og toget kan fortsætte sin tur videre frem.



Vi er nu kommet frem til stenværket efter at have slynget os langs med klipperne i et langsomt men roligt tempo. Nu er turen kommet til at vognene skal kippe deres indhold af sten ind i stenværkets store fabriksbygning. Senere kan de så fyldes i de større stenvognballast vogne fra smalsporsbanen, der allerede er stillet op nedenfor værket.

Ser vi godt efter på billedet, kan vi se et damplokomotiv også er klar til at rangere vognene ud til hovedsporet, hvor et andet lokomotiv er klar til at overtage trækket til kunden.

Vi kan se der er travlhed. En krokodille er netop ved at forlade stedet med en anden type af stenvogne. Det er vogne med to beholdere på hver. Disse blev tidligere brugt blandt andet af Rhätische Bahn.



Her kan man meget tydeligere se disse vogne. Når stenene fra bruddet ikke skal gennem knuseren i stenværket, bliver de tippet ned fra de små tipvogne på dette sted.

Her bliver de så ved hjælp af en gravko læsset på de større vogne. Også her er damplokomotivet i gang med at hjælpe til at flytte vogne.



Stenene bliver ikke kun transporteret med banen. Der bliver også kørt sten bort med lastbiler. Her bruges den store gummiged vi kan se, til at læsse med.

Gummigeden var tidligere til salg, i en særpakning med en fladvogn fra LGB, hos en af de store legetøjs kæder i Tyskland.

Lastbilerne kan købes i Tyskland og herhjemme. Det er mærket Emek. Der findes mange slags, tillige med en lille rendegraver, der også kan bruges her på stenværket.



Selve stenværket stammer fra Pola og Piko programmet. Det er en særdeles skøn modelbygning med mange funktioner.

På billedet herover, er det lige før frokostpausen. To rangere maskiner har gjort holdt ved bygningen.

Frokoststuen og kontor er på den lille bygning oppe ved "feldbanen".





Når man arbejder nede på smalsporsbanen, skal man jo også have mulighed for at komme op til frokoststuen. Derfor er der bygget en trappe op langs klippevæggen til "feldbanen".

Nu vi er ved klippeafstadsen til den højere beliggende bane, så bruges her til reparation af stenvæggen, samme metode som hos Rhätische Bahn i Schweiz. Man firer såmænd en mand ned i et tov, for at klare en reparation af klippevæggen.



Fra stenværket transporteres sten væk af to baneselskaber. Rhätische Bahn er det største, men Furka Oberalp Bahn transporterer også sten og grus.



Her kan vi se en helt anden type stenballast vogn. På billedet ser vi desuden et FO el lokomotiv i aktion.



På billedet nederst i sidste spalte, er FO lokomotivet ankommet til den store station - og holder nu parkeret foran lokdepotet. Et lille el rangerlokomotiv har tid til at spænde flere vogne på inden turen går videre med to FO lokomotiver spændt for.



Det var en lille forsmag på, hvordan man kan bygge en bane sammen med en lille industri bane.

TILBAGE TIL DET RIGTIGE SCHWEIZ





EN DRØMMEREJSE

Rhätische Bahn og foreningen "dampffreunde der RhB" havde sidst i august i fælleskab arrangeret en yderst usædvanlig rejse gennem det Schweiziske bjerglandskab. Udgangspunkt for den 388 km lange rejse med forskellige historiske lokomotiver, var fra Stationen, Le Prese i Puschlav i skøn sommervej den 23. august.

Extratoget var spændt efter de to gamle elmotorperson vogne ABe 31 og 32 fra Bernina Banen.

Ned over Brusio med den markante vendesløjfeviadukt gik turen til Tirano.

Det var bestemt at den gule renoverede elmotorperson vogn ABe 30 skulle have trukket extratoget. På grund af en skade med styringen, kunne den ikke indsættes.



Herover ses ABe 31 og 32 med Pullmanvognene på vej til Bernina Passhöhe. Helt snydes for de gule skal vi dog ikke idet jeg har indsat et lille billede med den komposition fra tidligere rundtur.

Fra Tirano kørte toget så over Poschiavo og Alp Grüm, med den skønne udsigt til Palügletscheren, forbi Bernina gruppens gletschere til Pontresina.

Om fredagen overtog en Krokodille turen fra Pontresina og til Samedan.



Fra Samedan overtog Ge 4/6 353 styringen af toget. Langt fra dets normale indsatsområde trak det extratoget over Albula til Filisur, med en afstikker over den imponerende Wiesener viadukt til Wiesen.

Derefter gik rejsen videre til Thusis, forbi de talrige borge og slotte i Domlesch til Reichenau-Tamins.

På steder med særlig smuk udsigt, kørte toget langsomt over viadukterne.

Fra Reichenau kørte toget nu gennem Rhinslugten, også kendt som det Schweiziske "Grand Canyon". En af RhBs skønneste jernbane strækninger. Videre til Disentis.

I Disentis overtog FO-lok HGe 4/4 I 32, fra 1940, nu styringen af vores extratog.

På turen op til Oberalp passet havde lokomotivet nogle problemer med vakumbremserne. Lokoføreren fik dog hurtigt udbedret skaden.



Her er FO-lok HGe 4/4 I 32 på sidste etape før Oberalp passet.



Efter Andermatt nåede de 75 rejsende etape målet Realp. Her skulle der foretages en afstikker med Furka Dampf Bahn til Gletsch, hvor der skulle overnattes.

Imens blev Pullmanvognene kørt til Oberwald, så de lørdag morgen stod klar til, at køre selskabet videre gennem det maleriske Goms, med temperatur som på en sommerdag, til Brig.

Her var der mulighed for, at bese det nye FO-depot i Glisergrund.

Fra Brig slæbte BVZ-Krokodille HGe 4/4 15, fra 1930, toget gennem Tal der Matter til Zermatt. Her bød BVZ alt hvad en kærkommen tur kan forvente. I det bedste vejr kunne de smukke motiver fotograferes.



Højdepunktet på den herlige 4 dages drømmerejse, var dog udflugten med en Pullmanvogn op til Gornergrat søndag morgen. Med en personmotorvogn var en del af rejseselskabet kørt i forvejen, for ved forskellige fotoholdt, at kunne fotografere motorpersonvogn 3062 og Pullman salonvognen foran den fantastiske Walliserbjergkulisse og Matterhorn.

På Gornergrat, i 3088 m's højde, var det en udsøgt fornøjelse for rejseselskabet, at skåle i et glas champagne.



ET SIDSTE FARVEL TIL SCHWEIZ



Som tidligere omtalt i MODEL-HOBBY nr. 2 fra Juli 2000 kom RhB krokodille Ge 6/6 I 411 ud for en alvorlig skade og måtte tages ud af drift.

Rhätische Bahn har foræret 411 til det Tyske Trafik Museum i München tillige med Salonvogn A 1154.



På drejeskiven i Landquart, takker Museums direktør Frau Hladky for den storslåede gave fra RhB.

På det nederste billede ses omladning af RhB Ge 6/6 I 411 til en normalspors transportvogn i Landquart.

Bagerst kan ses salonvogn A 1154 som også skal til München.



SMALSPORS-AKTUELT



I relation til Erik Priess's artikel fra Sachsen, har jeg valgt at vise Sachsen-modeller fra LGB her på siden.

Lok. IV K 132 er kommet som grøn traditionslokomotiv. Modellen er 47 cm lang og vejer 3,6 kg.

Der er også kommet to forskellige personvogne.

En grøn 3 classes vogn, **K 44C 3**

samt en brun 3 klasse, **K 18C 3.**

ANDRE 2001 NYHEDER



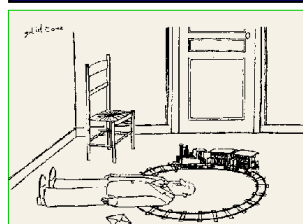
Til Glacier-Expressen er der kommet de nye FO-panoramavogne 1 klasse Til RhB er der kommet en ny godsvogn med skydedør "Rhäzünser" samt en 1/2 klasse vogn til "Arosa-Expressen" samt en MOB godsvogn "Ausoni".

RhB NYHED:

RhB har stadigvæk stor efterspørgsel på nostalgispisevogne. Derfor er den tilbagekøbte, WR 3814 fra Furka Dampbahn, blevet renoveret. Den stammer tilbage fra den dengang selvstændige Berninabane. Vognen ses i mørkeblå med emblem fra Pullman vognene.



LAST NOT LEAST



Brev fra skattevæsenet!

Han skulle ikke have brugt pengene til et LGB start-sæt.



Pas på med udendørsbanen direkte på græsplænen.



Enhver togføres mareridt! Kørerne, der gemmer sig i tunnellen i regnvejr.

Redaktørens mareridt er, at bladets **læsere** også **gemmer sig med deres indlæg.**