

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 50 · April 2020

DKK 130,-

N-maskinernes sidste tid



★★★★50★★★★



Bestil dit abonnement

Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk

BK 16.04.2020 - 10.06.2020

DKK 130,- - Euro 17,50

ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00050

BK returuge 24



■ BR 86 og BR 24 fra Roco



■ Cxm-rystevoerne på vej fra hobby trade

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 50, 9. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.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. 1.300. Løssalgspris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2020:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 635,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 735,-
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 835,-

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Folkesparkassen
Reg. nr: 9860 – konto nr: 0000 76 80 30
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 abonnements udløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
(Sparkassen Kronjylland)
SWIFT/BIC: KRONDK22 (betal i Euro)

Spørgsmål om betaling:

Spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 61 42 66 21

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

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Copy-Paste modelbane	4
Horsens-Odder Jernbane	7
Horsens Havn	11
Rettelser	11
ODIN-lokomotivtypen i engelsk sammenhæng og ODIN som spor 1 model	12
DSB litra N og de sidste ture	19
Marcipanbrød-rene.....	
1948-loven om modernisering. Forudsætningerne for privatbanernes modernisering fra 1948	24
Stemplet	29
Faaborg set fra luften	30
Nyt fra hobby trade	32
Og alt det andet	34
BR 86 fra Roco	40
Steppehesten galopperer igen	42
Nye bøger	44
Om Kongeskibet Dannebrog	46
Thorngreen på Strøget	47
E 987 fik nyt hjemsted	48
Et par sjældne modeller	50
Skilte fra Skilteskoven	53
Ny CIWL-sovevogn fra Jouef	54
Nye amerikanere - og en tysker	56
DR-godsvogn fra Roco	58
Brawas mælkevogn	59
Nyheder på vej	59



De første eksemplarer af Odenses nye Stadler-sporvogne er nu
ankommet til kontrolcentret i Hjallesø. Samtidig er selskabet
bag Letbanen begyndt at ophænge køretråd, og flere og flere ste-
der er sporarbejderne i gang, men endnu er der dog ikke tale om
en sammenhængende bane, da der stadig mangler sporarbejder
i mange kryds. Foto Odense Letbane

Forsidefoto:

Stort billede: N 208 rangerer med Interfrigo-kølevogn i Kolding 1968.

Foto Kaj Pedersen

Lille foto: BR 86 og BR 24, nyheder fra Roco. Foto SoB

Lille foto: Cx/Cxm-rystevogne fra hobby trade på vej. Foto SoB

Leder

Velkommen til dette jubilæumsnummer, det halvtredsindstyvende af slagsen. Halvtreds numre, det må fejres - men hvordan gør man det? Allerførst ved at takke alle læsere, abonnenter, forhandlere, annoncører og producenter for jeres store opbakning til bladet - uden den var der jo intet at fejre. Dernæst ved at markere det med endnu flere og spændende artikler end ellers, men det må I - læserne - afgøre, om det er tilfældet.

Det runde tal falder sammen med en mængde andre runde tal: I år er det 100 år for Genforeningen, hvilket senere bliver markeret her i bladet; det er samtidig 80-års dagen for Besættelsen 9. april 1940 og 75-års dagen for Befrielsen 4. maj 1945, men da Spor og baner for fem år siden i nr. 20 og 21 markerede disse datoer med særskilte artikler, vil jeg ikke gøre så meget ud af det i år. Noget vil der nok komme, men lad os se.

Til gengæld skal det markeres, at det i år er 50 år siden, at DSB vænnede sig af med at ryge - det sidste planmæssige damptog kørte den 15. maj 1970. Det var en E-maskine; men allerede i februar var N-maskinerne definitivt taget ud af drift, så det vil blive markeret med en række unikke billeder og artikler. Året igennem vil jeg bringe mange billeder af damplokomotivernes sidste år herhjemme.

Nürnberg-reportagen i sidste nummer fik ikke mange af de øvrige ting med - tiden var for knap, og jeg kunne ikke nå det. I stedet følger her en mindre gennemgang af nogle af de andre ting, jeg faldt for. Desværre måtte forårets store

DMJU-messe i Kolding aflyses på grund af corona-virusset, så her blev vi alle "snydt" for denne begivenhed, men - sikkerheden kommer altid først. Hvad denne pandemi medfører på længere sigt, er det nok for tidligt at udtale sig om. Det vil ikke undre, hvis mange af de annoncerede nyheder udskydes eller måske slet ikke kan leveres, men vi må jo erkende, at det er luksusproblemer. Forhåbentlig kan andre arrangementer afholdes i årets løb, når situationen er kommet under kontrol. I øvrigt har Fleischmann meddelt, at produktionen af Profi-Gleis (H0) ophører, så hvis man bruger dette system, skal man nok opkøbe resterne nu.

Og derudefra

DSB har nu bestilt nye tog - et ret usædvanligt valg: Det bliver nemlig de spanske Talgo-tog, der om nogle år bliver indsat på den vigtige forbindelse København-Odense-Hamburg - endda med de nye Vectron-lokomotiver, ét i hver ende. Det er åbenbart billigere end at anvende styrevogne - ja, verden er blevet mærkelig. Nå, men der er grund til at glæde sig til de nye tog - jeg har selv kørt i Talgo-sovevognstog i Tyskland, og det var en særdeles behagelig oplevelse - god plads,

behagelig kørsel, kvalitet i design og udførelse - så nu venter vi bare på de nye tog.

Ved et tilfælde udkommer dette jubilæumsblad også på Dronning Margrethe II.'s 80-års dag, så derfor er der også et par 'kongelige' historier med - fra hver sit hjørne af området, må jeg sige. Men bare rolig, ikke mere kongerøgelse for denne gang!

Og så vil jeg overlade scenen til nr. 50 med håb om, at der vil blive mange andre jubilæer at fejre i fremtiden. Under alle omstændigheder, god fornøjelse - og på gensyn i nr. 51!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

ABONNÉR PÅ

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

NÆSTE UDGIVELSE
11. juni 2020

Kontakt:

Spor-og-baner@outlook.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

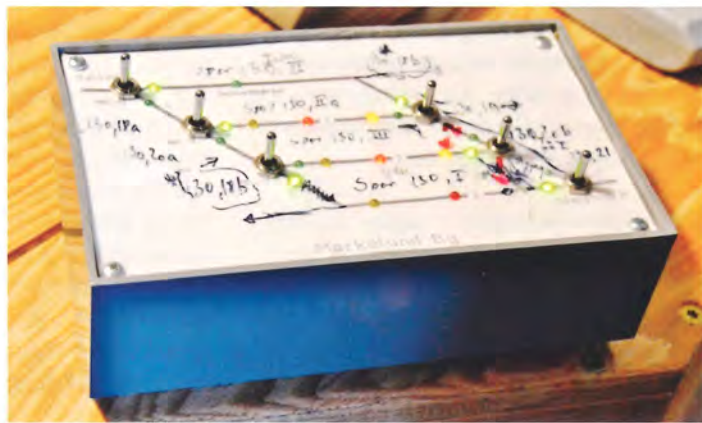
Copy-Paste modelbane



Et vue ud over anlægget



En ældre, men ny-digitaliseret Märklin My



Sporpulten, der startede det hele.

Tekst og fotos Niels Nørby

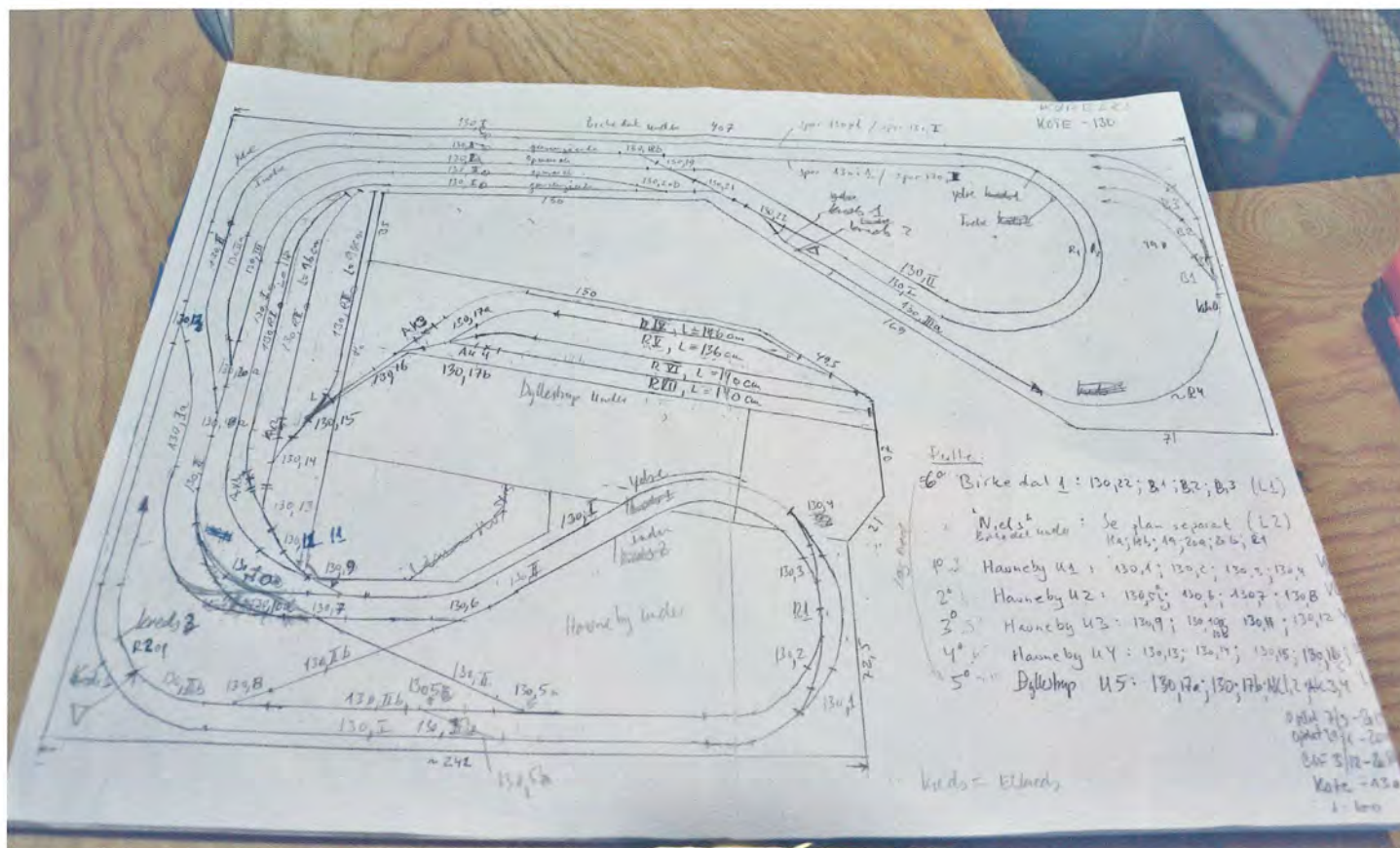
Som inkarneret modelbaneentusiast er det altid en fornøjelse at opleve, når andre kan have glæde af det man selv går og pusler med i sin fritid. De fleste har således nok på et eller andet tidspunkt kopieret hele eller halve idéer fra andre anlæg, hvor det lige føltes perfekt til brug i ens egen "lille verden". Men det hører nok alligevel til sjældenhederne, at man møder en ligesindet, der mere eller mindre har sat sig for helt at kopiere ens eget modelbanekoncept til sin egen kælder. Vel at mærke, når der ikke blot er tale om et standardanlæg fra

eksempelvis et af de store modelfirmaers hånd, men derimod om en ganske unik og over lang tid udtænkt sporplan.

Historien begynder med, at undertegnede satte en lille hjemmebygget, analog sporpult til salg på nettet. Pulten havde været anvendt til styring af min skjulte opstillingsbanegård, men var grundet digitalisering af anlægget nu blevet til overs. En køber meldte sig, og vi blev enige om en handel. Samtidig afslørede køberen - Carsten - at han var blevet kraftigt inspireret af mit private anlæg "Svenstrup H." og derfor var gået i gang med at tilpasse sporplanen herfra til sine

egne pladsforhold. Så sporpulten kunne vel næsten ikke finde anvendelse et bedre sted end i noget, der lignede vante omgivelser!

Naturligvis blev det straks aftalt, at vi skulle mødes i hinandens kælderlokaler, så vi kunne bese tilstanden på de to mere eller mindre siamesiske anlæg. I september måned 2019 var tiden kommet til et visit i Carstens "allerhelligste gemakker" i Kongens Lyngby. Indledningsvis skal det nævnes, at Carsten, der er pensioneret ingeniør, har beskæftiget sig med modelbane stort set hele livet. Faderen, der selv var stærkt modelbaneinteressert,



Den underste del af Carstens sporplan. Ligheden med Svenstrup H. er slående.



Tankvogne på stribe. Både selvbyggede udgaver med over 50 år på bagen og de helt nye modeller fra McK.

var ofte på forretningsrejse i Tyskland op igennem 1960'erne og hjembragte altid et eller andet nyt til familiens fælles modelbane. Også Carstens broder er ramt af modelbane-bacillen, og utallige timer er derfor anvendt efter skoletid på familieboligens loft. Anlægget var her på statelige 20-25 m².

Rigtigt meget dengang måtte selvbygges, og Carsten viser mig en stump tre-lederskinne, der er fremstillet af hjemkøbte plastsveleband og messing-profilskinner. Alt sammen sømmet minutøst på en bund af groft sandpapir og tyndt krydsfiner. "Far fremstillede

eksempelvis selv sporskifter med forblidelige, slanke 8° afgreninger", fortæller Carsten. "En opgave som nok kun de mest hardcore modelbyggere i dag ville gå i gang med." Desuden blev der bygget eller ombygget forskellige godsvogne til DSB-udgaver, bla. tankvogne fra firmaet Shell, hvoraf Carsten stadig har et par nydelige eksemplarer kørende.

Faktisk har Carsten rigtigt meget kørende materiel stående i sine reoler og på anlægget. Efter faderens død delte drengene alt modelbanetilbehør, og med den hen over årene yderligere anskaffede mængde materiel indikerer vognlister-

ne en portefølje i omegnen af 40 lange personvogne og over 120 forskellige godsvogne. Antallet af lokomotiver er ikke optalt helt exakt, men er passende stort. Udvalget spænder over både danske og udenlandske baneforvaltninger og alle de kendte mærker er repræsenteret, inkl. flere særdeles velholdte danske Long-modeller. Processen med at digitalisere materiellet er for længst sat i gang, og nyligt er et af de gamle Märklin My-lokomotiver blevet udstyret med dekoder. Denne nostalgiske maskine optræder således i fuldt vigør på Carstens bane, mens andre modeller endnu fremstår en smule udrangerede.



Carsten koncentrerer sig om at sende N-maskinen på rette vej. I baggrunden ses tegninger af børnebørn og sporplaner til Svenstrup H.



Hjemmebygget skinnestykke fra barndommens modelbane



Anlæggets største station, Birkedal (=Svenstrup H.)

Ud over det alt kørende materiel har Carsten et ukendt stort antal hjemmebyggede huse og forskellige ældre, pudsige tilbehørsdele liggende på lager. Var det måske noget med et Faller Racerbane Start-lyssignal fra omkring 1970? En guldgrube af accessories.

Med hensyn til selve Carstens bane, der jo var besøgets egentlige formål, er ligheden med undertegnede's anlæg slående. Det originale Svenstrup H. er opbygget som et stort "E", men af pladshensyn er midter-øen i Carstens version bygget helt tæt sammen med den sydlige tunge. Desuden er sporene i "det skjul-

te" tilpasset hans egne ønsker til driften, men undertegnede føler sig alligvel straks hjemme blandt anlæggets elementer. En ganske pudsigt følelse. De enkelte byer på anlægget har naturligvis fået andre navne (Dyllestrup, Birkedal osv); dog er Havneby, til min store glæde, stadig at finde.

Endnu mangler en del arbejde med anlægsplade og spor, men arbejdet skrider hastigt fremad, og kørsel er mulig. Side-løbende indbygges der spormeldekontakter i de forskellige afsnit, og sporskiftedekoderne ligger allerede og venter på hylden, idet anlægget også er tiltænkt en digitalt styret fremtid. For tiden kon-

trolleres driften med en Märklin Mobile Station, men Carsten forventer snarest at opgradere til en mere kraftfuld enhed, formentlig en Central Station 3. Herom fik vi en god snak, bla. omkring "fordele og ulemper". (Red.bem.: Carsten har efterfølgende anskaffet sig en CS3).

Alt i alt et herligt og interessant besøg, og efter at være blevet fortræffeligt bevareret med frokost og kaffe og fyldt op med nye modelbaneindtryk, vender Spor og Baners reporter næsen vestpå og kaster sig ud i den tiltagende, storkøbenhavnske myldretidstrafik. *Artiklen er skrevet inden Corona-virussets indtog.*

Horsens-Odder Jernbane



HOJs godstog med 3 vogne på Horsens Havn med retning mod Horsens Banegård. DSBs havnespor ses til højre. Huse, spor og rækværk kan måske genkendes fra dioramaet præsenteret i Spor og Baner nr. 48, december 2019. Foto: Fotograf Hjalmer Jørgensens søn.

Af Rasmus Wiuff

Trofaste læsere af dette blad vil måske have bemærket, at jeg har haft et særligt forhold til Horsens Havn og dens omgivelser. Til de mest interessante omgivelser hørte Odderbanen, som lå nord for havnen på en strækning af ca. 1 km. Tæt på havnen lå trinbrættet Horsens Havn. Horsens-Odder Jernbane, HOJ, var en af Danmarks mindste og ubetydeligste jernbaner. Det var ikke meget, der stod om den i min barndoms tog-bibel, "Jernbanens Hvem Hvad Hvor" fra Politikens Forlag 1959, jf. kopi fra bogen. Ikke engang trinbrættet på havnen er med på det lille kort. HOJ blev indviet den 14. maj 1904 og sidste tog kørte 31. marts 1967. Banens opland var tyndt befolket, og der lå kun små landsbyer stort set uden virksomheder. Fra Søvind var der dog periodevis betydelige mergeltransporter. Odder havde i forvejen god forbindelse til Århus via Hads-Nings Herreders Jernbane, HHJ, og Odder var derfor orienteret mod storbyen Århus både med hensyn til person- og godstrafik.

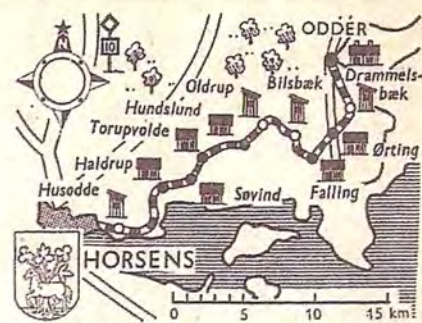
Fra 1956 til 1966 boede jeg med udsigt til havnen og Odderbanen. Både havne-

banen og Odderbanen gav sig lydeligt til kende med fløjtesignaler og hornsignaler, så jeg blev altid orienteret, om der var noget at kigge efter. Især trafikken på Odderbanen var hørbar. Skinnebussen kom forbi fra tidlig morgen til sen aften, og ved passagen af hver af de mange ubevogtede overkørsler ned til havnen afgav den advarselssignal. Man kunne følge den i lang tid fra den første fjerntuden ude langs fjorden til de sidste trut inde i byen – eller omvendt. Denne lyd-kulisse fungerede som klokken i et kirketårn; uanset hvor man var i området, så vidste man altid nogenlunde, hvad tid på dagen det var. Og hvis der var afvigelser i den daglige rytme, var det noget, man fornemmede ubevidst.

Men mere spændende end skinnebussen var Odderbanens godstog. Det kørte mod Odder, efter jeg var gået i skole, men om aftenen kom det tilbage ca. 19.40. Det var altid spændende at se, hvor mange godsvogne, der var med. Jeg vidste jo godt, at banen var lukningsstruet, så få godsvogne var et dårligt varsel, mens mange vogne gav en god fornemmelse. En dag besluttede jeg mig for systematisk at tælle vognene i aften-godstoget. Det med at tælle vogne hører

Horsens-Odder jernbane.

Allerede i 1874 fremkom de første planer om en jernbaneforbindelse mellem Horsens og Odder. Den endelige lov stammer fra 20. marts 1901, og koncessionen udstedtes den 24. juni s. å.



Anlægsarbejdet blev sat i gang i april 1902, og den 14. maj 1904 påbegyndtes regelmæssig drift med 4 tog daglig i hver retning.

Privatbanen ejes af Horsens-Odder Jernbaneaktieselskab.

Tal fra Horsens-Odder banen:

Løbenummer i køreplanen	62
Banelængde, kilometer	34
Fast ansat personale	18
Hurtigste forbindelse, minutter ...	50
Damplokomotiver	1
Motorlokomotiver og -vogne	4
Driftsindtægter	kr. 380.354
Driftsudgifter	kr. 441.652
Driftsresultater	÷ kr. 61.298

Få fakta om HOJ i Jernbanens Hvem Hvad Hvor. Hurtigste forbindelse (skinnebus) var den gang 50 minutter. I dag bruger bussen samme tid.

vist til en af særhederne hos nogle af os tognørder. Min storesøster syntes i hvert fald, at jeg var sær. "Hvis du er så toggal, hvorfor ser du så ikke på de særligt spændende vogne i stedet for blot bevidstløst at tælle dem alle sammen?", sagde hun så kært, når jeg så et langt DSB-godstog køre forbi. Men hun havde nu heller ikke helt ret, for jeg kunne da godt samtidigt både tælle og se på de spændende vogne.

Nå, med Odderbanen blev det alvor. Fra mandag den 25. september 1961 begyndte jeg at tælle, så vidt muligt hver aften. Når tiden nærmede sig, skærpedes min lyttesans, og straks det første trut var registreret, skyndte jeg mig op i husets sydværelse, hvorfra der var udsigt til havnen og Odderbanen. Resultatet blev noteret med en prik og en streg på millimeterpapir. Lokomotivet var altid HOJ DL 400, et Frichs diesellokomotiv ("rulleskøjte") fra 1953 med 375 hk. Efter lokomotivet kom HOJ E 433, en kombineret person-, post- og rejsegodsvogn, som fungerede som togførervogn.

I 1953 begyndte en omlitrering af alt materiel på Odderbanen, således at første tal skulle være 4. Tallene 1, 2 og 3 var reserveret til de øvrige baner under Horsens Privatbaner: Horsens Vestbaner (HV), Horsens-Bryrup-Silkeborg (HBS) og Horsens-Juelsminde (HJJ). I sine velmagtsdage var den samlede længde af Horsens Privatbaner knap 200 km. I dag er kun Veteranbanen Bryrup-Vrads (VBV) tilbage med en længde på 5 km.

HOJ havde to damplokomotiver, L 405 og L 406, som begge var overtaget fra Horsens Vestbaner. Jeg husker ikke at have set dem i drift på Odderbanen. L 405 er for længst skrottet, mens L 406 en kort tid kørte som HV 2 på VBV. Nu står maskinen hensat på et sidespor i Vrads. Ikke så langt herfra stod i nogle år i 60'erne damplokomotivet HBS L 205 sammen med en togførervogn og en personvogn, se fotos. Lokomotivet blev i sin tid bygget til Horsens Vestbaner som HV3, da de i 1928 fik normalspor. I dag kører denne maskine på Mariager Handest Veteranjernbane, igen som HV 3.

Diesellokomotivet DL 400 endte sine dage som rangermaskine hos Det Danske Stålvalseværk i Frederiksværk. Da det ikke kunne klare den tjeneste mere, endte det formodentlig i den store smel-



HBS L 205 i Vrads, efteråret 1963. Forfatteren kigger ud.



Vognstatistik foråret 1962 pyntet med en tegning af et godstog med 4 vogne.

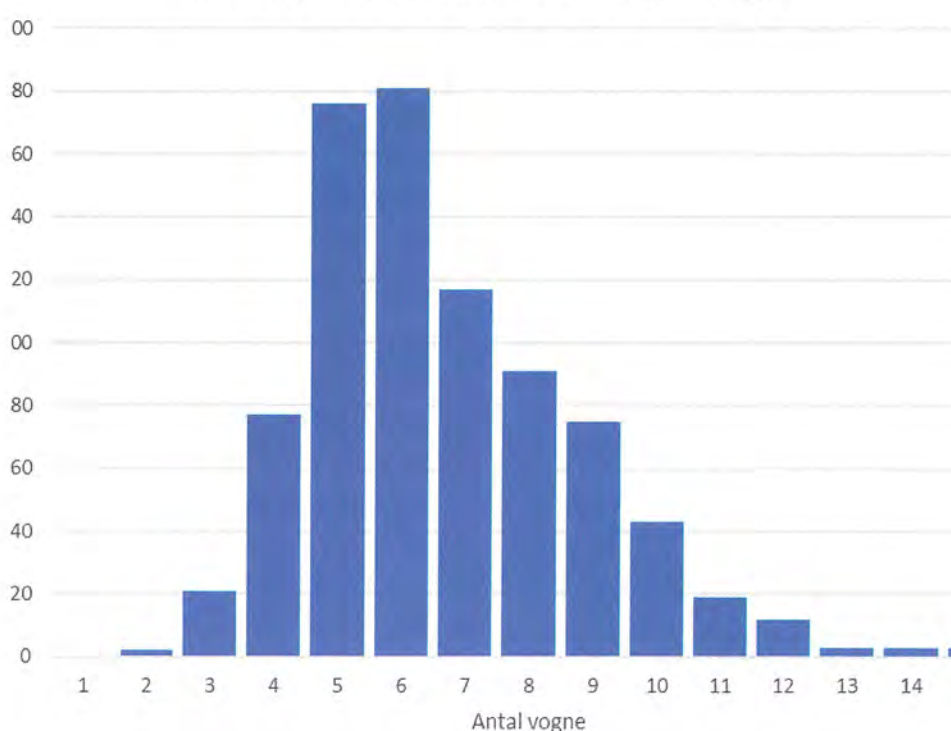
teovn – en skæbne, som har overgået andre lokomotiver. I dag indgår dets stål måske i en bro, et hus eller end en vindmølle.

Tilbage til tælleriet: Jeg overvejede i begyndelsen, om togførervognen skulle tælles med. Den var jo sådan set kun dødvægt, ikke en rigtig godsvogn. Men med den blev antallet af vogne større, så den blev talt med – rent selvbedrag. Å propos dødvægt: Lokomotivet vejede ca. 39 tons, vognen ca. 14 tons. Godstoget skulle godt nok være langt, for at det kunne betale sig at køre – og det var det sjældent.

En gang i 1960'erne fik de fleste overkørsler advarselssignaler med blink og klokker. De gjorde det endnu lettere at følge togtrafikken. Jeg talte godsvogne frem til forsommeren 1965. Pludselig holder grafen op uden bemærkninger. Jeg havde fået andre interesser, ikke mindst piger, og så blev tælleriet både meningsløst og pinligt. I de næsten fire tælleår talte jeg 5.472 vogne fordelt over 823 tælledage. Det giver 6,65 vogne i gennemsnit, inklusive den famøse togførervogn. Dengang var der endnu ikke lørdagsfri, og jeg mener også, der kørte godstog om lørdagen. Det betyder, at ca. 75 % af alle godstog blev registreret, hvilket passer meget godt med frafald pga. sommerferie m.m. (sygdom var normalt ikke gyldig grund til fravær). I nødstilfælde tog min søster vagten – et positivt træk. I histogrammet kan man se antal dage med et givent vognantal, inkl. togførervognen. Man kan se, at det typiske godstog havde 5-6 vogne. Rekorden var 15 vogne, hvilket jeg oplevede den første og tredje tælledag og kun en dag mere. Bunden med kun to vogne blev nået to gange. Et spørgelses-godstog med kun togførervognen oplevede jeg heldigvis aldrig.

De typiske vogne i godstoget var DSBs litra HØ og dens hvide fætre (jf. fotoet fra Horsens Havn), forskellige varianter af DSBs litra Q, lidt af HOJs egne lukkede vogne og i ny og næ Carlsberg- og

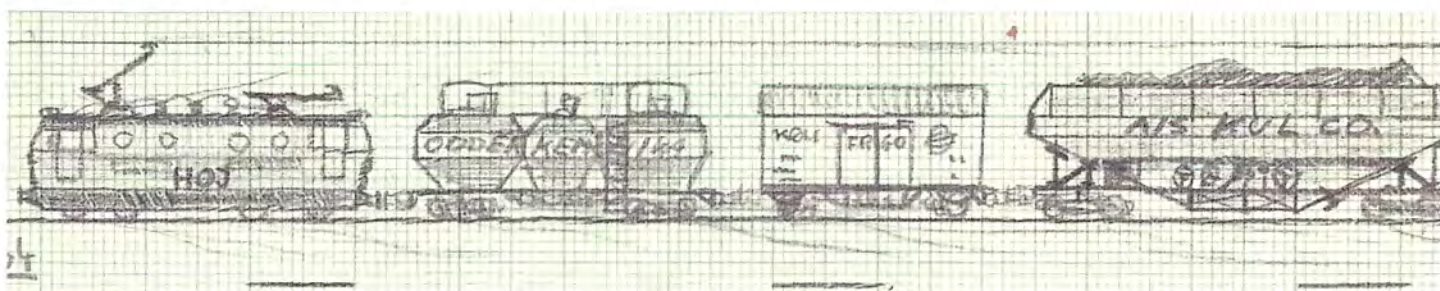
Antal dage med 2, 3, 4, ... , 13, 14 og 15 vogne



Histogram visende antallet af dage med fra 2 til 15 godsvogne (inkl. togførervognen).



HHJs E45 fra Odder Andels Svineslagteri.



Vectronlignende lokomotiv på Odderbanen ca. 55 år før DSB – en fremtidsdrøm tegnet en af de sidste tælledage.

Tuborgvogne. Banens egne åbne godsvogne kom tomme retur, når de havde været i Odder med kul til Odder Gasværk. De blev lastet på Horsens Havn fra de samme skibe, som kom med kul til Horsens Gasværk. De fuldtlastede vogne blev normalt kørt i særtog til Odder, mens jeg var i skole. Vognene blev tømt i Odder, og i de følgende dage kom de drypvis hjem igen. Et enkelt efterår var der også en del roetransporter i banens egne vogne. Derimod var transport af mergel ophørt før min tid.

Industrimodeller af danske privatbaners godsvogne var og er en sjældenhed. Liliput producerede fra først i 1970'erne og nogle år frem en fin lille model, hvis forbillede tilhørte Odder Andels Svineslagteri. Den var literet som E 45 under HHJ, ikke HOJ. Forbilledet blev vist mest brugt til transport mellem Odder og Århus Havn, jeg husker i hvert fald ikke at have set den på min Odderbane. Men da modellen en dag stod i en butik, måtte jeg naturligvis købe den. Vognen er fint detaljeret, men temmelig ukorrekt. For eksempel har den almindelige hængslede døre i modsætning til originalens skydedøre. Men med de fine logoer på siden pynter den på enhver modeljernbane.

Det gennemsnitlige antal godsvogne på 6,65 pr. tog dækker over en svag tilbagegang over perioden. Det kan statistisk vises, at gennemsnittet faldt fra 6,80 i september 1961 til 6,50 i forsommeren 1965. Ses der bort fra togførervognen var tilbagegangen i de rene godsvogsmængder kun 5 %. Men også persontransporten gik tilbage, og den 31. marts 1967 kørte den sidste skinnebus. Jeg var med frem og tilbage. Det var første gang jeg kørte med Odderbanen, så min støtte havde kun været moralsk. Jeg kan huske, at motorvognsføreren havde tårer i øjnene, da vi nærmede os Horsens Banegård. Dengang syntes jeg, at det var lige lovlig megen følelse for en jernbane – i dag kan jeg udmærket forstå ham.

			Horsens-Odder Jernbane		DANMARKS PRIVATBANER	
			- billet			
	H	F				
M	X					1
E			til			
A			Odder			2
Henrejse			over			
dag	måned	år				
31	03	67				
Fra						
66 - HORSENS						
Pris			og tilbage			
8 kr 25 ø						
			Om betydningen af kodeangivelserne mm, se bagsiden			
			Nº 4913			

8,25 kr. var mit samlede økonomiske bidrag til Horsens-Odder Jernbane



Læskuret på trinbrættet Horsens Havn den 7. september 1966. DSB's havnespor ligger i forgrunden. Foto Holger B.D. Sørensen.



HOJ P 481, åben, lavsidet godsvogn, som bl.a. blev brugt til at køre kul fra Horsens Havn til Odder Gasværk, fotograferet den 22. august 1962. Foto HBDS

Horsens Havn



Odderbanens skinnebus på den farlige strækning på Horsens Havn den 7. september 1966. Knallerten kører så tæt på skibbe-bussen, at man må formode (håbe), at skinnebussen kører bort fra fotografen. I så fald er personbilen i færd med en hasarderet overhaling, som snart kommer i konflikt med lastbilen i baggrunden. Skinnebussen kører udfor H. Therkelsens barbersalon, hvor forfatteren blev klippet. Foto Holger B.D. Sørensen

Rettelser

En læser har gjort mig opmærksom på at åbningsbilledet fra Nürnberg-messen med de flotte vinbjerger ikke var fra Rhinen, men fra Bullay ved Mosel. Tak til den skarpsindige læser, hvis navn jeg til gengæld heller ikke fik fat i!

I nekrologen over Lars Viinholt-Nielsen var fotografens navn desværre forsvundet. Fotografen var Asger Christensen, der tog billedet af Lars og hans hustru Bodil, da de for nogle år siden kørte med vognene fra Orient-Ekspressen fra Venedig til København.

Værre var det med artiklen "Der kom et brev med posten". Her gør Niels-Henrik Lund, Thisted, opmærksom på en række fejl. Jeg fik bl.a. skrevet, at alle spor er C-spor - men det er tydeligt, at det er K-skinner over hele anlægget. Forsidebilledet, som gentages inde i artiklen, viser Mx nr. 1034 og derfor ikke en My, som jeg skrev - men de ligner dog hinanden.... Og for at det ikke skal være nok, viste billedet på side 9 ikke et rødt IC-tog, men derimod en typisk Kystbanestamme med Mx, CLE, CL og



Perrontaget i Nykøbing F. fjernes ved ombygningen i 1962. Foto HBDS

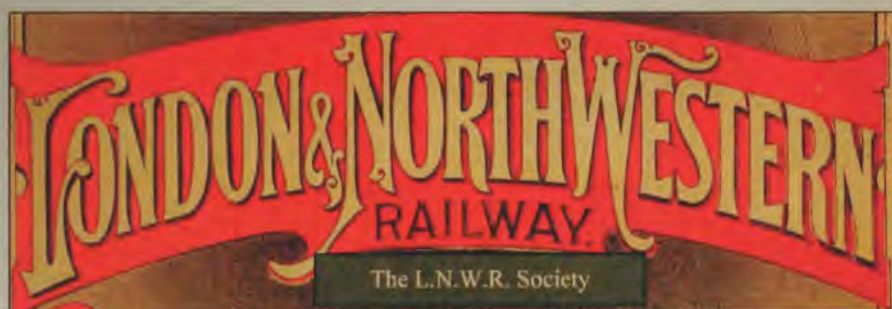
AL hægtet efter, så - som Niels-Henrik skriver - så må IC-toget være kørt forbi lidt tidligere... Det lader vi stå, det er sikkert rigtigt - og så beklager jeg de mange fejl.

I øvrigt havde også Ålborg banegård perrontag af "Faller-typen", som omtalt

i sidste nummer; endvidere var der et lignende perrontag i Nykøbing F.

Flemming Dam gør opmærksom på, at det også fandtes i Slagelse, og at Faller-modellen slet ikke er ny, men har 10-15 år på bagen.

ODIN-lokomotivtypen i engelsk sammenhæng og ODIN som spor 1 model



We welcome you to.....



The 30th Annual Crewe Luncheon

To be held at the

Crewe Arms Hotel

Nantwich Road, Crewe, CD2 6DN

On Saturday 16th November 2019

With your host: Mr. Ken Wood

The speaker this year is **Dr. Michael Bailey M.B.E.**,
President of the Stephenson Locomotive Society, who will give
an illustrated talk entitled:-

**"The Products of Sharp Brothers and their place
in the development of the Victorian Locomotive".**

Photo Source:
Railway
Magazine

MENU CARD

Mr. P. Thestrup

Af Poul Thestrup

Medlemmerne af det engelske "The London & North Western Railway Society" interesserer sig, som man kunne antage ud fra navnet, fortrinsvis for denne bane. Hvad man ikke kan gætte på forhånd, er imidlertid, at det især er banens rullende materiel, der interesserer dem, og at mange af selskabets medlemmer bygger

modeller af banens tidlige lokomotiver og vogne.

I selskabets aktiviteter indgår en årlig frokost i Crewe syd for Manchester, og i september 2019 var de nået til frokost nr. 30 i rækken af Crewe-frokoster. Efter selve frokosten var der foredrag af Dr. Michael Bailey om: "The Products of Sharp Brothers and their place in the development of the Victorian Lo-

Forsiden af menukortet fra The L.N.W.R. Society's frokost i Crewe 16. november 2019. Billedet på midten er hentet fra Railway Magazine og viser præsentationen af den færdige ODIN-replika på Danmarks Jernbanemuseum i april 2018

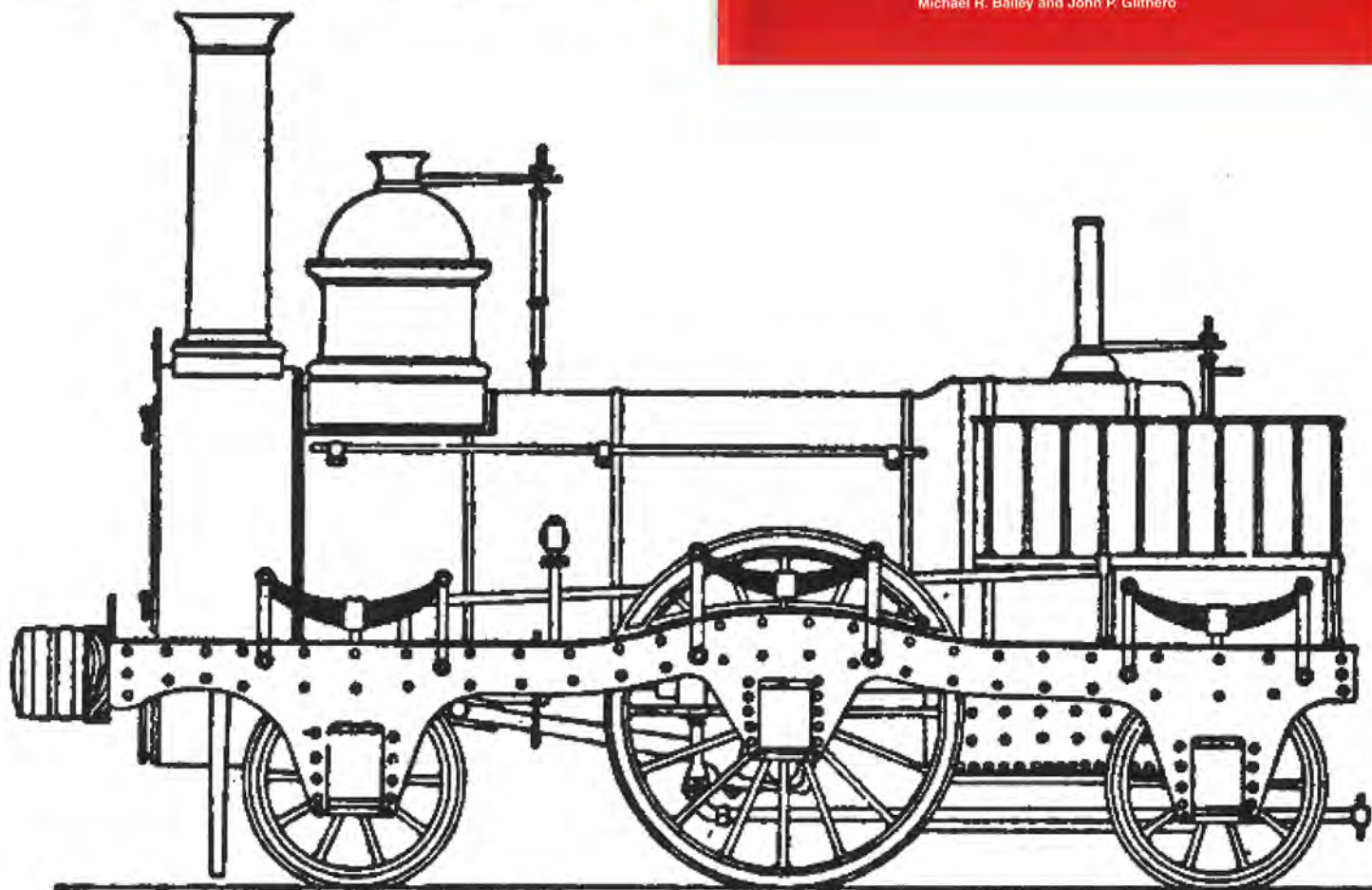
comotive", hvilket var grunden til, at jeg havde udvirket, at jeg blev inviteret med til frokosten og til det efterfølgende foredrag. Her bør jeg måske indskyde, at Danmarks første lokomotiv "ODIN" og de fire andre lokomotiver i serien, leveret til Sjællandske Jernbaneselskab 1846-47, kom fra Sharp Brothers i Manchester, samt at det var Michael Bailey, der sammen med John Glithero i 2004 gennemførte den grundlæggende undersøgelse med tilhørende tegningsmateriale, som var grundlaget for, at Danmarks Jernbanemuseum kunne skabe en kørende replika af Odin i fuld størrelse. Undersøgelsen og tegningsmaterialet blev publiceret af Danmarks Jernbanemuseum under titlen: "The Odin Project – Design and Construction of Denmark's First Locomotive". John Glithero deltog også i frokosten.

Når Michael Baileys foredrag om Sharp fabrikken blev holdt i "The London & North Western Railway Society", er det ikke nogen tilfældighed. "The London & North Western Railway" blev dannet i 1846 ved fusion af "London & Birmingham Railway" fra 1838, "Manchester & Birmingham Railway" fra 1842 og "Grand Junction Railway" fra 1837. "Grand Junction Railway" havde da allerede i 1845 inkorporeret "Liverpool & Manchester Railway" fra 1830, "Bolton & Leigh Railway" fra 1830 og "Kenyon & Leigh Railway" fra 1831. The London & North Western Railway's net kom hermed til at dække transporten mellem London på den ene side og den nordvestlige gruppe af vigtige industribyer bestående af Birmingham, Manchester og Liverpool på den anden side, samt mellem disse industribyer indbyrdes. For et jernbaneselskab i dette område kan det ikke undre, at en af lokomotivleverandørerne var Sharp i Manchester.

Michael Bailey fulgte i sit foredrag Sharp firmaet fra dens etablering i 1826 med Richard Roberts som partner og

Omslaget på Jernbanemuseets bog med resultater og tegninger fra Michael Bailey og John Glithero's Odin-undersøgelse, der har dannet baggrund for bygningen af ODIN-replikaen i fuld størrelse

"London-Croyden Railway" lokomotivet "Surrey" leveret til banen fra Sharp, Roberts & Co. i juli 1838 var et typisk eksempel på Sharps 2-2-2 lokomotiver, som de leveredes fra 1837 til op i 1850'erne. Dette havde cylindre 13 x 18 tommer og 5½ fod drivhjul. Gennem perioden voksede de leverede lokomotivers cylindre og kedel, men typen som sådan forblev forbløffende uændret.



firmanavnet Sharp, Roberts og Co, men koncentrerede sig om perioden fra 1831, hvor firmaet begyndte at bygge lokomotiver konstrueret af Richard Roberts. Det første lokomotiv var to-akslet med lodretstående cylindre og blev leveret i 1833 til Liverpool & Manchester, men var absolut ikke nogen succes, hvilket heller ikke var tilfældet for de tre næste, der var af tilsvarende konstruktion.

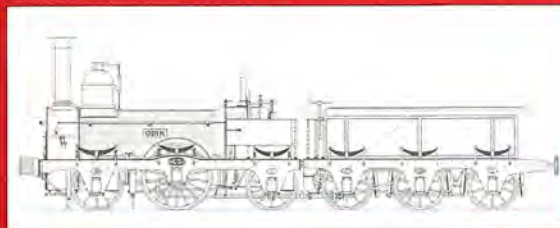
Det er faktisk sådant, at det var en ordre fra et af selskaberne, der senere indgik i "The London & North Western Railway", som fik Sharp, Roberts & Co på rette spor efter de første fire mislykkede lokomotiver. I november 1835 indgik Sharp, Roberts & Co nemlig kontrakt med "Grand Junction Railway" om leve-

ring af 10 lokomotiver af en helt anden konstruktion, men en type, der i mange år skulle blive fabrikkens standardtype, nemlig treakslede lokomotiver med indvendige, vandretliggende cylindre og hjulstillingen 2-2-2. Midterste aksel var drivaksel og havde størst hjuldiameter, mens hjuldiameteren på forløber- og bagløberaksel var mindre. Her kunne bagløberhjulene have mindre diameter end forløberhjulene, men efterhånden blev diameter på for- og bagløberhjul normalt ens.

Det er helt sikkert, at fabrikkens fire første mislykkede lokomotiver var konstrueret af Richard Roberts. Denne, der ellers er meget berømt for sine værktøjsmaskiner og ikke mindst for sine

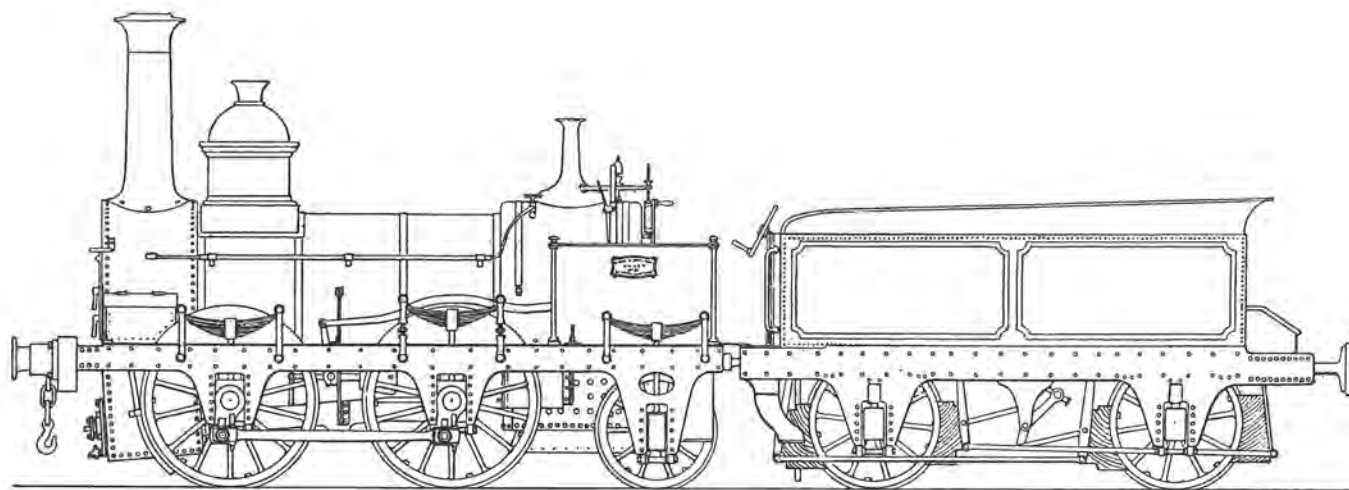
The Odin Project

Design and Construction of Denmark's First Locomotive

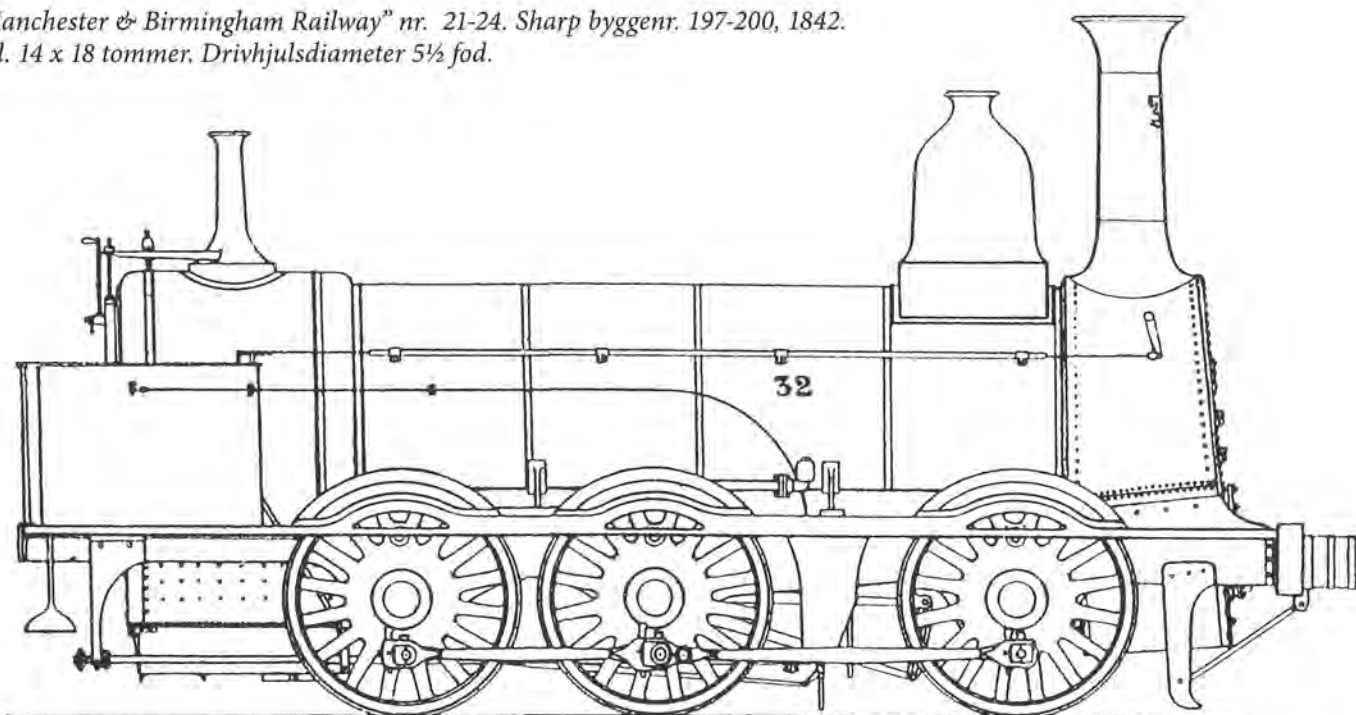


Prepared for The Danish Railway Museum
by
Michael R. Bailey and John P. Glithero

tekstilmaskiner, fejlede altså, da han i 1831-33 forsøgte sig med en helt ny lokomotivkonstruktion. Den nye, treakslede lokomotivtype, som Sharp Roberts indgik kontrakt på i 1835 og leverede fra 1837 til "Grand Junction Railway" har imidlertid flere fædre. For det første er hovedarrangementet med et treakslet lokomotiv med indvendige cylindre, der trækker på midterakslen, hentet fra Robert Stephenson's "Parentee-type" fra 1833. Selve udførelsen af Sharp-lokomotiverne har udviser dog betydelige forskelle fra Stephensons patent, og denne anlagde da heller aldrig sag mod Sharp for patentkrænkelser. Hovedindholdet i Robert Stephensons patent var nemlig ikke selve den tre-akslede konstruktion, som man formentlig ikke kunne tage



"Manchester & Birmingham Railway" nr. 21-24. Sharp byggenr. 197-200, 1842.
Cyl. 14 x 18 tommer. Drivhjulsdiameter 5½ fod.



I 1846-48 leverede Sharp Brothers 10 stk. godslokomotiver med hjulstillingen 0-6-0 til "London & North Western Railway". Lokomotiverne havde indvendige cylindre med mål 18 x 24 tommer og 5 fods hjuldiameter. Vi har ingen tegninger af lokomotiverne, men må antage at de meget lignede "SPYNX", der blev leveret i 1850 til "Manchester & Sheffield Railway". Lokomotiverne til "London & North Western Railway" var dog en smule større. Efter Sharps ordbog var cylinder- og hjulmål ganske vist de samme, men lokomotiverne til "London & North Western Railway" havde 14 fod lange kedler med diameter 3 fod 8 tommer, mens "SPYNX" og de andre 0-6-0 Sharp-lokomotiver til "Manchester & Sheffield Railway" kun havde en kedel på 13½ fod med en diameter på 3 fod 6 tommer. Domen på "SPYNX" er forskellig fra den domtype på firkantet sokkel, som Sharp brugte tidligere, og som også ODIN fik. Den billigere, glatte domtype blev det almindeligste på Sharp-lokomotiverne fra 1847-48.

patent på, men at drivhjulene var flangeløse, og at Patentee-lokomotivet efter tentbeskrivelsen havde dampbremse, og ingen af disse to forhold blev anvendt på Sharp-lokomotiverne. Sharps lokomotiver havde imidlertid mange andre detaljeforskelle fra Stephenson's Patentee-type.

Det overordnede konstruktionsansvar hos Sharp lå vel på dette tidspunkt stadig hos Richard Roberts, men det praktiske konstruktionsarbejde og udarbejdelsen af tegningerne må tilskrives Carl Friedrich Beyer, der kom til Manchester fra Saksen i 1834 og blev ansat på Sharps

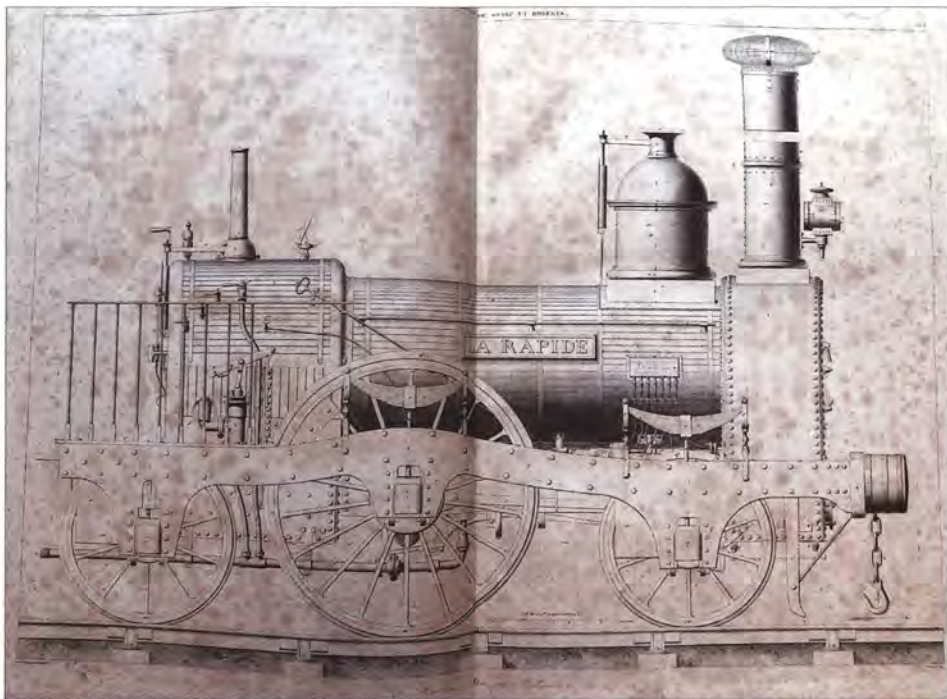
tegnestue. Navnet blev hurtigt angliciseret til Charles Frederick Beyer, og da Richard Roberts forlod Sharp i 1843, blev Charles Beyer alene teknisk leder. Han blev dog ikke partner, som Richard Roberts havde været. Firma-navnet blev nu Sharp Brothers & Co. I 1852 blev der optaget en ny partner, og firmanavnet blev til Sharp, Steward & Co, hvorefter Charles Beyer tog konsekvensen af de gentagne forbigåelser. Han forlod Sharp og blev i 1854 den ene af de to stiftende partnere i "Beyer, Peacock & Co", som blev Manchesters anden store lokomotivfabrik.

Produktionen hos Sharp var allerede fra 1837 karakteriseret af betydelig standardisering, og alle dele blev produceret ud fra tegninger, hvad der ikke var nogen selvfølgelighed på dette tidspunkt. De forskellige typer dele blev produceret på specialiserede fabriksafdelinger. På denne måde opnåedes ikke bare teknisk gode resultater, men også en økonomisk produktion, hvor dele i et vist omfang blev produceret på forhånd. Standardiseringen medførte også, at man, hvis der i produktionen manglede dele, kunne anvende sådanne, der allerede var produceret til andre lokomotiver. Da

produktionen af de fem lokomotiver til Sjællandske Jernbaneselskab var forsinket, og danskerne rykkede, anvendte man således formentlig dele, der i virkeligheden var produceret for lokomotiver til "Sheffield, Aston and Manchester Railway". At danskerne så måtte affinde sig med at få Sharps standardlokomotiver med indvendige cylindre i stedet for de lokomotiver med udvendige cylindre, som de havde bestilt, var prisen for at kunne åbne Roskilde-banen indenfor den af Staten satte tidsfrist.

I alt leverede Sharp frem til 1854 i alt 99 lokomotiver til "The London & North Western Railway" og selskaberne, der indgik heri, nemlig frem til sammenslutningen i 1846 ét lokomotiv til "Liverpool & Manchester Railway", 26 til "Manchester & Birmingham Railway" og 20 til "Grand Junction Railway". De resterende 52 blev så leveret til selve "The London & North Western Railway" fra sammenslutningen i 1846 til og med 1854. Langt de fleste af de 99 lokomotiver, nemlig 84, var Sharps standardlokomotiver af 2-2-2-typen, altså som ODIN. De resterende 15 fordeles sig fire med hjulstillingen 0-4-2 til "Manchester & Birmingham Railway" i 1842 og 10 stk. deciderede godslokomotiver med hjulstillingen 0-6-0 til "London & North Western Railway" i 1846-48. Det resterende lokomotiv var det uheldige, to-akslede lokomotiv med lodrette cylindre til "Liverpool & Manchester Railway" i 1835. Alle (eller måske næsten alle) de 99 lokomotiver var med indvendige cylindre. Lokomotiver med udvendige cylindre var noget, som Sharp næsten kun leverede til udenlandske baner, og kun når de insisterede herpå. Det første Sharp 2-2-2-lokomotiv med udvendige cylindre blev leveret til "Hannovers Statsbaner" i 1843. Det var tilsvarende lokomotiver, som danskerne havde bestilt, men altså ikke fik.

Sidste del af Michael Bailey's foredrag handlede om, at Danmarks Jernbanemuseum nu havde bygget den første replika nogensinde af et Sharp-lokomotiv, og at det var et lokomotiv af Sharp's 2-2-2 standardtype helt som den langt overvejende del af lokomotiverne leveret til "The London & North Western Railway" og dette selskabs forgængerbaner, hvilket udløste almindeligt bifald i forsamlingen. I betragtning af, at der omkring i verden findes mindst 10 replikaer af lokomotiver bygget hos Robert Stephenson & Co i Newcastle eller hos denne fabriks licensproducenter, er den



Oversigtstegningen af "La Rapide" leveret af Sharp, Roberts & Co. i 1840 til Paris-Ver-sailles Banen gengivet i planchebindet til Felix Mathias: "Etudes sur les Machines Locomotives de Sharp et Roberts", Paris 1844.



David Viewings 3D-printede model af London & Birmingham No. 2, bygget af Edward Bury ligesom et stort antal andre af same type til banens åbning i 1837. Den runde fyrkasse var karakteristisk for Bury's lokomotiver, der ellers meget lignede Robert Stephenson's Planet-type. Robert Stephenson brugte kun sådanne runde fyrkasser, hvis kunderne insisterede på det, som ved bestillingen af det første effektive damplokomotiv i Nordamerika, "John Bull", leveret i 1831. "Tågen" forrest i billedet er røg fra et af Davids andre udstillede lokomotiver. Lokomotiv-modellens motor er placeret i tenderen. Foto PT.



David Viewings 3D-printede model af Robert Stephenson's Patentee-type, som den så ud ca. 1838. 3D-printet på baggrund af tegninger oprindeligt trykt i W.P. Marshall's bog: "Description of the Patent Locomotive Steam Engine of Messrs. Robert Stephenson & Co.", i 1838 og i de følgende år gengivet mange steder. I baggrunden ses nogle af Davids samtidige vogne i "Spor 1" fremstillet i ætset messing. Foto PT.



David Viewings 3D-printede model af "London & North Western Railway's" lokomotiv No. 153 bygget af Robert Stephenson & Co. i 1846 på baggrund af hans konkurrencelokomotiv af "Store A"-typen udviklet til Sporviddekommissionens forsøgskørsler. Foto PT.



David Viewings 3D-printede model af ODIN i størrelse 10 mm til en fod (dvs. 1:30,48, altså ikke meget forskellig fra spor 1's 1:32), printet i nylon på grundlag af tegningerne i Bailey & Glithero: "The Odin Project", udgivet af Danmarks Jernbanemuseum i 2004. Foto PT.

første Sharp-replika da også noget bemærkelsesværdigt. Stephenson & Co.'s lokomotivproduktion var ganske vist større, men ikke så meget større. Frem til 1855 havde Robert Stephenson & Co. fra en begyndelse i 1827 produceret godt 1.000 lokomotiver og Sharp, der først var kommet rigtigt i gang i 1837, godt 900 lokomotiver.

I forbindelse med frokosten og foredraget i Crewe blev der på samme hotel også holdt en mindre udstilling af tegninger og genstande af relation til dagens emne. Michael Bailey havde medbragt en virkelig sjældenhed, nemlig et eksemplar af

Felix Mathias: "Etudes sur les Machines Locomotives de Sharp et Roberts" trykt i Paris 1844: Både tekstbindet og det meget store planchebind med detaljerede tegninger af lokomotivet "La Rapide" leveret af "Sharp, Roberts & Co" i 1840 til "Chemin de Fer Paris-Versailles (Rive Gauche)".

Hvad jeg først og fremmest fattede interesse for i udstillingen, var dog en række vogn- og lokomotivmodeller bygget af David Viewing i spor 1, heriblandt en model af ODIN. Her bør vi nok starte med at slå fast, at praksis i England som sædvanligt er lidt afvigende fra praksis

på Kontinentet, eller som man siger i England: "i Europa". Mens Spor 1 hos os er 1 til 32, er det i England en smule større, nemlig 1 til 30,48. Man bygger nemlig modellerne ved at gengive en engelsk fod på 304,8 mm som 10 mm på modellen. I praksis er forskellen mellem rigtigt spor 1 og "10 mm til en fod" dog ikke ret stor, og modellerne kører udmærket på LBG-skiner, som jo i bredden svarer til spor 1, men som med LGB's smalspors-materiel repræsenterer 1:22½.

På udstillingen fremstod ODIN-modellen i rent hvidt, 3D-printet nylon, men en række af Davids færdiggjorte lokomo-

tivmodeller af lokomotiver fra 1830'erne og 1840'erne viste, hvor godt det færdige resultat kan blive. De to tidligste modeller var af "London & Birmingham Railway's" nr. 2 og 6. Begge to-akslede lokomotiver med indvendige cylindre bygget af Edward Bury til åbningen af banen i 1837 og med Bury's karakteristiske, cylinderformede fyrkasse med rund top. Set fra eftertidens synsvinkel var der tale om meget små lokomotiver, hvilket gør dem vanskelige at bygge som model, selv i spor 1. I disse og i de senere omtalte lokomotivmodeller har David da også valgt at placere motoren i tenderen.

Der er givet forskellige forklaringer på, hvorfor banen valgte at starte med så bittesmå lokomotiver. Nogen har simpelt hen anført, at disse små maskiner var simple at vedligeholde og kraftmæssigt opfyldte banens behov. Andre har anført, at selskabet, med Robert Stephenson som både projekterende ingeniør og udførende entreprenør, ikke har ønsket at have ham som lokomotivleverandør også. Burys to-akslede lokomotiver lignede meget den to-akslede Planet-type også med indvendige cylindre, som Stephenson havde leveret tidligere, bortset fra at Stephenson (normalt) havde en firkantet fyrkasse. Den lokomotivtype, som Robert Stephenson fra 1833 med held solgte til baner, og som han sikkert også gerne havde solgt til "London & Birmingham Railway", var den tre-akslede Patentee-type, som David også havde en model med af på udstillingen. Der er netop tale om Patentee-typen, som den så ud ca. 1838. Også i dette tilfælde sidder motoren i tenderen.

David Viewing mest specielle lokomotiv på udstillingen er dog en tre-akslet model med udvendige cylindre og ret store drivhjul på bageste aksel. Umiddelbart kunne typen minde om de Crampton-lokomotiver af Thor- og Roskilde-typen, som Sjællandske Jernbaneselskab fik leveret i alt 10 stk. af i 1854-55, som de første lokomotiver efter ODIN-typens fem lokomotiver. Lidt nøjere eftersyn viser dog, at drivakslen nok er bagest, men ikke bag fyrkassen, som altid på Crampton-lokomotiver. Lokomotivet, som Davids model bygger på, er da heller ikke en Crampton, men en 100% Robert Stephenson, om end en type udviklet til et meget specielt formål, nemlig et lokomotiv til at vinde det, man kunne kalde "sporvidde-konkurrencen", nemlig de prøvekørsler, der blev afholdt på foranledning af den britiske

regerings sporviddekommission. Her var det vigtigt for Robert Stephenson at demonstrere, at hans normalsporede lokomotiver ikke blot kunne køre lige så stærkt som Brunel's bredsporslokomotiver på Great Western Railway og trække lige så meget, men også kørte rimeligt stabilt, og ikke nødvendigvis rokkede fra side til side, som det var blevet påstået, specielt om hans long-boiler lokomotiver med udvendige cylindre. Stephenson ønskede ikke at opgive long-boiler konstruktionen, da den lange kedel var hans mulighed for at få damp nok til at konkurrere med Brunel's lokomotiver, hvis kedler på grund af den større sporvidde uden problemer kunne få større diameter og dermed tilstrækkeligt stort rumindhold. Robert Stephenson udviklede derfor specielt til konkurrence-kørslerne i 1845 en lokomotivtype, som betegnes "Store A-typen". Den var treakslet ligesom hans almindelige longboiler Patentee-lokomotiver, men i stedet for at placere de udvendige cylindre foran forløberakslen var de på "Store A-typen" placeret udvendigt mellem første og anden aksel. For at få lange nok drivstænger måtte anden aksel så også være en løbeaksel, og drivakslen placeres bagest, men altså i modsætning til Crampton-lokomotiverne stadig foran fyrkassen.

Efter afviklingen af konkurrencekørslerne bestilte "London & North Western Railway" lokomotiver af typen (hvor mange?), og det er banens lokomotiv No. 153 leveret i 1846, som David gengiver på modellen.

Da Jernbanemuseets replika af ODIN blev præsenteret officielt på museet i Odense i september 2018, var David Viewing i Roskilde i anden anledning, og som han udtrykker det, "når man har sit fly stående i Roskilde, er det jo nemt at smutte videre til Beldringe". David deltog derfor i præsentationen af ODIN, og det var ved den lejlighed, jeg sammen med Michael Bailey og John Glithero traf ham første gang. Nu genoplivede vi så bekendtskabet ved middagen i Crewe og udstillingen. David er til daglig administrerende direktør i et computerfirma og disponerer over programmel, der relativt nemt ud fra almindelige to-dimensionale tegninger kan skabe det tredimensionelle grundlag for en 3D-printer.

David mener selv, at det hollandske, professionelle 3D-printerfirma, som

han bruger, og som printer i nylon, giver en langt bedre kvalitet end "amatør"-3D-printere. Selv om mange af delene er spinkle, virker de også ret solide, når man rører ved dem. Fordelen ved at bruge 3D-print er, at man kan printe en langt mere kompleks form i et stykke, end man kan lave i almindelig plastic i en sprøjtestøbemaskine. Man kan også producere langt mindre oplag. Til gengæld falder stykprisen ikke særligt meget, hvis man vil producere store oplag. Man får heller ikke en helt så glat overflade, som ved sprøjtestøbning, da det printede emne jo dannes af partikler af en vis størrelse. Det 3D-printede resultat giver dog en ganske god gengivelse af detaljer, som f.eks. nittehoveder, som de her medtagne billeder forhåbentligt viser.

ODIN-modellen består af fire print-ark:



Printarkene med henholdsvis ODIN's tender og med hjul og andre dele til tenderen.

Et print af selve lokomotivet, et print af hjul og løsele til lokomotivet, et print af selve tenderen og et print af hjul og løsele til tenderen. Arkene med nylondelene kan købes fra det hollandske 3D-print firma SHAPEWAYS via deres hjemmeside. Foreløbig dog kun "after invitation".

Som man kan se på de to illustrationer af henholdsvis tenderen og hjul og dele til samme, hentet fra SHAPEWAYS hjemmeside, er der kun et meget begrænset antal dele, der skal eftermonteres.

På grund af produktionsmåden er der ikke tale om en model, der kan konkurrere med kinesisk masseproduktion. De fire ark koster tilsammen ca. £ 500 (ca.



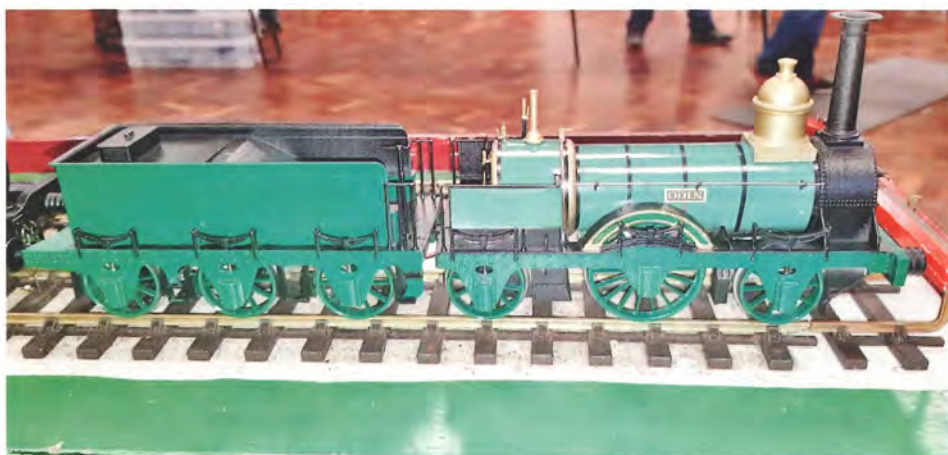
ODIN under prøvekørsel med et betydeligt antal vogne på et spor 1 møde i Penkridge nord for Birmingham. Det er Davids bror Jeremy, der står med radiostyringen. Foto Rod Clarke.

4.400 kr.), hvortil kommer motor, radio, mobiltelefonbatteri, motor og radio, lejer og aksler etc. Tilsammen vil et byggesæt formentlig komme op på noget der ligner £ 1.000 (ca. 8.800 kr.). Dette er Davids foreløbige tal for pris på et "byggesæt". Jeg skal ikke forsøge at gætte på, hvad en færdigbygget spor 1 ODIN-model vil komme til at koste. En sådan model vil dog utvivlsomt pynte på en havebane selv i bedre kvarterer.

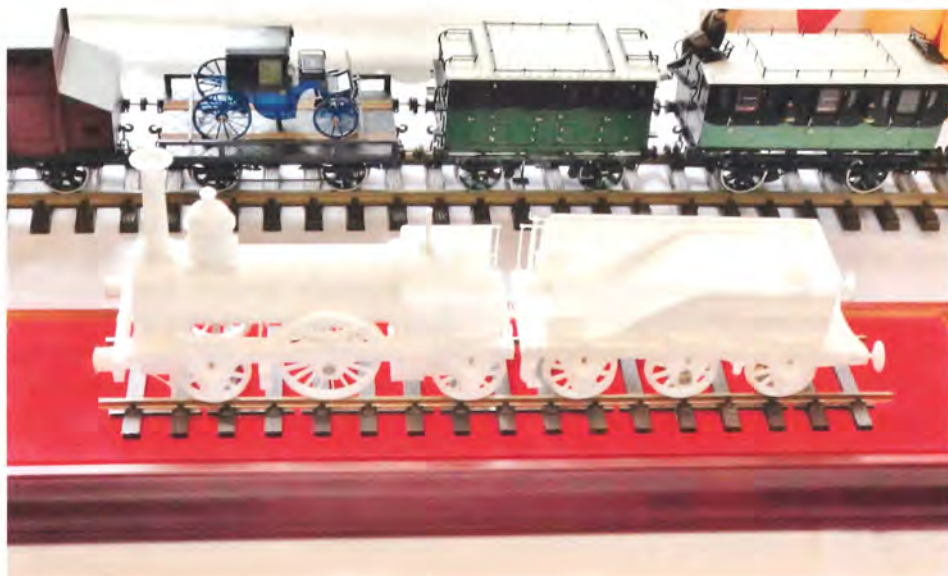
I skrivende stund er David ved at færdiggøre det første eksemplar af ODIN. Lokomotivet har bl.a. været prøvekørt med et betydeligt antal vogne. Som det fremgår af billedet, er lokomotivet radiostyret. Da motoren også får strøm fra mobiltelefonbatteriet i tenderen, kan lokomotivet i hvert fald i princippet bruges på ethvert spor 1-anlæg.

Lokomotivet foreligger i skrivende stund i en prøvemalet version. For at gøre de plane flader helt jævne og tilføre yderligere detaljer, er disse forsynet med print. Revnerne mellem listebeklædningen på kedlen angives her med tynde, sorte linjer i printet. Navnepladen på prototype-lokomotivet er også en del af printet. En anden mulighed ville være at fremstille navnepladen i ætset messing. Et af problemerne ved at anvende print på denne måde er dog at ramme helt den samme grønne nuance som på de dele af lokomotivet, der kun er malede.

Jeg regner med, at David flyver en tur til Danmark i den kommende sommer.



Et af de første forsøg med ODIN-modellen i bemaling. Til ODIN-replikaen på Danmarks Jernbanemuseum er der valgt en meget mørk grøn, som ikke findes blandt de klassiske RAL-farver. Her er valgt en lysere farve for bedre at kunne se detaljer. Derefter er de plane flader, herunder kedlen, forsynet med et print for at fjerne den let kornede struktur i 3D-printet og give detaljer. På dette forsøg er printet på kedlen dog tydelig vis for lyst. Pufferne skal også være i brun læderfarve og ikke i sort. Foto David Viewing.



DSB litra N og de sidste ture

N 208 med tog 2940 passerer viadukten ved Nr. Bjert nord for Kolding den 26. juli 1968.



N 208 med tog 2940 mellem Eltang og Kolding den 5. juli 1968

Af Steffen Dresler
Fotos Erik Juul-Pedersen

I år 2020 er det 50 år siden at DSB udfasede damplokomotiverne helt til fordel for dieselmotormateriellet. Vi vil derfor i denne lille artikel belyse den sidste tid for DSB store godslokomotiv litra N, der som et af de sidste om noget var synonymt på dampens storhed og kraft. Det fra anskaffelsen i efterkrigstidens materialeknappe tider og til dampens udfasning som togmaskiner ved DSB i 1970.

DSB's behov for stor trækraft havde eksisteret lige siden krigens ophør i 1945. Yderligere kunne DSB ikke vente eller føle sig sikker på, at der blev afsat de store og nødvendige midler til enten projektering og fremstilling af nyt stort godstogslokomotiv ved Frichs i Aarhus, eller et nyindkøb i udlandet.

Og at behovet for stor trækraft var her og nu, blev ganske tydeliggjort i skrivelse fremsendt af Distriktschefen i 2. Distrikt L.G.V. Humle til Generaldirektoratet. Heri er bl.a. anført: *"at distriktets bestand af store loko ikke på nogen måde kan yde mere, end tilfældet har været siden 22/5 1951, hvis vedligeholdelsen skal være forsvarlig"*. Denne skrivelse blev så yderligere forstærket ved det senere mødereferat fra Maskinafdelingen, M14277/51 af 21. december 1951, der blev fremsendt til Departementet. Heri stod bl.a., *"idet man allerede sidste sommer var på grænsen af lokomotivernes ydeevne. Det må derfor anses nødvendigt snarest at tilvejebringe en forøgelse af trækraften til imødegåelse af den nævnte uforudseelige trafikstigning, men at anskaffe denne på sædvanlig måde ved nybygning vil være udelukket allerede af hensyn til den leveringstid, som vil kræves ved bygning af nye lokomotiver, hvad enten det sker her i landet eller i udlandet"*.

Så da muligheden for et køb af et antal tidligere tyske BR 50 ÜK i Belgien kom på tale, var der ingen tid at spille og købet blev gennemført, maskinerne ført til Danmark og sat i drift som DSB litra N, i alt 12 maskiner, hvor 10 stk. skulle sættes i drift og de to sidste anvendes som reservedele.

Allerede omkring årsskiftet 1952/53 havde man oprettet en ren N-tur, benævnt 12. tur, ved Maskindepotet i Fredericia og kørte her strækningerne Fredericia-Padborg-Fredericia og Fredericia-Odense-Nyborg-Fredericia. Turen havde seks maskiner i omløb samt 18 sæt personale, og det var faktisk alle de til rådighed værende litra N. Derfor havde man heller ikke nogen reserve i tilfælde af nedbrud eller anden kørsel, hvor litra N fordredes. Ser man på 12. tur, er det tydeligt, at lokomotivernes daglige anvendelse var næsten på døgnbasis og kun lige gav tid til vand- og kultagning,

inden en ny tur påbegyndtes. Normalen lå på tre tog dagligt for hver maskine.

Da alle litra N var blevet leverede indgik de stadig i 12. tur, fra 1957 nu med syv lokomotiver, men stadig med samme antal sæt personale. Men allerede fra 1954 og frem kunne man have et antal N i en meget nødvendig reserve. Antallet af litra N i tur og i reserven varierede lidt og lå normalt på tre N i reserve. Af lokomotiver i tur kunne man dog have ét hensat for kommende planlagt reparation.

Alle litra N havde i hele deres driftsperiode hjemsted i Fredericia, dog undtagen litra N nr. 204, der i en kort periode i 1957 havde hjemsted på Tønder H. Dette fordi det var ønskeligt i forbindelse med kørsel med roer til Tyskland. Men selv om de havde hjemsted i Fredericia, kunne man ud fra de forskellige ture se, at en maskine eller to holdt som reserve i Padborg, senere op til en hel dag. Ligeledes fra 1957 blev turene udvidede, og der kørtes nu også Esbjerg-Herning-Struer, da strækningen med broer nu var blevet sporforstærket.

DSB havde i 1958 havde fået tilgang af i alt på dette tidspunkt 46 stk. diesel-elektriske lokomotiver litra Mx, hvorfor dette selvfølgelig kunne ses i anvendelsen af litra N, der faldt. Og bedre blev det ikke med tilkomsten af litra Mx fra og med 1960.

I 1960-61 overtog litra N for en kort periode brunkulstogene fra litra Pr, hvor man nu havde erstattet de ældre åbne, højsidede godsvogne med træsider med de mere moderne og solide stålbyggede vogne af litra P/E.

Fredericia havde gældende fra 29. maj 1960 nu i alt to ture med litra N, nemlig tur 11 med fire maskiner i tur for kørsel Fredericia-Padborg, Fredericia-Esbjerg-Struer og Fredericia-Nyborg og tur 12 med to N for kørsel Fredericia-Aarhus og retur. Denne tur var dog ikke gyldig i sommerferieperioden, hvor den blev afløst af en tur med tre N, men stadig benævnt tur 12, nu med kørsel Aarhus-Brande, Brande-Aarhus. Der var udveksling af maskinerne i Fredericia med godstog Aarhus-Fredericia eller Brande-Fredericia. På en af turene til Esbjerg i tur 11 var der i planen indlagt en dobbelttur Esbjerg-Fasterholt. Der kørtes normalt med fire stammer dagligt fra Brande og til Aarhus, hvor kunden "Midtkraft" lå. Og ved Midt-



N 205 med tog 2043 på venstre spor vest for Ullerslev mellem Nyborg og Odense den 26. juni 1969



Nær billede af N 205 med tog 2043, der kører på venstre spor vest for Ullerslev mellem Nyborg og Odense den 26. juni 1969.



N 208 med tog 2940 mellem Over Jerstal og Hovslund syd for Vojens den 4. juli 1969



Et andet billede af N 208 med tog 2940 mellem Over Jerstal og Hovslund syd for Vojens den 4. juli 1969



N 207 med tog 2043 har netop passeret Elmelund-viadukten på vej mod vest den 11. februar 1970.



Tog 2043, trukket af N 207, nærmer sig viadukten ved Elmelund vest for Odense den 11. februar 1970.



Til sidst nogle sort-hvide billeder fra Elmelund. Her er det atter N 207 med tog 2043 den 11. februar 1970 med Odense i baggrunden.



Her er tog 2043 rykket lidt nærmere med en pragtfuld dampudvikling i frostvjetret.



N 207 damper videre vestpå fra Elmelund-viadukten den 11. februar 1970 på en af de allersidste ture med N-maskinerne i Danmark

kraft kunne man nu aflæse vognene i en stor vippeanordning, der tog én vogn ad gangen. Togarten var N 1100, og de kørte som særtog. Hastigheden mellem Brande og Skanderborg var 40 km/t og 50 km/t mellem Skanderborg og Aarhus. Men ved tilkomsten af litra Mx i 2. Distrikt medførte det, at dette litra hurtigt overtog disse ture fra litra N. Alene det at litra Mx måtte køre 70 km/t begge veje gjorde, at et lokomotiv kunne køre to dobbeltture hver dag.

Med gyldighed fra 28. maj til 30. september 1961 havde Fredericia tur 11 med seks N hhv. syv N afhængig af tidspunkt på året. Her var én N daglig reserve i Fredericia, én N daglig reserve i Padborg og endelig én N daglig reserve i Aarhus. Ud over, at de holdt i reserve, kørtes dagligt flere ture Fredericia-Esbjerg, Esbjerg-Brande-Esbjerg, Brande-Aarhus, Esbjerg-Fredericia og Fredericia-Aarhus med de resterende N i turen.

I midten af 1960'erne kom så den sidste levering af litra Mx, og antallet af disse var nu oppe på 59 stk. Så i 1964 var der så kun to litra N i fast tur og to i reserve, nemlig nr. 205, 207, 209 og 210, der kørte togene nr. 2300, 2302, 2345 og 2355 mellem Fredericia-Padborg og Fredericia-Esbjerg. De resterende litra N var hensatte rundt omkring i Jylland, hvor der var plads.

Ved vinterkøreplanen 1966/67 var der kun et fast N-løb, nemlig tog 2300 Fredericia-Esbjerg, der løb dagligt tirsdag til lørdag.

I sommeren 1969 var tre disponible N i Fredericia på hverdage efter søndage, tre N i tur tirsdag-fredag, der kører Fredericia-Padborg-Fredericia og endelig tre disponible lørdag og søndag.

Leveringerne af litra Mz I i 1967-69 til 1. Distrikt gjorde, at der kunne oversendes et antal litra E II til 2. Distrikt, der sam-

tidig hermed medførte, at man kunne omfordele de dér værende litra Mx og Mx.

I vinterkøreplanen 1969/70 var anført anvendt litra N i togparrene 2043/2042 mellem Nyborg-Odense og Fredericia og Fredericia-Nyborg. Yderligere beregnedes (udfærdiget 21. oktober 1969) stadig med en anvendelse af litra N fra 31. maj og frem til 18. juni 1970 med togparrene 2711/2734 mellem Fredericia og Herning og togparrene 2042/2035 mellem Fredericia og Nyborg. Dog blev litra N afløst af litra E mellem Fredericia-Herning i hvert tilfælde fra årsskiftet 1969/70.

Ved årsskiftet 1969/70 havde man to litra N til rådighed, nemlig 201 og 207 for togparrene 2042/2043.

Disse ture køres ufortrødent hele januar og til begyndelsen af februar, dog tilsyneladende med nogle ændringer i maskinbenyttelse, hvor litra Mx af og til kørte tog 2042 mellem Fredericia og Nyborg,

og litra N tager så Mx-turen på samme strækning med tog 2034.

I februar 1970 ser det ud som om, at det nu kun er N 207 der er i aktiv tjeneste, mens N 201 er hensat lokalt i Fredericia pga. skader. Dette til trods for at maskinen er anført til at køre 100 km i februar måned, hvilket ikke passer nogen som helst steder.

Men for litra N 207 kan det ses i km-bogen, at den har kørt hele 1.100 km i februar 1970 (januar 177.100, februar 178.200 = 1.100 km).

Ved hjælp af Telegrafkopibogen fra Mdt. Ng kan man herefter med nogenlunde sikkerhed uddrages, at litra N 207 må have kørt således:

4. februar 1970:

Litra N skulle have kørt tog 2042 (N960 Fra-Ng), erstattet af litra Mx. Litra N kører så tog 2034 (Mx 800 Fra-Ng) og retur med tog 2043 (Ng-Od N 800, Od-Fra N 960).

5. februar 1970:

Tog 2034 Fra-Ng og retur tog 2043 Ng-Od, Od-Fra.

6. februar 1970 (køres af DSB litra H I nr. 800):

Tog 2034 Fra-Ng og retur 2043 Ng-Od,
Od-Fra.

10. februar 1970:

Tog 2034 Fra-Ng og retur tog 2043 (Ng-Od, Od-Fra).

Disse ture betyder dog, at N 207 mangler et sted mellem 300 til 500 km for at få km-antallet til at stemme for februar måned 1970.

Men ud fra nytilgået, dateret billedmateriale kan det bevises, at N 207 har kørt Fredericia-Nyborg og retur den 11. februar, og da der ikke er noget nævnt i Telegrafkopibogen for Nyborg, har maskinen også kørt den 12. og 13. februar 1970. N 207 har med rimelig sikkerhed kørt togparrene som anført i Tjenestekøreplanen 2042/2043.

Med den usikkerhed, der nu engang er, ser det ud som om, at sidste kørsel som anført i Tjenestekøreplanen må have været:

Fredag den 13. februar 1970 tog 2043 med ankomst til Fredericia rangerbanegård kl. 15.57.

4/2	125	2024 ÷ 30 min
	245	Ændret maskinbenyttelse N mask. ord. 2042
		Kører 2034 til 2043
		MX ord. 2034 Kører 2042 til fog 7

Uddrag fra Telegramjournal Ng. af 04. FEB 1970. Arkiv POG.



Og hvad blev tilbage af N-maskinerne - en enlig tender, som vel ikke kan bruges til noget som helst. Her holder den uvirksom i Fredericia 1998 - i dag er den vistnok i Marslev. Foto F. Søbørg.

27

22. FREDERICA-KORSØR

Alle Jernbanefærger Nyborg-Korsør, se strækning 22 a.

Færgerne kan afgå 4 min. før anført afgangstid.

		Afsk. betinget fra ankom til og senere til og senere til og senere	18		20		2030		2026		2034		2042	
			MX 400		MY 520		Fr-O4 MY 1000 O4-Ng MY 1200		MX 800 (H 600)		MX 800		N 980	
			An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.	An.	Af.
			fra 18 samt tog 1740	fra Ar	fra Ar			fra Es samt tog 2301						
Fredericia Rbg.	120	30						2 30					4 11	
Fredericia	100	30	1 38	1 49	1 50	2 15	pass	2 22	2 42	3 33	4 07		4 14	
Middelfart	100	30	2 00	2 01	2 25	2 29	pass	2 32	2 56		4 22		4 35	
Kastunde	140	50		07		33		38	3 02		28		42	
Nørre-Åby ■				10		36		42		06	32		47	
Esby		50		18		39		47		11	37		53	
Gulsted ■				16		43		50		17	43		59	
Årup		30		20		47							09	
Bred ■				23		50								
Skalbjerg T.				25		52								
Tommerup		50		27		55								
Tander T.				30		58								
Holmstrup		30		32		300								
Odense	100	30	2 30	2 42	3 07	3 15								
Marlev	140	30		04		23								
Langebæk ■				04		26								
Slurslev		50		07		30								
Hulby		50		300		34								
Nyborg H.	30	30	3 06	3 08	3 30	3 41								
Nyborg Fgh.		30	3 10	3 20	3 43	4 05								
Korsør				4 35		5 00								
Togst nr:			Eksprestoget		Eksprestoget									
Særlig till. hast. km/t:			120		120									
Løbet:			11½ mlt. S 11½ mlt. N 28/3, 25/4 mlt. m/d		Daglig									
1. afgang kl. 12.00, 2. afgang kl. 12.30, 3. afgang kl. 13.00, 4. afgang kl. 13.30, 5. afgang kl. 14.00, 6. afgang kl. 14.30, 7. afgang kl. 15.00, 8. afgang kl. 15.30, 9. afgang kl. 16.00, 10. afgang kl. 16.30, 11. afgang kl. 17.00, 12. afgang kl. 17.30, 13. afgang kl. 18.00, 14. afgang kl. 18.30, 15. afgang kl. 19.00, 16. afgang kl. 19.30, 17. afgang kl. 20.00, 18. afgang kl. 20.30, 19. afgang kl. 21.00, 20. afgang kl. 21.30, 21. afgang kl. 22.00, 22. afgang kl. 22.30, 23. afgang kl. 23.00, 24. afgang kl. 23.30, 25. afgang kl. 24.00, 26. afgang kl. 24.30, 27. afgang kl. 25.00, 28. afgang kl. 25.30, 29. afgang kl. 26.00, 30. afgang kl. 26.30, 31. afgang kl. 27.00, 32. afgang kl. 27.30, 33. afgang kl. 28.00, 34. afgang kl. 28.30, 35. afgang kl. 29.00, 36. afgang kl. 29.30, 37. afgang kl. 30.00, 38. afgang kl. 30.30, 39. afgang kl. 31.00, 40. afgang kl. 31.30, 41. afgang kl. 32.00, 42. afgang kl. 32.30, 43. afgang kl. 33.00, 44. afgang kl. 33.30, 45. afgang kl. 34.00, 46. afgang kl. 34.30, 47. afgang kl. 35.00, 48. afgang kl. 35.30, 49. afgang kl. 36.00, 50. afgang kl. 36.30, 51. afgang kl. 37.00, 52. afgang kl. 37.30, 53. afgang kl. 38.00, 54. afgang kl. 38.30, 55. afgang kl. 39.00, 56. afgang kl. 39.30, 57. afgang kl. 40.00, 58. afgang kl. 40.30, 59. afgang kl. 41.00, 60. afgang kl. 41.30, 61. afgang kl. 42.00, 62. afgang kl. 42.30, 63. afgang kl. 43.00, 64. afgang kl. 43.30, 65. afgang kl. 44.00, 66. afgang kl. 44.30, 67. afgang kl. 45.00, 68. afgang kl. 45.30, 69. afgang kl. 46.00, 70. afgang kl. 46.30, 71. afgang kl. 47.00, 72. afgang kl. 47.30, 73. afgang kl. 48.00, 74. afgang kl. 48.30, 75. afgang kl. 49.00, 76. afgang kl. 49.30, 77. afgang kl. 50.00, 78. afgang kl. 50.30, 79. afgang kl. 51.00, 80. afgang kl. 51.30, 81. afgang kl. 52.00, 82. afgang kl. 52.30, 83. afgang kl. 53.00, 84. afgang kl. 53.30, 85. afgang kl. 54.00, 86. afgang kl. 54.30, 87. afgang kl. 55.00, 88. afgang kl. 55.30, 89. afgang kl. 56.00, 90. afgang kl. 56.30, 91. afgang kl. 57.00, 92. afgang kl. 57.30, 93. afgang kl. 58.00, 94. afgang kl. 58.30, 95. afgang kl. 59.00, 96. afgang kl. 59.30, 97. afgang kl. 60.00, 98. afgang kl. 60.30, 99. afgang kl. 61.00, 100. afgang kl. 61.30, 101. afgang kl. 62.00, 102. afgang kl. 62.30, 103. afgang kl. 63.00, 104. afgang kl. 63.30, 105. afgang kl. 64.00, 106. afgang kl. 64.30, 107. afgang kl. 65.00, 108. afgang kl. 65.30, 109. afgang kl. 66.00, 110. afgang kl. 66.30, 111. afgang kl. 67.00, 112. afgang kl. 67.30, 113. afgang kl. 68.00, 114. afgang kl. 68.30, 115. afgang kl. 69.00, 116. afgang kl. 69.30, 117. afgang kl. 70.00, 118. afgang kl. 70.30, 119. afgang kl. 71.00, 120. afgang kl. 71.30, 121. afgang kl. 72.00, 122. afgang kl. 72.30, 123. afgang kl. 73.00, 124. afgang kl. 73.30, 125. afgang kl. 74.00, 126. afgang kl. 74.30, 127. afgang kl. 75.00, 128. afgang kl. 75.30, 129. afgang kl. 76.00, 130. afgang kl. 76.30, 131. afgang kl. 77.00, 132. afgang kl. 77.30, 133. afgang kl. 78.00, 134. afgang kl. 78.30, 135. afgang kl. 79.00, 136. afgang kl. 79.30, 137. afgang kl. 80.00, 138. afgang kl. 80.30, 139. afgang kl. 81.00, 140. afgang kl. 81.30, 141. afgang kl. 82.00, 142. afgang kl. 82.30, 143. afgang kl. 83.00, 144. afgang kl. 83.30, 145. afgang kl. 84.00, 146. afgang kl. 84.30, 147. afgang kl. 85.00, 148. afgang kl. 85.30, 149. afgang kl. 86.00, 150. afgang kl. 86.30, 151. afgang kl. 87.00, 152. afgang kl. 87.30, 153. afgang kl. 88.00, 154. afgang kl. 88.30, 155. afgang kl. 89.00, 156. afgang kl. 89.30, 157. afgang kl. 90.00, 158. afgang kl. 90.30, 159. afgang kl. 91.00, 160. afgang kl. 91.30, 161. afgang kl. 92.00, 162. afgang kl. 92.30, 163. afgang kl. 93.00, 164. afgang kl. 93.30, 165. afgang kl. 94.00, 166. afgang kl. 94.30, 167. afgang kl. 95.00, 168. afgang kl. 95.30, 169. afgang kl. 96.00, 170. afgang kl. 96.30, 171. afgang kl. 97.00, 172. afgang kl. 97.30, 173. afgang kl. 98.00, 174. afgang kl. 98.30, 175. afgang kl. 99.00, 176. afgang kl. 99.30, 177. afgang kl. 100.00, 178. afgang kl. 100.30, 179. afgang kl. 101.00, 180. afgang kl. 101.30, 181. afgang kl. 102.00, 182. afgang kl. 102.30, 183. afgang kl. 103.00, 184. afgang kl. 103.30, 185. afgang kl. 104.00, 186. afgang kl. 104.30, 187. afgang kl. 105.00, 188. afgang kl. 105.30, 189. afgang kl. 106.00, 190. afgang kl. 106.30, 191. afgang kl. 107.00, 192. afgang kl. 107.30, 193. afgang kl. 108.00, 194. afgang kl. 108.30, 195. afgang kl. 109.00, 196. afgang kl. 109.30, 197. afgang kl. 110.00, 198. afgang kl. 110.30, 199. afgang kl. 111.00, 200. afgang kl. 111.30, 201. afgang kl. 112.00, 202. afgang kl. 112.30, 203. afgang kl. 113.00, 204. afgang kl. 113.30, 205. afgang kl. 114.00, 206. afgang kl. 114.30, 207. afgang kl. 115.00, 208. afgang kl. 115.30, 209. afgang kl. 116.00, 210. afgang kl. 116.30, 211. afgang kl. 117.00, 212. afgang kl. 117.30, 213. afgang kl. 118.00, 214. afgang kl. 118.30, 215. afgang kl. 119.00, 216. afgang kl. 119.30, 217. afgang kl. 120.00, 218. afgang kl. 120.30, 219. afgang kl. 121.00, 220. afgang kl. 121.30, 221. afgang kl. 122.00, 222. afgang kl. 122.30, 223. afgang kl. 123.00, 224. afgang kl. 123.30, 225. afgang kl. 124.00, 226. afgang kl. 124.30, 227. afgang kl. 125.00, 228. afgang kl. 125.30, 229. afgang kl. 126.00, 230. afgang kl. 126.30, 231. afgang kl. 127.00, 232. afgang kl. 127.30, 233. afgang kl. 128.00, 234. afgang kl. 128.30, 235. afgang kl. 129.00, 236. afgang kl. 129.30, 237. afgang kl. 130.00, 238. afgang kl. 130.30, 239. afgang kl. 131.00, 240. afgang kl. 131.30, 241. afgang kl. 132.00, 242. afgang kl. 132.30, 243. afgang kl. 133.00, 244. afgang kl. 133.30, 245. afgang kl. 134.00, 246. afgang kl. 134.30, 247. afgang kl. 135.00, 248. afgang kl. 135.30, 249. afgang kl. 136.00, 250. afgang kl. 136.30, 251. afgang kl. 137.00, 252. afgang kl. 137.30, 253. afgang kl. 138.00, 254. afgang kl. 138.30, 255. afgang kl. 139.00, 256. afgang kl. 139.30, 257. afgang kl. 140.00, 258. afgang kl. 140.30, 259. afgang kl. 141.00, 260. afgang kl. 141.30, 261. afgang kl. 142.00, 262. afgang kl. 142.30, 263. afgang kl. 143.00, 264. afgang kl. 143.30, 265. afgang kl. 144.00, 266. afgang kl. 144.30, 267. afgang kl. 145.00, 268. afgang kl. 145.30, 269. afgang kl. 146.00, 270. afgang kl. 146.30, 271. afgang kl. 147.00, 272. afgang kl. 147.30, 273. afgang kl. 148.00, 274. afgang kl. 148.30, 275. afgang kl. 149.00, 276. afgang kl. 149.30, 277. afgang kl. 150.00, 278. afgang kl. 150.30, 279. afgang kl. 151.00, 280. afgang kl. 151.30, 281. afgang kl. 152.00, 282. afgang kl. 152.30, 283. afgang kl. 153.00, 284. afgang kl. 153.30, 285. afgang kl. 154.00, 286. afgang kl. 154.30, 287. afgang kl. 155.00, 288. afgang kl. 155.30, 289. afgang kl. 156.00, 290. afgang kl. 156.30, 291. afgang kl. 157.00, 292. afgang kl. 157.30, 293. afgang kl. 158.00, 294. afgang kl. 158.30, 295. afgang kl. 159.00, 296. afgang kl. 159.30, 297. afgang kl. 160.00, 298. afgang kl. 160.30, 299. afgang kl. 161.00, 300. afgang kl. 161.30, 301. afgang kl. 162.00, 302. afgang kl. 162.30, 303. afgang kl. 163.00, 304. afgang kl. 163.30, 305. afgang kl. 164.00, 306. afgang kl. 164.30, 307. afgang kl. 165.00, 308. afgang kl. 165.30, 309. afgang kl. 166.00, 310. afgang kl. 166.30, 311. afgang kl. 167.00, 312. afgang kl. 167.30, 313. afgang kl. 168.00, 314. afgang kl. 168.30, 315. afgang kl. 169.00, 316. afgang kl. 169.30, 317. afgang kl. 170.00, 318. afgang kl. 170.30, 319. afgang kl. 171.00, 320. afgang kl. 171.30, 321. afgang kl. 172.00, 322. afgang kl. 172.30, 323. afgang kl. 173.00, 324. afgang kl. 173.30, 325. afgang kl. 174.00, 326. afgang kl. 174.30, 327. afgang kl. 175.00, 328. afgang kl. 175.30, 329. afgang kl. 176.00, 330. afgang kl. 176.30, 331. afgang kl. 177.00, 332. afgang kl. 177.30, 333. afgang kl. 178.00, 334. afgang kl. 178.30, 335. afgang kl. 179.00, 336. afgang kl. 179.30, 337. afgang kl. 180.00, 338. afgang kl. 180.30, 339. afgang kl. 181.00, 340. afgang kl. 181.30, 341. afgang kl. 182.00, 342. afgang kl. 182.30, 343. afgang kl. 183.00, 344. afgang kl. 183.30, 345. afgang kl. 184.00, 346. afgang kl. 184.30, 347. afgang kl. 185.00, 348. afgang kl. 185.30, 349. afgang kl. 186.00, 350. afgang kl. 186.30, 351. afgang kl. 187.00, 352. afgang kl. 187.30, 353. afgang kl. 188.00, 354. afgang kl. 188.30, 355. afgang kl. 189.00, 356. afgang kl. 189.30, 357. afgang kl. 190.00, 358. afgang kl. 190.30, 359. afgang kl. 191.00, 360. afgang kl. 191.30, 361. afgang kl. 192.00, 362. afgang kl. 192.30, 363. afgang kl. 193.00, 364. afgang kl. 193.30, 365. afgang kl. 194.00, 366. afgang kl. 194.30, 367. afgang kl. 195.00, 368. afgang kl. 195.30, 369. afgang kl. 196.00, 370. afgang kl. 196.30, 371. afgang kl. 197.00, 372. afgang kl. 197.30, 373. afgang kl. 198.00, 374. afgang kl. 198.30, 375. afgang kl. 199.00, 376. afgang kl. 199.30, 377. afgang kl. 200.00, 378. afgang kl. 200.30, 379. afgang kl. 201.00, 380. afgang kl. 201.30, 381. afgang kl. 202.00, 382. afgang kl. 202.30, 383. afgang kl. 203.00, 384. afgang kl. 203.30, 385. afgang kl. 204.00, 386. afgang kl. 204.30, 387. afgang kl. 205.00, 388. afgang kl. 205.30, 389. afgang kl. 206.00, 390. afgang kl. 206.30, 391. afgang kl. 207.00, 392. afgang kl. 207.30, 393. afgang kl. 208.00, 394. afgang kl. 208.30, 395. afgang kl. 209.00, 396. afgang kl. 209.30, 397. afgang kl. 210.00, 398. afgang kl. 210.30, 399. afgang kl. 211.00, 400. afgang kl. 211.30, 401. afgang kl. 212.00, 402. afgang kl. 212.30, 403. afgang kl. 213.00, 404. afgang kl. 213.30, 405. afgang kl. 214.00, 406. afgang kl. 214.30, 407. afgang kl. 215.00, 408. afgang kl. 215.30, 409. afgang kl. 216.00, 410. afgang kl. 216.30, 411. afgang kl. 217.00, 412. afgang kl. 217.30, 413. afgang kl. 218.00, 414. afgang kl. 218.30, 415. afgang kl. 219.00, 416. afgang kl. 219.30, 417. afgang kl. 220.00, 418. afgang kl. 220.30, 419. afgang kl. 221.00, 420. afgang kl. 221.30, 421. afgang kl. 222.00, 422. afgang kl. 222.30, 423. afgang kl. 223.00, 424. afgang kl. 223.30, 425. afgang kl. 224.00, 426. afgang kl. 224.30, 427. afgang kl. 225.00, 428. afgang kl. 225.30, 429. afgang kl. 226.00, 430. afgang kl. 226.30, 431. afgang kl. 227.00, 432. afgang kl. 227.30, 433. afgang kl. 228.00, 434. afgang kl. 228.30, 435. afgang kl. 229.00, 436. afgang kl. 229.30, 437. afgang kl. 230.00, 438. afgang kl. 230.30, 439. afgang kl. 231.00, 440. afgang kl. 231.30, 441. afgang kl. 232.00, 442. afgang kl. 232.30, 443. afgang kl. 233.00, 444. afgang kl. 233.30, 445. afgang kl. 234.00, 446. afgang kl. 234.30, 447. afgang kl. 235.00, 448. afgang kl. 235.30, 449. afgang kl. 236.00, 450. afgang kl. 236.30, 451. afgang kl. 237.00, 452. afgang kl. 237.30, 453. afgang kl. 238.00, 454. afgang kl. 238.30, 455. afgang kl. 239.00, 456. afgang kl. 239.30, 457. afgang kl. 240.00, 458. afgang kl. 240.30, 459. afgang kl. 241.00, 460. afgang kl. 241.30, 461. afgang kl. 242.00, 462. afgang kl. 242.30, 463. afgang kl. 243.00, 464. afgang kl. 243.30, 465. afgang kl. 244.00, 466. afgang kl. 244.30, 467. afgang kl. 245.00, 468. afgang kl. 245.30, 469. afgang kl. 246.00, 470. afgang kl. 246.30, 471. afgang kl. 247.00, 472. afgang kl. 247.30, 473. afgang kl. 248.00, 474. afgang kl. 248.30, 475. afgang kl. 249.00, 476. afgang kl. 249.30, 477. afgang kl. 250.00, 478. afgang kl. 250.30, 479. afgang kl. 251.00, 480. afgang kl. 251.30, 481. afgang kl. 252.00, 482. afgang kl. 252.30, 483. afgang kl. 253.00, 484. afgang kl. 253.30, 485. afgang kl. 254.00, 486. afgang kl. 254.30, 487. afgang kl. 255.00, 488. afgang kl. 255.30, 489. afgang kl. 256.00, 490. afgang kl. 256.30, 491. afgang kl. 257.00, 492. afgang kl. 257.30, 493. afgang kl. 258.00, 494. afgang kl. 258.30, 495. afgang kl. 259.00, 496. afgang kl. 259.30, 497. afgang kl. 260.00, 498. afgang kl. 260.30, 499. afgang kl. 261.00, 500. afgang kl. 261.30, 501. afgang kl. 262.00, 502. afgang kl. 262.30, 503. afgang kl. 263.00, 504. afgang kl. 263.30, 505. afgang kl. 264.00, 506. afgang kl. 264.30, 507. afgang kl. 265.00, 508. afgang kl. 265.30, 509. afgang kl. 266.00, 510. afgang kl. 266.30, 511. afgang kl. 267.00, 512. afgang kl. 267.30, 513. afgang kl. 268.00, 514. afgang kl. 268.30, 515. afgang kl. 269.00, 516. afgang kl. 269.30, 517. afgang kl. 270.00, 518. afgang kl. 270.30, 519. afgang kl. 271.00, 520. afgang kl. 271.30, 521. afgang kl. 272.00, 522. afgang kl. 272.30, 523. afgang kl. 273.00, 524. afgang kl. 273.30, 525. afgang kl. 274.00, 526. afgang kl. 274.30, 527. afgang kl. 275.00, 528. afgang kl. 275.30, 529. afgang kl. 276.00, 530. afgang kl. 276.30, 531. afgang kl. 277.00, 532. afgang kl. 277.30, 533. afgang kl. 278.00, 534. afgang kl. 278.30, 535. afgang kl. 279.00, 536. afgang kl. 279.30, 537. afgang kl. 280.00, 538. afgang kl. 280.30, 539. afgang kl. 281.00, 540. afgang kl. 281.30, 541. afgang kl. 282.00, 542. afgang kl. 282.30, 543. afgang kl. 283.00, 544. afgang kl. 283.30, 545. afgang kl. 284.00, 546. afgang kl. 284.30, 547. afgang kl. 285.00, 548. afgang kl. 285.30, 549. afgang kl. 286.00, 550. afgang kl. 286.30, 551. afgang kl. 287.00, 552. afgang kl. 287.30, 553. afgang kl. 288.00, 554. afgang kl. 288.30, 555. afgang kl. 289.00, 556. afgang kl. 289.30, 557. afgang kl. 290.00, 558. afgang kl. 290.30, 559. afgang kl. 291.00, 560. afgang kl. 291.30, 561. afgang kl. 292.00, 562. afgang kl. 292.30, 563. afgang kl. 293.00, 564. afgang kl. 293.30, 565. afgang kl. 294.00, 566. afgang kl. 294.30, 567. afgang kl. 295.00, 568. afgang kl. 295.30, 569. afgang kl. 296.00, 570. afgang kl. 296.30, 571. afgang kl. 297.00, 572. afgang kl. 297.30, 573. afgang kl. 298.00, 574. afgang kl. 298.30, 575. afgang kl. 299.00, 576. afgang kl. 299.30, 577. afgang kl. 300.00, 578. afgang kl. 300.30, 579. afgang kl. 301.00, 580. afgang kl. 301.30, 581. afgang kl. 302.00, 582. afgang kl. 302.30, 583. afgang kl. 303.00, 584. afgang kl. 303.30, 585. afgang kl. 304.00, 586. afgang kl. 304.30, 587. afgang kl. 305.00, 588. afgang kl. 305.30, 589. afgang kl. 306.00, 590. afgang kl. 306.30, 591. afgang kl. 307.00, 592. afgang kl.														

17

22. KORSØR—FREDERICIA

Alle Jernbanefærger Korsør—Nyborg, se strækning 22 a.
Færgerne kan afgå 4 min. før anført afgangtid.

	25			31			2043			7041			3045	
	MY 480			MO 142			Ng-Od N 800 Od-Fra N 960			MX 280			MY 1000	
	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.	X tog	An.	Af.
Korsør.....														
Nyborg Fgh.....	30	30	12 ¹⁸											
Nyborg H.....	30	30	13 ²⁸ 13 ⁴¹									13 ⁰⁵		
Hjulby.....	140	50	13 ⁴³ 13 ⁴⁷			13 ⁰⁸			11 ⁵⁸		14 ²⁰	14 ²⁷		
Ullerslev.....	50	50			13 ¹⁰ ₁	16			12 ¹⁶			14 ²⁸		14 ²⁵
Langeskov ■.....	50	50			31 ₁	22			27		38			34
Marlev.....	50	50			29 ₁	20			21		38			38
Odense.....	100	30	14 ⁰²		34 ₁	25			32		41			42
Holmstrup.....	140	30	14 ⁰⁸ 14 ¹² 14 ¹³ 14 ¹⁷		20 ₁	20 ₁			32		44			47
Rendø T.....	20	20	14 ²⁵		14 ²⁵	20			14 ³¹		14 ³⁸ 14 ⁴³			45
Tommervang.....	50	24			X	20			46		15 ⁰⁰			15 ⁰⁶
Skalbjerget T.....	20	21	30 ₁		00				54		02			08
Bred ■.....	20	20	X		40				58		05			13
Arup.....	30	27	44 ₁		45				15 ⁰⁰		07			16
Gelested ■.....	30	29	51 ₁		52				04		09			18
Ejby.....	30	32	58 ₁		59				11		11			21
Norre-Åby ■.....	30	36	15 ⁰³ ₁		15 ⁰⁴				16		14			20
Kavalund.....	50	38	10 ₁		11				22		17			26
Middeltoft.....	100	30	10 ₁		17				27		23			33
Fredericia.....	100	30	14 ⁴⁴ 14 ⁴⁵		15 ²⁴ 15 ²⁶				15 ³⁴		15 ²⁸ 15 ³⁰			39
Fredericia Rbg.....	120	30	14 ⁵⁵ 15 ⁰⁵		15 ³⁸				15 ³⁸ 15 ⁴⁰		15 ³⁶ 15 ⁴⁴			15 ⁴⁴
			11 Ar						15 ⁵⁷					16 ¹⁰
Tog nr:														
Eksprestog			Persontog			Ikke persont.			Eksprestog			Ikke persont.		
Strakte tilstille hastighed km i (timer):			120			100			70			100		
Løber:			Daglig			Daglig			Lø			Sp samt 26/3, 24/4 og 7/5		
1 Ad sp 5, Hastighed ad spor 3 og 6 30 km. 2 Ad spor 1, Indkørselsbaneløst ad spor 3, der ikke er indkørselsbaneløst, 20 km. 3 Indkørselsbaneløst dog 30 km. 4 Indkørselsbaneløst dog 20 eller 50 km i overensstemmelse med hastighedsbetydningen ovenfor. 5 Indkørselsbaneløst fra spor 1 dog 50 km. 6 Indkørselsbaneløst til spor 1 dog 50 km. 7 Gælder til indkørsel til ankomstmærket.														

1 I publikumskefplanerne Nyborg Fgh. af. 1300.

Uddrag Tjenestekøreplan 2 distrikt vinter 1970. Arkiv HP

Herefter var anvendelsen af litra N som togmaskine et afsluttet kapitel i Danmark efter 18 års tjeneste.

Ser man på de bemærkninger der er indskrevet for BÅDE N 201 og N 207 i km-bogen for Mdt. Fa., bliver begge N henstillede den 27. februar 1970. Men det MÅ dreje sig om nogle lokalt besluttede henstillinger. N 201 var tilsyneladende ikke tjenstdygtig pga. bl.a. ødelagt cylinderbund, beskadiget og sprængt krydshoved i højre side, mens der for N 207 er bemærket "henstillet urepareret". Både N 201 og N 207 er jf. Lokomotivkort (CvAr) og lokomotivernes Reparationsbøger først officielt henstillede hhv. 16. marts 1970 og 10. marts 1970.

1970

Loko Ltr. nr.	Januar	Februar	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.
N 201	169.800	149.500	149.500	149.500	149.500	149.500	149.500	149.500	149.500	149.500	149.500	149.500
N 202												
N 203												
N 204												
N 205												
N 206												
N 207	177.100	172.200	172.200	172.200	172.200	172.200	172.200	172.200	172.200	172.200	172.200	172.200
N 208												
N 209												

Cylinderbund beskadiget, ødelagt krydshoved i højre side.

15. marts overhænge af 10. marts, uret af 27. 70

Uddrag af kilometerbog litra N, Maskindepot Fredericia 1970. Arkiv PS.

I Telegramjournalen er anført således:

27. februar 1970 (køres af damp ukendt litra jf. Telegrafkopibog/Mdt Fa): Tog 2034 Fra-Ng og retur 2043 Ng-Od, Od-Fra

Men da N 207 jf. bemærkninger i km-bogen er henstillet samme dag, kan det ikke have været den, men muligvis en litra H I, alternativt en litra E II.

Afslutningsvis må man med baggrund i alle tilgængelige kildematerialer kunne konstatere, at anskaffelsen i sin tid af de belgisk byggede godstogslokomotiver litra N var en absolut nødvendig handling og ikke en midlertidig løsning på kun et traktionsproblem. At man ved DSB på samme tidspunkt undersøgte muligheden for anvendelse af store dieselelektriske lokomotiver er korrekt. Det ville da også have været forkert, med de muligheder den Anden Verdenskrig have udviklet, ikke at undersøge dette. Men uden litra N havde Danmark ikke kunnet komme sig så hurtigt over den Anden Verdenskrigs nedgang i vækst og bidraget til befolkningens forbedrede levestandard.

Kilometerbog litra N nr. 201, 1966-70. Arkiv GS.

Loko. litra N

Nr. 201

19. 1970

I brug: / 19		Overskud:		Foderandforvarmer:		Reparation:		Smøresystem:		Vinstiljustering:		Bemærkninger:	
Kilometer	pr. måned	pr. år	pr. 100 km	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år
April	0	52.800	168.200										
Maj	0	52.800	168.200										
Juni	1.100	54.800	169.200										
Juli	0	54.800	169.200										
August	400	55.200	169.600										
September	0	55.200	169.600										
Oktober	0	55.200	169.600										
November	0	55.200	169.600										
December	0	55.200	169.600										
Januar	0	55.200	169.600										
Februar	0	55.200	169.600										
Marts	0	55.200	169.600										
Ialt:													

19. 1970

I brug: / 19		Overskud:		Foderandforvarmer:		Reparation:		Smøresystem:		Vinstiljustering:		Bemærkninger:	
Kilometer	pr. måned	pr. år	pr. 100 km	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år
April	0	55.200	169.600										
Maj	0	55.200	169.600										
Juni	600	55.800	169.200										
Juli	1.200	59.000	169.100										
August	1.500	60.500	169.900										
September	200	60.700	169.100										
Oktober	1.200	61.900	169.200										
November	900	62.800	168.200										
December	900	63.700	169.100										
Januar	700	64.400	169.800										
Februar	100	64.500	169.900										
Ialt:													

19. 1970

I brug: / 19		Overskud:		Foderandforvarmer:		Reparation:		Smøresystem:		Vinstiljustering:		Bemærkninger:	
Kilometer	pr. måned	pr. år	pr. 100 km	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år
April	200	136.000	79										
Maj	3.800	139.800	1320										
Juni	1.800	141.600	918										
Juli	2.900	144.500	799										
August	2.300	146.800	635										
September	1.700	148.500	470										
Oktober	700	149.200	128										
November	700	149.900	148										
December	1.400	151.800	246										
Januar	1.200	153.000	157										
Februar	2.400	155.400	244										
Marts	1.300	156.700	140										
Ialt:													

19. 1970

I brug: / 19		Overskud:		Foderandforvarmer:		Reparation:		Smøresystem:		Vinstiljustering:		Bemærkninger:	
Kilometer	pr. måned	pr. år	pr. 100 km	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år	pr. måned	pr. år
April	0	162.100											
Maj	0	162.100											
Juni	2.500	164.600	1022										
Juli	2.300	166.900	910										
August	2.400	169.300	1140										
September	2.200	171.500	917										
Oktober	1.800	173.700	744										
November	1.800	175.100	939										
December	1.500	176.600	789										
Januar	500	177.100	228										
Februar	1.100	177.100	549										
Marts													
Ialt:													

Marcipanbrød-rene.....

1948-loven om modernisering.

Forudsætningerne for privatbanernes modernisering fra 1948.



750 hk diesel-elektrisk lokomotiv
9 stk. leveret 1952 til danske privatbaner

FRICHS

Fricks-reklame med Marcipanbrød.
Nordisk Järnbanetidsskrift 4, 1949.



En canadisk road switcher i Overseas Railways, Railway Gazette 1949.



Fig. 3. 2000 HK dieselrangerlokomotiv, bygget af Fairbanks Morse.



Which is the most important single feature of the
80 and 150 h.p. FOWLER DIESEL LOCOMOTIVES?

They embody quite a number of the features you would expect in a Fowler product. But the most important single characteristic is their "breadth". It's experience born of tradition; it's the intimate knowledge of the jobs for which they are built; and of all the best ways to make them really suited for those jobs.

Fowler Diesel Locomotives have a magnificent pedigree. That's why they "stay the course".

BUILT FOR GAUGES FROM 2' 0" to 5' 6"

Increased production ensures reasonably early delivery

Please write for further details to
Dept. A.G. JOHN FOWLER & CO. (REEDS) LTD.,
LEEDS, ENGLAND

Approved under BSR - Government Export Credit

FOWLER

★ Fowler-Asped Synchro-
mesh Gearbox.

★ Positive Electrical
Starting.

★ Simplified Controls.

★ Greater Accessibility.

★ Comprehensive After-
Sales Service.

A PRODUCT OF THE MARSHALL ORGANISATION

Reklame for Fowler-rangertraktorer i
Overseas Railways, Railway Gazette 1949.



OHJ M 24 som nyleveret maskine i Hol-
bæk 1952. Foto Ole Winther Laursen via
Hans Gerner Christiansen.

Fra en artikel af E. Risbjerg Thomsen om road switcherne i Nordisk Järnbanetids-
skrift. nr. 4, 1949.

Af Ole Linå Jørgensen

I modsætning til så meget andet i Danmark stod privatbanerne i en gunstig situation efter befrielsen i 1945. De fleste havde haft overskud i et par år, og en del havde endda kunnet lægge midler til side i fornyelses- og moderniseringsfonden.

I trediverne havde det ikke set så lyst ud. Efterhånden havde konkurrencen fra busser og lastbiler mindsket banernes indtægter så meget, at de næsten alle gav underskud. Fra regeringernes side ønskede man at styre befolkningens rejsebehov mod jernbanerne – en samfundsmæssig investering, som det endnu ville tage mange år at afskrive. I første omgang havde Rigsdagen vedtaget en moderniseringslov i 1931 og senere i form

af årlige love ydet tilskud til dækning af en del af underskuddet ved de baner, der gav underskud.

I 1937 blev der nedsat en kommission, der skulle udarbejde en betænkning om den fremtidige trafikudvikling. Betænkningen kom stort set udelukkende til at behandle privatbanerne, og efter nogen forsinkelse kom den i august 1939. Den skulle bl.a. danne baggrund for en vurdering af, hvilke privatbaner det offentlige eventuelt ville give moderniseringsstøtte til indkøb af dieseltrækraft. Betænkningen fik stort set ingen virkning, fordi Anden Verdenskrig kom i vejen, og situationen for privatbanerne hurtigt blev en helt anden; men kort efter befrielsen blev spørgsmålet om privatbanernes modernisering taget op i Rigsdagen.



HFHJ M 8 som ny maskine i Hillerød 1952. Først senere fik lokomotivet bemalingen rød-creme med blåt mavebælte. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



VLTJ ML 12 i Harboøre. I baggrunden ses bl.a. Tatol-forretningen og Afholdshotellet. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Frichs Fabriksfoto af HHJ M 3 i Århus, 1952. Samling Ole Winther Laursen via HGC.



LJ M 31 på den gamle banegård i Nykøbing F. Foto Sigfrid Bengtsson, samling Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen



GDS L 1 med persontog ved en af stationerne på banen i 1964. Foto Leif Bang.



GDS L 1 på visit hos HHJ ved remisen i Århus, den 19. maj 1973. Foto Ole Linå Jørgensen.

Fra "sorte penge" til privatbanemodernisering.

Pengerigeligheden efter befrielsen var stor, for dels havde befolkningen ikke haft ret meget at investere i, og dels var mange "sorte penge" i omløb. Det mest kendte indgreb, der blev brugt for at få kontrol med disse penge, var pengeombytningen den 23. juli 1945. Det er mindre kendt, at der i 1946 blev udskrevet en éngangsskat på formuer over en vis størrelse på mellem 15% og 70% af, hvad formuerne var steget siden den 1. januar 1939 samt et stabiliseringslån på mellem 5% og 20%. Disse sidste foranstaltninger alene indbragte mellem 1 og 1,4 milliarder kr. Det var 28 millioner kr. af denne skat, som Rigsdagen i 1948 bevilgede til modernisering af privatbanerne. Som betingelse for, at

en privatbane kunne få del i moderniseringslånet, stilledes et krav om at de kommuner, der var interesserede i privatbanen, havde garanteret for banens drift i en ikke nærmere fastsat årrække, men mindst syv år, samt havde indvilget i at tilskyde et beløb, der skulle svare til 30% af moderniseringen, så statens andel udgjorde 70%.

De første tanker om nye diesellokomotiver i 1948.

Som forberedelse til loven havde Privatbanernes Fællesrepræsentation lavet et skøn over antallet af diesellokomotiver, som loven ville komme til at omfatte, og man var kommet til et antal på 31. Det ministerielle udvalg, der stod bag lovforslaget, reducerede antallet til 20, og da privatbanernes ønsker kom ind

til Privatbanernes Fællesrepræsentation, nåede man i første omgang til et skøn på 10.

Det udvalg, der var nedsat til at varetage fordelingen af moderniseringsmidlerne, havde inden lovens vedtagelse forhandlet med Frichs i Århus om at komme med et forslag til diesellokomotiver til privatbanerne. Udvalget bestemte sig for et dieselelektrisk lokomotiv med to Mo-motorer placeret i forlængelse af hinanden og hvilende på to tre-akslede bogier. Lokomotivet ville have 500 HK eller med trykforstøvning 750 HK, og prisen pr. lokomotiv ville efter 1948-priser blive mellem 650.000 og 700.000 kr. Fra udvalgets side lagde man vægt på, at lokomotivets vitale dele var afprøvede og svarede til DSB's, så man var sikker på reservedelslager.



FFJ ML 1216 i Halvrømmen, den 24. januar 1969. Foto Ole Linå Jørgensen.



AHJ ML 5206 under ophold på Godthåb station den 23. januar 1969. Foto Ole Linå Jørgensen.

Køb dansk!

I de første år efter befrielsen havde Danmark nærmest planøkonomi, hvor Direktoratet for Vareforsyning var det væsentligste redskab til at udøve planøkonomien. Direktoratet var fra 1939 Valutacentralens efterfølger, og det var direktoratets opgave at kontrollere al udenrigshandel, idet direktoratet suverænt stod for tildeling af udenlandsk valuta til indkøb. Det havde blandt andet medført mange vanskeligheder for den første serie skinnebusser til privatbanerne, idet der kun kunne opnås bevilling til indkøb af 10 Scania-Vabis motorer, så man måtte få Frichs til at udvikle en skinnebusmotor til brug i resten af bestillingen (bortset fra de bornholmske). Skinnebusmotoren var ikke nogen ubetinget succes. Desuden forhindrede de spredte leverancer Scandia i at få produceret skinnebusserne i en egentlig serieproduktion.

Frichs og privatbanerne – en eksplosiv cocktail.

Skinnebusmotorerne var ikke den eneste anstødssten set fra privatbanernes side. Efter befrielsen trængte mange af privatbanernes lokomotiver og motorvogne til hoveddistandsættelse, og det eneste sted, dette kunne ske, var hos Frichs. Men privatbanerne fandt generelt Frichs' priser for høje. Det blev man efter en tænkepause enige om, at de alligevel ikke var, for man havde en aftale med Frichs om, hvor stor fortjenesten på en reparation måtte være. Det holdt privatbanerne styr på ved at kontrollere Frichs' regnskaber

over de enkelte arbejder. Problemet var, at Frichs og privatbanerne ikke var enige om, hvor omfattende en reparation nødvendigvis skulle være. Ikke overraskende stillede Frichs de største krav, og med almindeligt kendskab til privatbanernes sparsommelighed har Frichs' krav nok ikke været helt urimelige. Uoverensstemmelserne mellem privatbanedirektørerne og Frichs førte sædvanligvis til langvarige og seje forhandlinger om størrelsen af hver enkelt regning. Det var derfor alt i alt nærliggende, at muligheden for indkøb af udenlandske lokomotiver kom på tale.

Drømmen om amerikanske lokomotiver.

Amerikanske lokomotiver nævntes første gang på direktørsamrådets møde i København den 23. september 1947. Direktør Harboe fra Privatbanetilsynet havde allerede da orienteret privatbanerne om den kommende moderniseringslov, og på mødet i september fortalte han om sine indtryk fra en rejse, som han havde haft til Sverige. Direktør Harboe fortalte blandt andet om et 600 HK diesellokomotiv til rangering, som SJ havde bestilt i USA, og han nævnte senere de store lokomotiver, som man byggede i USA til eget brug. Til slut udtrykte han som sin mening, at privatbanerne burde anskaffe så få typer diesellokomotiver som muligt med fælles reservedele.

De amerikanske lokomotiver blev næste gang trukket frem ved direktørsamrådet den 8. december 1948, fordi direktøren ved Lollandsbanen, Terp-Lassen, fandt

Frichs' priser for høje, og desuden gik han ind for mekanisk kraftoverføring, som han mente kunne praktiseres op til 500 HK. Så sparede man generator, banemotorer og en mængde dyre elektriske installationer. Der var dog også prominente fortalere for Frichs-lokomotiverne, nemlig direktør Kuhlman fra HFHJ. Han sad i det underudvalg, der forhandlede med Frichs om lokomotiverne. Der gik trekvart år, inden de amerikanske lokomotiver igen blev bragt på bane i direktørsamrådet i Hillerød den 28. september 1949, og det skyldtes mest valutasituationen.

Da Danmark lå lunt i svinget og fik en brat opvågning.

Den eneste af Danmarks gamle samarbejdspartnere, som vi i større udstrækning kunne handle med efter befrielsen, var Storbritannien, hvilket dog indebar visse ulemper. Dels havde englænderne fået en kedelig opfattelse af, at de kunne diktere den pris, som danskerne skulle sælge landbrugsprodukter for. Det betød et fald i salgsprisen for smør på 33% og for bacon på 25% i forhold til den pris, som tyskerne kort før havde givet. At de penge, som tyskerne betalte med, kom fra Nationalbanken, interesserede ikke landmanden så voldsomt meget. Dels kunne det engelske pund ikke umiddelbart veksles til anden valuta, så Danmark var stort set tvunget til at indkøbe i Storbritannien for de pund, som vi fik for at sælge landbrugsprodukter. På Englands nåde kunne der dog betales i anden valuta. Den manglende konvertibilitet for det engelske pund hang sammen med,



HFHJ C 60, en af de nye personvogne til enkelte privatbaner. Hundested i 1970'erne. Foto Olaf Hermansen.



FFJ's Fowler-traktor M 1215 under rangering i Nørresundby den 26. maj 1962. Foto Hans Gerner Christiansen.

at englænderne vurderede pundet for højt, hvilket de dog fik reguleret den 18. september 1949 ved at nedsætte pundet med 30% over for dollar. Danmark måtte på grund af den nære samhandel med England følge med.

Den amerikanske drøm – fortsat.

Det var derfor nærliggende for direktørsamrådet den 28. september 1949 at drøfte betydningen af devalueringen på prisen på amerikanske diesellokomotiver. Civilingeniør N. Damgaard Andersen havde den 1. april 1949 skiftet arbejde fra stillingen som ingeniør i Privatbanetilsynet til direktør for Horsens Privatbaner og var nu i direktørsamrådet kontakten til importøren af amerikanske lokomotiver, A.E.G. Den danske importør mente, at amerikanerne ville sænke prisen, så lokomotiverne ikke ville blive dyrere. Der var også den mulighed, at man kunne få lokomotiverne som Marshallhjælp, der var begyndt at strømme til blandt andet Danmark i 1948. Marshallhjælpen blev af USA ydet som gaver og som billige lån. I realiteten blev Marshallhjælpens gavedel givet til staten, som solgte gaverne til markedspris. Med andre ord kunne Nationalbanken atter inddrage lidt af den rigelige pengemængde. Blandt privatbanedirektørerne næredes nogen betænkelighed ved leveringstiden på amerikanske lokomotiver, idet man henviste til de Hercules-motorer, der var leveret til de bornholmske skinnebusser. Disse motorer havde ladet vente på sig. Direktør Harboe fra Privatbanetilsynet havde haft en samtale med DSB's maskin-

ingeniør Risbjerg Thomsen, som netop var hjemkommet fra det studiebesøg i USA, der for DSB resulterede i indkøb af GM-familien af diesellokomotiver. Risbjerg Thomsen manede til forsigtighed med den type diesellokomotiver, som privatbanerne havde kig på. Udsigten bagud var ringe, så lokomotiverne skulle sandsynligvis vendes ved endestationerne, og tilmed skulle man under alle omstændigheder vende sig i førerrummet for at se instrumenterne. Direktør Harboe sluttede med at fraråde indkøb af amerikanske lokomotiver og anbefalede Frichs-lokomotiverne, der ville være et bedre køb for privatbanerne.

En dansker i amerikansk forklædning.

De amerikanske lokomotiver spøjte dog videre på direktørsamrådet den 9. december 1949, hvor direktør Harboe måtte erkende, at der nok ikke engang skulle bestilles 13 diesellokomotiver (ti på 750 HK og tre på 500 HK) hos Frichs, som det først så ud til. Tre baner havde skrevet til Fællesrepræsentationen, at de ville have to små amerikanske lokomotiver i stedet for et Frichs lokomotiv. Fællesrepræsentationen havde da bedt Frichs om et tilbud på et tilsvarende lokomotiv af "road switcher"-typen med en enkelt Mo motor på 375 HK. Da de amerikanske priser på lokomotiver var steget med 18% på grund af devalueringen, kunne Frichs klare sig i konkurrencen med en pris på ca. 425.000 kr. Frichs havde da lavet et forslag til et tre-akslet lokomotiv og et trucklokomotiv, begge med et enkelt førerhus midt i lokomotivet. Valget faldt så, nok ikke ganske uventet, på

Frichs' trucklokomotiv. En forestående kamp med Direktoratet for Vareforsyning kunne nok også trække lidt i retning af Frichs.

Direktør Damgaard Andersen fra Horsens var trods sit ønske om de små lokomotiver ingen principiel modstander af de store. Et af de store lokomotiver blev som helt nyt prøvekørt med mergeltog fra Søvind på HOJ til Tørring på HV. Man må håbe, at lokomotivets trækkeevne har imponeret deltagerne i udflugten. Under alle omstændigheder var maskiningeniørerne fra Frichs vist svært tilfredse med den indlagte frokost i Tørring, for banemotorerne var da tæt på at brænde sammen.

Kunsten at fastholde et moderniseringsprogram – koste hvad det vil.

Hads-Ning Herreders Jernbane fik ministeriets godkendelse af moderniseringen den 8. december 1949, og kontrakten med Frichs på leveringen af diesellokomotivet blev indgået som en fælles kontrakt omfattende de ni "marcipanbrød" den 6. juni 1950 til en pris på 678.900 kr. for hvert. Lokomotiverne forventedes leveret i sommeren 1951; men det blev både vinter og vår og næsten vinter igen, inden HHJ M 3 blev leveret den 6. november 1952. HHJ havde ikke ønsket at skære ned på sit oprindelige forslag til modernisering, men valgte at håbe på overskud af driften, hvoraf der kunne bruges et beløb til at lukke hullet. Det lidt naive håb fødtes samtidig med, at banen definitivt ophørte med at give overskud. Selv om man håbede på



HP CL 30 den 22. juni 1962 i Hjørring. Foto Hans Gerner Christiansen.

faldende råvarepriser, fandt man dog, at det sikreste ville være at optage en kommunegaranteret lån på 84.600 kr. til at dække overskridelsen.

En ubehagelig overraskelse lurede forude. Allerede regningen på fjerde og sidste rate på M 3, som blev fremsendt dagen efter leveringen af lokomotivet, lød ildevarslende: "Prisreguleringsopgørelse i henhold til overenskomst vil blive fremsendt snarest efter, at leveringen har fundet sted af den serie, hvori lokomotivet er fremstillet". Da kontrakten blev underskrevet den 6. juni 1950 havde det ellers set lovende ud for prisudviklingen, da priserne var faldet til ro efter devalueringen i september 1949; men lige efter underskrivelsen af kontrakten brød Korea-krigen ud og fra august med stærkt og hurtigt stigende råvarepriser til følge grundet oprustningen. Sidst i april 1953 udsendte Frichs endnu et forvarsel om de ubehagelige nyheder, idet man skønnede efterreguleringen til ca. 138.000 kr. pr. lokomotiv. Det medførte omgående en livlig telefontrafik mellem jernbanedirektørerne samt korrespondance, så da Frichs sendte den endelige regning på 118.865,46 kr. pr. lokomotiv, var strategien lagt. De enkelte baner måtte betale 60.000 kr. af regningen med det samme, hvad banerne af hensyn til Frichs blev opfordret til; men der skulle optages forhandlinger med Titan og Frichs om en kraftig reduktion af regningerne. Under Erik Johansens ledelse, Holbæk, blev hele regningsgrundlaget nøje gransket, og repræsentanterne for Titan og Frichs blev skarpt forhørt om prisstigningerne i almindelighed og i særdeleshed, hvorfor prisstigningsberegningen var højere for privatbanerne end for DSB. Til sidst blev

man i oktober 1953 enige om at reducere prisstigningen pr. lokomotiv med lige knap 16.000 kr., så regningen for prisstigningen blev på knap 103.000 kr. for hvert lokomotiv. For HHJ lykkedes det at få staten, amtet og kommunerne til at dække overskridelserne ved at øge moderniseringslånet. Skinnebusanskaffelsen havde voldt de samme problemer.

To "marcipanbrød", en likvidation og Fugl Fønix på Lolland.

For Lollandsbanen, hvis koncession udløb i 1954, gik det helt galt. Kommunerne ville ikke give garanti for banens drift derefter, hvilket var en forudsætning for, at staten ville yde moderniseringslån. Direktør Terp-Lassen mente øjensynligt, at banen ikke kunne lade tilbuddet om to Frichs diesellokomotiver gå sin næse forbi, så han bestilte to diesellokomotiver på forventet efterbevilling. Det gik galt, for til Terp-Lassens overraskelse – må man tro – mente kommunerne virkelig, at de ikke ville garantere banens drift, og så kunne Lollandsbanen ikke betale de to diesellokomotiver. Over for kommunerne førte staten "de korslagte armes politik", og da embedsmænd og politikere endelig tog armene ned, var det for at bruge dem til en gang armvridning over for de genstridige kommuner. Det gamle jernbaneselskab likviderede, men blev samtidig erstattet af et nyt, der drev banen videre og ved hjælp af statslån betalte lokomotiverne. Yderligere gammel gæld fra det likviderede selskab betaltes af den aktiekapital, som stat, amt og kommuner indskød i det nye selskab. Aktiekapitalen var dermed straks tabt. Direktør Terp-Lassen trådte derefter tilbage på grund af sygdom, 64 år gammel.

Det udenlandske indslag.

Det udenlandske indslag i moderniseringen blev ikke uventet engelsk, idet Fowler i 1952 leverede to rangertraktorer til Aalborg Privatbaner, og de kendte 125 HK Leyland-dieselmotorer begyndte at afløse de udtjente benzinmotorer i Triangel-motorvognene.

Nye personvogne.

Efter befrielsen opgav de fleste privatbaner at modernisere deres godsvognspark med nye vogne; men der blev leveret seks nye personvogne til Hjørring Privatbaner, Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, Odense-Middelfart-Brendrup Jernbane og Gribskovbanen. Scandia lavede en forslagstegning til en personvogn til privatbanerne, som direktøren for OHJ, Erik Johansen, kritiserede for at være en tilbagegang sammenlignet med de sidste, som banen havde modtaget. Erik Johansen foreslog også med inspiration fra Sverige at lade vognsiderne udføre med sikker, så vognkassen blev delvist selvbærende, hvilket sparede vægt. HFHJ fik i 1949 to Scandia-vogne C 60 og C 61, der var meget tæt på DSB's samtidige CL-vogne. Til gengæld slog det svenske koncept igennem på CL 30 til Hjørring Privatbaner fra 1948, OMB C 19 fra 1953 og de to vogne til GDS, C 41 og C 42, fra 1954. De øvrige privatbaner ville hellere have skinnebusser.

Og resten...

Den største del af moderniseringen gik dog til skinnebusser, som også er en lang historie; men som ikke skal gengives her.

Stemplet



Nærbillede af stempelvalserne - indstillet på 63. sep. 1921....

Af Flemming Søeborg

I vinter fik jeg på et marked overrakt et stempel af en besøgende. Det gik ret stærkt, så jeg fik knapt takket giveren, men da jeg kom hjem, fik jeg kigget nærmere på stemplet, der var en ægte antikvitet. Det var et DSB-stempel fra Hornum station i Himmerland (strækningen Hobro-Løgstør), og det var indstillet på datoen 30. jun. 1890!

Det kan nok være, at jeg spærrede øjnene op: Tænk, at dette lille stempel blev taget i brug for omkring 130 år siden og stadig var intakt. Jeg måtte undersøge det nøjere.

Strækningen Hobro-Løgstør blev åbnet i 1893, hvor Hornum station også blev åbnet, dog med navnet Hornum-Ulstrup. Året efter blev navnet ændret til Hornum. Stationen blev med tiden for lille og blev udvidet til noget nær dobbelt størrelse i 1913-14. Også varehuset blev udvidet. Desværre blev Himmerlandsbanerne ret tidligt 'slaget', og efter en årrække med mere eller mindre sporadisk godstrafik indtil 1999 blev Himmerlandsbanerne ved lov den 16. december 2004 nedlagt, og i 2006 blev sporene taget op. Hornum stationsbygning eksisterer dog stadig og rummer bl.a. det lokale arkiv, og på stationssiden sidder det fine rød/hvide emaljeskilt og fortæller om bedre tider.

Men tilbage til stemplet: Det er af messing med et godt slidt skaft af træ - engang lakeret, men i dag præget af mange års brug. Stemplet er efter min mening nærmest genialt konstrueret, for det kunne reelt have været i brug i 120 år - fra 1890 til 2009. Hvordan nu det?

Jo, det er konstrueret med fem separate, tolvdelte 'tromler' - to med cifrene 0-9 og to tomme felter. Det kan give datoerne 01-31 (reelt 00-99, men det var nok aldrig aktuelt!), dernæst en tromle med månederne JAN-DEC, én med årene 189x-195x og sidst én med cifrene 0-9, således at alle årstal mellem 1890 og 1959 kan angives. Der er plads til, at årene helt op til 2009 havde villet kunnet angives, men dertil strakte fantasien ikke - eller havde man allerede dengang en formodning om, at Himmerlandsbanerne måske ikke ville overleve på sigt? Det får vi nok aldrig svar på, men det er fascinerende pludselig at sidde med et så konkret tidsvidne i hånden og forestille sig dets brug og virke gennem årene. At det er blevet brugt meget, er der ingen tvivl om, for selve stemplet virker slidt, men robust - præcis sådan, som vi har forestillet os statens ejendom, som DSB jo var (og er). Nu er det bevaret, og på et tidspunkt vil det "vandre videre" til arkivet i Hornum - men foreløbig nyder jeg dets tilstedeværelse her på skrivebordet.



Som det ses, er stemplet godt slidt efter mange års brug.



Her er billedet spejlvendt, så det er nemmere at se typerne på stemplet.



J-maskine i Hornum ca. 1908 med tog fra Løgstør. Postkort Kurt D. Jensen.



Det bevarede lokomotiv G 78 i Hornum før 1913. Postkort Kurt D. Jensen.



Mens der stadig var passagertrafik på strækningen. Hornum station med Mo samt muligvis en CP-vogn den 28. maj 1983. Foto Leif Ørndorf.

Faaborg set fra luften

Af Flemming Søeborg;
foto Robert Fischer

Vi springer lidt rundt i tid og rum på disse sider med luftfotos, Hvor vi i sidste nummer var i Midtjylland, tager vi i dette turen over Sydfyn. Faaborg er en af de hyggelige købstæder, hvor der stadig er en jernbane - omend der kun er tale om en relativt kort veteranjernbane, isoleret fra resten af det europæiske skinnet.

Det er Syd Fyenske Veteranjernbane (SFvJ), der holder til i byen ved den gamle rundremise, som ses nogenlunde midt i billedet. I 1988, hvor foreningen blev dannet, lå der stadig spor langs stationsbygningen og videre hen langs havnen, men disse spor er sidenhen fjernet, og foreningen måtte flytte til den nuværende placering, hvor der efterhånden er opbygget et jernbanemiljø, blandt andet med den gamle remise, en skydebro samt en nybygget remise og et billetsalg (ses umiddelbart i forgrunden). Kranen på de gule løbeskiner og hallen med det grå tag hører ikke med til SFvJ, det er det tidligere Jernvirke, der sendte meget gods med jernbanen, da den endnu var i drift. Banegården og havnen ligger nogle hundrede meter til højre for det sted, hvor sporet ender i dag.

Selve jernbanetrafikken til og fra Faaborg blev nedlagt ad flere omgange: Først blev Svendborg-Faaborg Banen og den anden randbane Odense-Nørre Broby-Faaborg Jernbane nedlagt (den 22. maj 1954), og i 1962 blev persontrafikken Nyborg-Ringe-Faaborg nedlagt. I de følgende år blev der opretholdt godstrafik, i reglen besørget med Ardel-traktor eller MH-rangermaskine, og togene kunne ind imellem godt være lange. Det var især råvarer til Jernvirke og bryggeriprodukter, der ankom til Faaborg, mens træ, stålprodukter, mejeri- og slagteriprodukter m.v. blev afsendt. Når der især blev sendt en del vognladninger øl til byen, skyldtes det den lokale "spritru-te" Faaborg-Gelting, der dog senere måtte lukke som følge af det Indre Marked.

Efterhånden svandt godstrafikken ind, og omkring 1990 blev den helt indstillet. I 1990 aflagde Dronning Margrethe II. besøg i byen, hvor VLTJ M 6 agerede salonvogn - undertegnede var selv med til at fungere som overskæringsvagt på udturen. Aldrig har jeg set så mange,



anonyme hvide VW Golf køre rundt på de små, sydfynske biveje som den dag (civile politifolk!). Vi, der stod og bevogtede overskæringerne, havde fået strenge instrukser om at stå med ryggen til og ikke at kigge på toget, når det passerede, men - det gjorde vi nu alligevel!

Banestrækningen Faaborg-Korinth blev købt af Fyns Amt i 1992. I 2011 måtte SFvJ (og Faaborg) erkende, at tiden for en baneforbindelse med resten af verden var passé - nye tider, nye krav og ændrede fritidsvaner krævede, at strækningen Korinth-Ringe blev omdannet til cykelsti, blot med bibeholdelse af enkelte



skinnestumper på de nedlagte stationer. Siden da har SFvJ kun kunnet køre mellem Faaborg og Korinth - en meget smuk tur gennem afvekslende landskab trods alt.

Mens sporet Ringe-Faaborg stadig var intakt, blev en del af klubbens materiel,

der havde stået nogle år på Svendborg Godsbanegård, overført med et særtog, trukket af OHJ-lokomotivet DL 39 i 1995. Efter omløb i Ringe kunne toget fortsætte ad sporene til Faaborg - en af de meget sjældne gange med direkte tog Svendborg-Faaborg via Ringe. SFvJ kørte dog også længere ture ud i landet

med deres materiel, indtil forholdene gjorde det umuligt.

Faaborg og SFvJ er dog stadig et besøg værd, og byen er med de brolagte gader og stræder meget pittoresk.

Nyt fra hobby trade



Et kig ud over den meget tiltalende stationsby, som kan bygges af hobby trades fine huse.



De nye vogterhuse fra hobby trade - i hvidkalket udgave eller med gule eller røde sten. Bagved skimtes posthuset.



Ruminddelingen følger helt forbillederne, og det gør det morsomt at lave indretning.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Selvom der er længere mellem nyhederne, betyder det ikke, at udviklingen er gået i stå hos hobby trade, tværtimod. Succes'en med den nye serie af stationsbyhuse fortsætter og blandt vinterens nyheder er de klassiske vogterhuse fra DSB – typerne fandtes flere steder i landet. Husene kommer i tre udgaver, med gule sten, med røde sten eller med hvidkalket mur. Taget er enten af skifer eller af tegl, og det er bygninger, der virkelig har været savnet til de danske anlæg.

Murstenene er 100 % individuelle og lig-

ner håndstrøgne sten - i følge Karsten bliver hver enkelt sten udarbejdet af et specielt computerprogram, og denne fabrikationsmetode stiller alle andre materialer i skyggen - hvad enten det er klassiske sprøjtestøbninger, resinmodeller, karton- eller træmodeller. Gavlen på posthuset har endda en anden type mursten, mere maskinelt fremstillede, men med uregelmæssige huller, revner og sætninger. Indvendigt er der skillevægge i husene, således at man faktisk kan lave hele små dukkehuse med indretning ud af dem - men man kan også nøjes med at antyde indretning. Velgørende er det, at der kun kommer lys ud i det specifikke rum, hvor der er monteret belysning.

Den helt store overraskelse er, at hobby trade fortsætter i sporet med vognmodeller, lavet af "ægte" materialer: Cx/CxM-vogn typen kommer i to udgaver, nemlig som stålvogn eller som vogn med træ-vognkasse. Stålvognen laves af tynd messingplade, mens træ-udgaven laves som de hidtidige andre træmodeller - med fittings og detaljer i fineste messingudførelse. Det bliver nogle meget attraktive vogne med god vægt; også CR-typen er under forberedelse som trævogn - så der er sandelig sket en kolossal udvikling med modeltogene de seneste år. Vi holder naturligvis øje med nyhederne, efterhånden som de udkommer.



Nærbillede af muren med gule sten -



- og slutteligt i den kalkede udgave



- og her med røde sten -



Gavlmuren med mere maskinprægede sten - sikkert anden-sorteringssten i virkeligheden.



De to varianter af den klassiske CX-vogn i stål eller træ.



Gavlen på en stålvogn - men lavet af messing.



- mens vognkassen på træ-udgaven er lavet af fint træ.



Detaljerne som strækbåndet er lavet af messing.

Og alt det andet



Situationsbillede fra messen - som det kan fornemmes, var der ikke tale om den store trængsel i gangene.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Selvom Nürnberg-messen har mistet meget i betydning, er den dog stadig et vigtigt udstillingsvindue for modeltogsbranchen - men de fleste af de cirka 62.000 besøgende kommer slet ikke i den hal, hvor modeltogene og tilbehøret findes. Herinde er Faller stadigvæk blandt de toneangivende firmaer, når det gælder huse og dekoration. Faller er tillige et af de få firmaer, der stadig fremstiller husbyggesæt i sprøjtstøbt plastic, og blandt årets nyheder er et stutteri med en hovedbygning, som vel også kan anvendes andre steder.

En tendens, man også ser hos andre firmaer, er øget fokus på 'det nordiske': Faller (gen)udsender i år en svensk ba-

negård (Diö) samt en landhandel, begge som farvestrålende træhuse (af plast) samt en 'Pressbyrån'-kiosk. En bygning med flot arkitektur er Sanatoriet; dertil kommer en mængde andre bygninger, bl.a. en rundremise med tre porte (12°), et fyrtårn på 40 cm højde og mange landbygninger.

Også Auhagen laver fine plasticbyggesæt, men knapt så mange i år, så her er udvalget beskedent, men udmærket. Her er f.eks. et typisk baggråds-autoværksted med hæve/sænkelifte, ældre sporspærrere og nyplantede træer med stativ. NOCH derimod fortsætter med et meget bredt udvalg med bl.a. regnbuefigurer af personer (LBGT), et andet 'slagnummer' hos NOCH er mini-dioramaer på snart sagt hvad som helst - på låg, i glas og

urtepotter, på sten eller træskiver etc. NOCH skal også have ros for at udstille flere, kørende modeljernbaneanklæg - som nævnt i sidste nummer var der ellers ikke meget bevægelse på de fleste stande, lidt underligt i en branche, hvor tog, der kører, burde være hovedsagen. Et vittigt påhit er træet med indbygget fuglekvidder (og medfølgende fugle).

Mens vi er ved figurerne, kan vi nævne Busch, der blandt mange nyheder har et par sæt med redningshunde - labradorer, der redder druknende mennesker, enten som svømmende hunde eller som hunde i redningsbåde. En fin idé. Bush har også en 'syndflod' af nyheder, såvel huse, biler, figurer og andet tilbehør - f.eks. klostret Lorsch, historiske racerbiler, en buste af Carl Benz, en skinnegående dampkran -



Fallers nye rundremise, som kan udvides ad libitum.

og tomatplukkersker, svampesamlere eller en mand med fjernstyret båd. Blandt Preisers mange nyheder vil jeg blot nævne figurer af Charles de Gaulle, John F. Kennedy og andre notabiliteter samt franske demonstranter - meget aktuelt!

Joswood er et firma, der ikke er så kendt herhjemme, men det er synd, for firmaet producerer formodentlig de flotteste, laserskårne husmodeller af specielt, farveægte arkitekturkarton - og det er modeller med den fineste prægning af strukturen, hvad enten det er mursten, træ, tegl eller stålkonstruktioner. Joswoods speciale har i årevis været bygninger fra montan-industrien, men de laver også 'civile' bygninger, f.eks. mange træhuse fra Norge og Sverige. Joswood er klar til at lave danske ba-

negårde og landhuse, hvis de får gode 'input', og vi mangler jo en repræsentativ købstadsstation og pakhus til danske modeljernbaner.

Brekina havde blot en lysegrå, dansk Volvo-Taxa til os, men blandt de mange nyheder kan Büssing Senator fremhæves. Det er en bustype, som er meget lig Büssing Präfekt, der afløste NESAs trolleyvogne i 1963 på Lyngby- og Bernstorffsvej i Gentofte. En enkelt Büssing Präsident var også på prøve i bl.a. Odense, hvor den kørte rundt i den mørkerøde/grå bemaling, indtil den blev overtaget af Strandgaards Rutebiler. Dørarrangementet på de danske busser var dog anderledes end på Brekinas model.

Andre nyheder var en masse Beatles-memorabilia hos Hornby - der er givetvis samlere til alt, ser det ud til, mens Lima kunne vise nogle fine, små markedsanhængere frem; mere dynamik var der hos Kato, hvor deres enormt lange og hurtige supertog fór rundt på nogle futuristisk udseende strækninger (i spor N). Jeg kunne forestille mig, at det virker trættende i længden - så hellere akvariefisk! herpa havde blandt mange nyheder en lige så moderne rutebilstation med overraskende lyseffekter.

Dette var blot en kortere opsummering af messen - i løbet af året vil forskellige nyheder blive præsenteret her, efterhånden som de udkommer - men vi må nok forvente udskydelser og forsinkelser generelt af nyhederne.



Et af NOCHs anlæg viste de fire årstider - her er det sommersiden - på den anden side af tunnellerne var der andre årstider.



Hovedbygningen til Fallers nye stutteri.



NOCH fremviste en række små dioramaer og scenerier på forskellige materialer.



Rivarossi og Electrotren udstillede blandt andet disse to typer af skinnebuser - dels en ældre SNCF-model X 2400, dels en BR 641-motorvogn i bemaling fra DB AG.



En svensk Lanthandel - typisk træhus i festlige farver.



En af Fallers nye pragtbygninger, Sanatoriet, som vel også kan bruges til andre formål.



Den lille Pressbyrån-kiosk og stationen Diö i baggrunden.



Auhagens lille baggårdsværksted med komplet indretning. Foto Auhagen.



To mand høj og en ruhåret fox-terrier på motorcykel - endnu en af NOCHs nyheder. Bemærk også de flotte chaussé-sten.



Nyplantede træer behøver hyppig vanding, sådan som figuren her er i gang med på Auhagens diorama. Foto Auhagen.



En af de nye sporspærrere fra Auhagen i klassisk stil. Foto Auhagen.



En automobil-corso, som det hed i bilismens barndom, når man bare kørte rundt for sjov. Modellerne er fra Busch.



Franske demonstranter fra Preiser - skiltene kan jo nemt laves om med dansk tekst, hvis det er nødvendigt.



Præsident John F. Kennedy vinker til os - men blot som en H0-figur fra Preiser.



Klostret Lorsch er blandt Busch's nyheder.



Så er tomathøsten i fuld gang hos Busch -



- mens manden hygger sig med sin fjernstyrede motorbåd (som også kan sejle på anlægget).



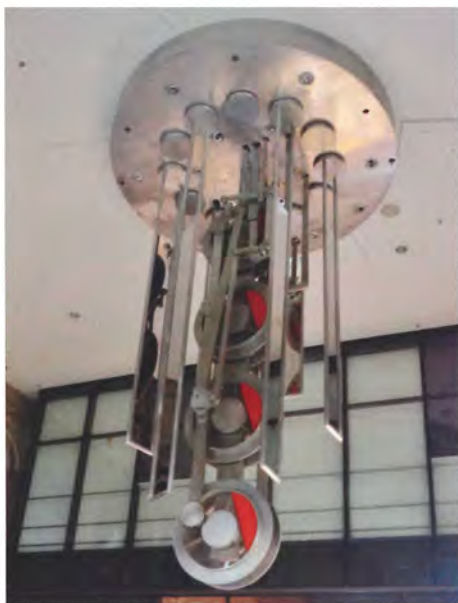
Norsk købmandshus i spændende byggestil kommer fra Joswood. Foto Joswood.



Joswood laver også Scania-transportkasser til f.eks. jernbanevogne. Foto Joswood.



En tapper hund redder en mand fra at drukne hos Busch.



Og hvad er det oppe i loftet - overset julepynt eller hvad. Det er nok en hommage til damplokomotivet i hallen på Nürnbergs Hovedbanegård. Tysk smag og stil afviger noget fra det lette nordiske....



Det hele store nummer hos Hornby var Beatles på alle slags ting - tog, busser og andet. Der er ingen grænser for spekulation....



På Katos stand racede forskellige højhastighedstog rundt og rundt - her er det det Anders And-lignende supertog, som 'rapper' af sted.



Et fint, lille diorama hos MiniTrains, der laver Egger-replika, som KAN køre - her er det 'Feuriger Elias' på en spinkel træbro.



Blandt Limas nyheder var denne fine, lille påhængsvogn til markeder, men den kommer næppe på det danske marked.



En Volvo F 88 med reklame for Volvo Penta kommer fra Brekina.



Betjeningspulten og møntindkastet til Trix-anlægget - i sig selv en kurios, ældre sag.



Utroligt, men gennem mange år har dette Trix-Express-anlæg været en fast bestanddel på Nürnbergs Hovedbanegård. På et af sporene er sket en større afsporing.



Herpa viste en futuristisk rutebilstation med LED-lyseffekter.



Toetages, elektrisk BR 445-togsæt på Nürnberg Hovedbanegård den 3. februar 2020.

BR 86 fra Roco

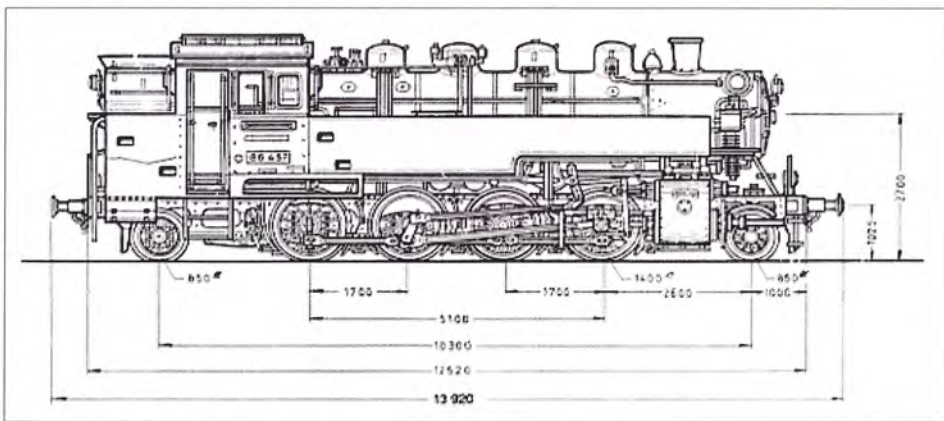
Roco art. nr. DRG BR 86 261.
Tenderlokomotiv, epoke II,
H0-model. Pris ca. kr. 2.200,-



BR 86 og BR 24 i det spæde forårslys - et par skønne nyheder fra Roco.



BR 86 i al dens glans - sådan en maskine kan man godt være stolt over.



Tegning af BR 86. Slg. SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeberg

En af Rocos nyheder i Nürnberg var damplokomotivet BR 86, et af de klassiske, tyske enhedslokomotiver fra 1928. Typen var som tenderlokomotiv (1'D1'-h2) meget anvendelig i godstrafikken på sidebaner og blev bygget i et antal på cirka 775 stk. Hovedparten af maskinerne overlevede Anden Verdenskrig uden skader, men mange BR 86 havnede i andre lande efter 1945. Enkelte af lokomotiverne kørte lige til 1974 ved DB, til omkring

1989 ved DR. 13 eksemplarer af BR 86 er bevaret, da typen var meget afholdt af jernbanevenner.

Rocos første udgave er et lokomotiv fra Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (epoke II) fra serien 86 001-591 med revisionsdato i 1936. Maskinen er bygget af Schikau i Elbling og har svejsede vandkasser. Der er en righoldighed af rør, armaturer, ventiler, håndbøjler m.m. på overdelen, der for den øverste dels vedkommende er lavet af kunststof, for den nederste dels vedkommende af



Under døren har dekoderen sin plads.

metal. Man skal som altid være meget påpasselig ved håndteringen af modellen, for inden fotograferingen opdagede jeg, at den ene baluster på fronten var forsvundet - så det er en god idé at gå alle detaljerne igennem og evt. sikre de mest udsatte med en dråbe lim. Der er vedlagt "de obligatoriske" løsdele - bremseslanger, koblingsattrapper, stempelstangsbeskyttelser m.v.

Lakeringen er smukt, halvmat sort med en enkelt messingdel (dampfløjte) til at live op, og der er talrige hvide og



BR 86 001 med tre lanterner undervejs i DDR. Ukendt fotograf, sted og dato. Slg. Spor og baner.



BR 86 457 er bevaret af Deutsche Bahn. Lokomotivet blev bygget i 1942. Foto DB.

knivskarpe påskrifter. Der er fuldstændig indretning i førerhuset, men for en gangs skyld ikke vedlagt fører og fyrbøder. Der er plads til et par figurer, som dog må undvære benene, da der under dækpladen også skal være plads til en 22-bens dekode.

Hjul og gangtøj er en lækkerbidsten for sig. Egerne er meget tynde (og af metal), gangtøjet er ligeledes meget fint. Den matrøde farve er tonet lidt ned og ikke så 'legetøjsagtig' som på mange andre modeller, men enkelte dele af

plastic afviger en smule i kuløren og burde have været malet røde. Anden og tredje kobbelaksel er sideforskydelige og delvist ekvibrerede, således at der er god hjulkontakt. Der er strømoftag på såvel for- som efterløber samt på to drivakser, og det sikrer gode køreegenskaber - men andet havde jeg heller ikke forventet hos Roco. For og bag er lanterner med ret hvidt lys (to lanterner), der skifter med kørselsretningen - andre funktioner er der ikke i den analoge udgave, som jeg har testet.



Lokomotivføreren indtager en afslappet stilling - men alting er også i orden på lokomotivet.



Stor, sideværts bevægelighed på drivakserne er med til at give den gode kørsel.



Strømoftag på for- og efterløber giver gode køreegenskaber.

Modellen kan trække godt - bageste aksel har hæfteringe, og modellen vejer 337 gram. Der er vedlagt malet ætseark med lokomotivnummer og hjemstedstavle til valgfri montering. Påskrifterne er komplette og tydelige, så det er bare om at sætte maskinen på sporet og køre afsted med en stamme Donnerbüchsen eller et lokal-godstog. BR 86 skal nok blive et populært lokomotiv og bliver udsendt i flere varianter.

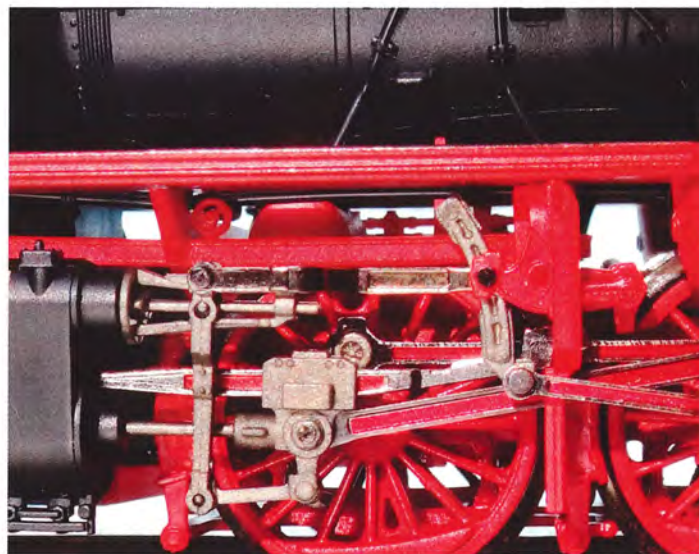
Steppehesten galopperer igen



Lille, let og ret elegant - 'Steppehesten' i fri dressur.



Gennemført detaljering på kedlen med mange løsele.



Fornemt gangtøj, flotte hjul på BR 24.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

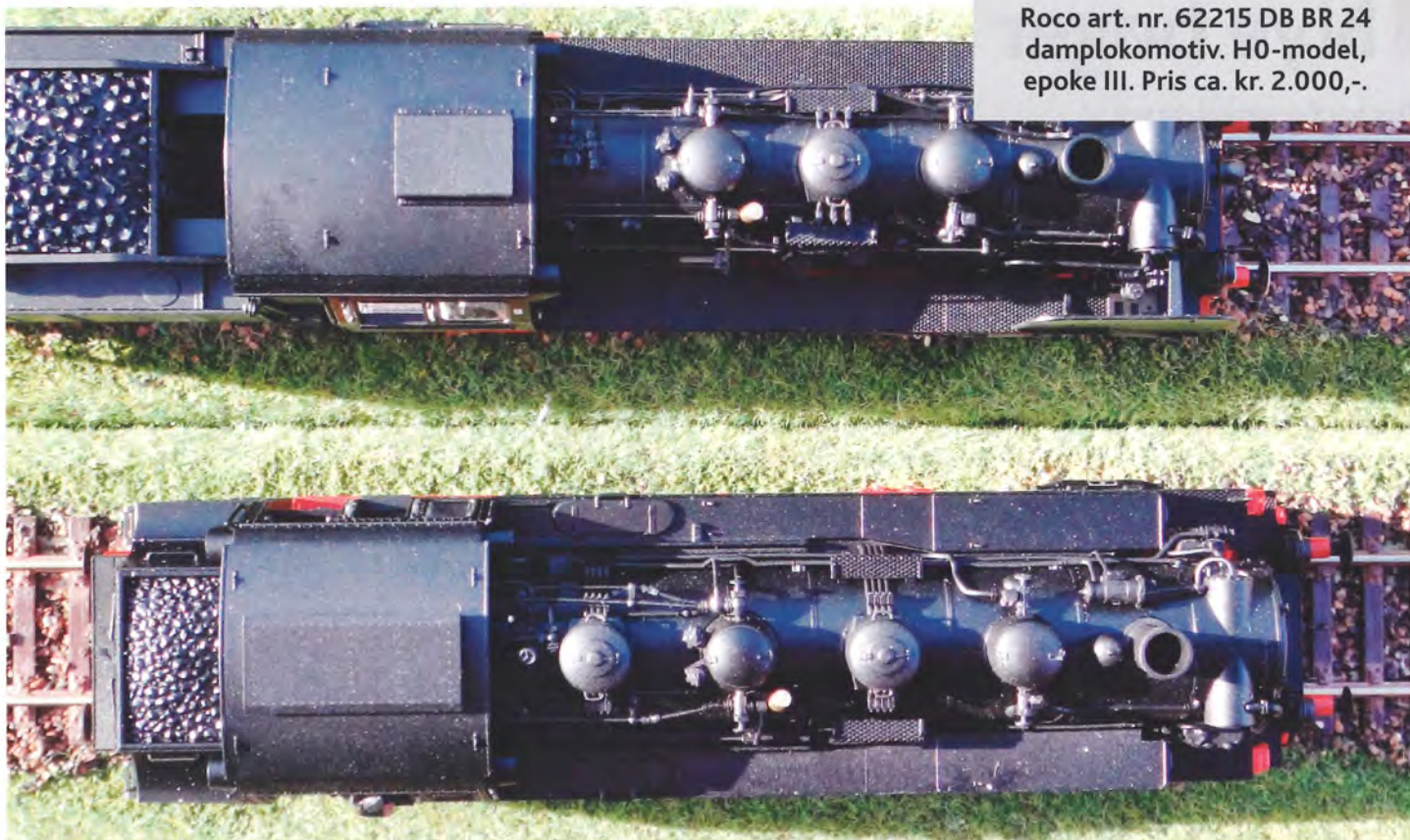
Knapt var blækket fra Nürnberg-messen tørt, førend nyhederne fra Roco ankom: Det var modellen af BR 24, det fine, lille damplokomotiv med tender, som stammede fra 1926 og lød kælenavnet "Steppehesten". Navnet skal søges i, at hvor BR 86 var vel-egnet til det bakkede, sydtyske landskab, var BR 24 (og den beslægtede maskine BR 64) så udpræget maskiner til de flade, nordtyske strækninger uden større stigninger.

BR 24 var et meget populært og genkendeligt damplokomotiv, typisk beregnet til lokale tog med Donnerbüchsen og mindre godstog. Det sidste eksemplar ved DB blev udrangeret i 1966, men enkelte fortsatte nogle år mere ved DR (Ost). Det lykkedes sågar vesttyske entusiaster at købe BR 24 009 fra DDR, efter at alle vesttyske eksemplarer var blevet ophugget.

BR 24 har været meget populært også blandt modeltogfolk. Mest berømt er Märklins udgave, som også var efter-

tragtet herhjemme - det var jo ikke større end en D-maskine, og jeg er nok ikke den eneste, der pønsede på at ombygge en Märklin-model til noget, der skulle ligne en D-maskine. Godt jeg ikke gjorde det - og godt, at hobby trade i stedet lavede D-maskinen. Til gengæld kan jeg - og mange andre - nu glæde os over en nærmest perfekt udgave af BR 24 fra Roco - ganske enkelt en nydelse at se på og lade køre.

Finishen er glimrende, og overdelen er oversået med detaljer, stort set ligesom



Når man ser det lidt fra oven - BR 24 øverst, BR 86 nederst - slægtskabet fornægter sig ikke, og mange detaljer er ens på de to modeller.



Bagenden på de to slægtninge - kullene er lidt stedmoderligt behandlet på BR 86.

på BR 86. Det, der gør BR 24 langt mere charmerende og tiltrækkende, er selve stilen med de store "ører" (Wagner-røgplader) og den lille, efterhængte tender - mindre kan et damplokomotiv med tender næsten ikke blive på en normal-sporet bane (bortset fra en T3 med tender, som fandtes i ét eksemplar ved DR).

Egenskaberne og teknikken er praktisk taget som ved BR 86, altså en velkørende model med gode strømoftag, en gennemtænkt konstruktion, hvor tingene hænger sammen - f.eks. falder

hverken tender eller stikforbindelser af, når man håndterer modellen. Motoren ligger i tenderen og trækker på de to yderste aksler her; selve lokomotivets drivhjul er frit drejelige, og for at sikre, at de ikke blokerer eller 'kører i skøjte', er den forreste kobbelaksel udstyret med gummiringe. Gangtøjet er lige så fint som på BR 86, og modellen er en regulær fryd for øjet.

Jeg kan ikke finde anledning til kritik andet end, at lyset godt kunne være mere gulligt - det er nemlig ret hvid-

ligt, hvilket ikke passer til datidens glødelamper. Forrest er monteret attrapkobling, men den kan skiftes ud med en almindelig kortkobling (vedlagt, ligesom en hel del småting). Førerhuset har komplet indretning, og som følge af den noget større model har lokomotivpersonalet her fuld benplads, så der skal anbringes et par folk her. Også BR 24 har vedlagte, ætsede nummerskilte samt NEM-stik til 22-bens dekoder (under kulbeholdningen). Kort sagt, et meget lækkert lokomotiv, der passer perfekt til det lille anlæg.

Nye bøger

Bog om Kertemindebanen

Af Flemming Søeborg

Lars Viinholt-Nielsen (LVN), der har skrevet en række bøger om fynske jernbaner, nåede lige inden sin død i januar at færdiggøre sin sidste bog, bogen om Kertemindebanen (OKDJ/OKMJ). LVN var tidligt ude, idet han som skoleelev i Nyborg omkring 1960 begyndte at udforske jernbanen til Kerteminde. Materiellet på OKMJ var helt anderledes end det, han kendte fra DSB. Få år senere begyndte han at fotografere materiellet og fik siden lejlighed til at gennemgå banens arkiv efter nedlæggelsen.

Bogen er opbygget som gængs praksis med gennemgang af bestræbelserne lokalt på at få anlagt en jernbane Kerteminde-Odense (eller blot til Ullerslev!). Efter at de øvrige, fynske søkøbstæder efterhånden havde fået jernbaneforbindelser sidst i 1800-tallet, ønskede Kerteminde også at få en jernbane, men først i 1898 kunne anlægsarbejderne gå i gang. OKDJ, som fik endestation i Dalby nord for Kerteminde, blev åbnet i 1900, og banen blev en succes fra begyndelsen med især transporter af sukkerroer, foder, teglværksprodukter, tømmer og fisk. Et specielt sæsonfænomen var badetog fra Odense til Kerteminde, som fik stadig voksende betydning.

De oprindelige tre små damplokomotiver blev suppleret med en ny og større maskine i 1910, OKDJ 4. I 1914 blev banen forlænget til Martofte og fik nu forkortelsen OKMJ. Der var tæt samarbejde mellem de nordfynske baner OKMJ, OMB og NFJ, hvilket indebar udlån af materiel mellem banerne. Krigens, der brød ud i 1914, betød omfattende indskrænkninger i driften tillige med stærkt stigende kulpriser, men først i 1926 fik OKMJ anskaffet dieseldrevne motorvogne. Året før havde banen anskaffet en lille rangertraktor til brug i Kerteminde. Indtil 1934/35 havde OKMJ overskud på driften, men herefter fik banen underskud. En stærkt medvirkende årsag hertil var, at beløbet i banens pensionsfond svandt hastigt, og at denne ville være tomt inden for et par år. Banen klarede dog skærene i første omgang, men rosenrødt var det ikke.

Der blev anskaffet mere motormateriel i 1930'erne for at mindske den dyre dampdrift, men til roetogene måtte OKMJ stadig anvende damplokomotiver - og roetransporterne udgjorde en stor del af godsbeholdningen. De ret spinkle spor blev efterhånden udskiftet med bedre og kraftigere skinner. OKMJ havde driftsledelse fælles med Sydfynske Jernbaner fra 1903-49. Herefter fortsatte OKMJ og OMB med fælles driftsbestyrer.

Besættelsen i 1940 medførte stigende indtægter for banen - men også meget besvær med brændselssituationen, hvor man måtte klare sig med gasgeneratorer og begrænsede tildelinger af kul. Indtægterne steg dog også, da jernbanen i disse krigsår var noget nær den eneste, offentlige transport.

Efter 1945 var materiellet nedslidt, men OKMJ ønskede ikke at få nye skinnebusser - de ville nærmest være en klods om benet, så banen fortsatte med det aldersstegne materiel og anskaffede ældre motorvogne fra DSB i stedet. Først i 1961 anskaffede banen sammen med OMB et brugt skinnebustog fra Ørnholm-banen, men det var ikke nok til at redde hverken den ene eller den



Banens lokomotivførere med hustruer spiller kroket foran remisen i Odense cirka år 1900. Foto Dnmarks Jernbanemuseum

Lars Viinholt-Nielsen

Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane



Forsiden af bogen

anden bane. OKMJ blev nedlagt den 31. marts 1966, i øvrigt samtidig med OMB og NFJ.

LVN fortæller historien om OKMJ på sin velkendte facon med stor grundighed og nøje gennemgang af banens problemer, udfordringer og svagheder. Det er præcist koreograferet, det er uden svinkeærinder, men jeg kunne godt have ønsket mig lidt mere 'kolorit' i bogen - forstået som nogle anekdoter, nogle træk fra dagligdagen blandt personalet og de rejsende eller øjebliksbilleder. På den anden side er bogen fremragende illustreret med en meget stor del af LVN's billeder, der altid var stramt komponerede og en æstetisk nydelse. Dertil kommer talrige arkiv- og andre billeder, så bogen er også visuelt meget vellykket. Det er således et fornemt og værdigt eftermæle, som Lars Viinholt-Nielsen har efterladt sig.

Baneforkortelser:

OKDJ - Odense-Kerteminde-Dalby Jernbane;
OKMJ - Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane;
NFJ - Nordfynske Jernbane (Odense-Bogense);
OMB - Odense-Brenderup-Middelfart og Brenderup-Bogense (Nordvestfynske Jernbane);
SFJ - Sydfynske Jernbaneselskab, opr. Odense-Svendborg

Viinholt-Nielsen, Lars: Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane. 180 sider, bane bøger 2020. ISBN 978-87-91454-55-6. Pris ca. kr. 300,-.

Forsidefoto - 'Primussen' FFJ M 1207
foran det lille tog med personale..
Arkiv H.J. Fredberg



Bog om Asaa-banen

Af Flemming Søeborg

En af vinterens nye bøger handler om den lille banestump Ørsø-Asaa i Vendsyssel. Banen var en sidelinie til FFJ og var blot 5,4 km lang. Den fik ikke nogen lang levetid, idet den blev åbnet den 10. november 1914 og nedlagt den 30. marts 1968.

Bogen er skrevet af Hans Jørn Fredberg, og teksten begynder kort og præcist in medias res uden omsvøb - dejligt velgørende. I forordet omtales jernbanen i øvrigt som "landets langsomste jernbane", som var på "en slags tålt ophold". Det siger nok meget om Asaa-banen.

Planerne om en bane til Asaa tog fart i 1906, og der var flere forslag: Enten en forlægning af Sæby-banen mellem Dronninglund og Agersted til Asaa eller bibeholdelse af den eksisterende bane med stikbane til Asaa (eller begge dele), men som i så mange andre tilfælde varede det en rum tid, inden de involverede parter fandt frem til løsningen, en kort stikbane Ørsø-Asaa. En af de argeste modstandere mod en bane til Asaa var en apoteker Mikkelsen, der "ville hænge sig", hvis banen blev anlagt. Den lokale læge sendte så apotekeren et reb - og banen blev anlagt, trods modstanden.

Forholdene på den korte stikbane var beskedne fra begyndelsen - der var blot en mindre station i Asaa med varehus, drejeskive, remise, nogle omløbs- og opstillingsspor samt et kort spor mod havnen. Sparsommelighed var en dyd, og det ses af åbningsfesten, hvor man havde regnet med at invitere 161 personer, men endte med 81 indbudte.

To ældre FFJ-lokomotiver, nr. 6 og 7, blev ombygget til tenderlokomotiver til Asaa-banen, og der blev anskaffet en personvogn C 81 samt en bagagevogn E 170, og ellers klarede man sig med moderselskabets materiel. Der var syv ansatte ved den lille bane, som trafikeredes med seks daglige togpar til/fra



Asaa FFJ M 1206 vendes den 1. september 1964 i Asaa. Foto Lars Andersen

Ørsø. I 1920'erne kom de særprægede Kieler-vogne også til at køre på strækningen, men det mest aparte 'lokomotiv' på denne bane var Breuer-klædeskabet M 1207, der de efterfølgende mange år stod for kørslen - blot med en enkelt personvogn. Da traktorens maksimale hastighed var 25 km/t, tog den korte tur 20 minutter, en fordobling af den hidtidige rejsetid! Efter 1945 blev der dog også indsat Triangel-vogne og Scandia-skinnebusser - og hurtigere erstatningsbusser ad landevejen.

Historien om den lille bane er godt fortalt; bogen er glimrende layoutet, selvom det virker lidt forvirrende med de indskudte temasider midt i teksten. Der er et fint billedmateriale med mange for mig helt ukendte billeder, dertil kommer køreplaner, sporplaner m.v., så Ørsø-Asaa-banen har fået en god 'minderune' i Hans Jørn Fredbergs bog, som er layoutet af Togfløjtens redaktør Martin Wilde. Og så kan ikke mindst modeljernbanefolk få inspiration af bogen, for Asaabanen indbyder netop til bygning i model - en kort strækning med enkelt materiel, som faktisk kan fås i model eller nemt ombygges (Klædeskab, Triangel-vogn, Kieler-vogn, skinnebus, Q-vogne...).

Fredberg, Hans Jørn: Asaabanen 1914-1968. skinne bøger 2020. 74 sider, illustreret. ISBN 978-87983192-7-6. Pris ca. kr. 190,-.

Om Kongeskibet Dannebrog



Kongeskibet 'Dannebrog' for svaj ud for Holmen i København i 1960'erne. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Skibet set fra siden. Endnu mangler der en del, inden det er færdigt



Selvom agterstævnen ikke er færdig, er den værd at se nærmere på

Tekst og fotos M.H. Kristiansen

Jeg læste en artikel i Spor og baner nr. 47, side 55 af Olaf Hermansen. Artiklen slutter med spørgsmålet, om der mon er nogen, der har bygget Kongeskibet Dannebrog i 1:87?

Ja, det er der. Jeg har næsten færdiggjort projektet som en vandliniemodel. Jeg har bygget på projektet i ca. fire år.

Hvis der er nogen, der har lyst til at bygge denne model, så kan jeg hjælpe med tegninger og ca. 1.000 billeder af detaljer på skibet. Alle delene til skibet er færdige og skal blot samles. Jeg vedlægger her nogle billeder af modellen.

Jeg mangler billedskærerarbejdet på stævn og agterspejl. Er der én blandt læserne, der eventuelt kan lave udsmykningen som 3D-print? Jeg mangler også at lave rækværket som 3D-print, hjælp ønskes.

Venlig hilsen M. H. Kristiansen



Det stolte skib 'Dannebrog' under bygning som H0-model

Thorngreen på Strøget



Gammel reklame for Thorngreens 100 års dag i 1951 - legetøj har en agtværdig karriere bag sig...

Af Flemming Søeborg

I nummer 48 berettede Olaf Hermansen om sin barndoms bedste jul og de talrige legetøjsforretninger i datidens København. En af de mest navnkundige butikker var Thorngreen, hvor vi børn (og voksne) kunne se på og drømme om legetøj i hele tre etager - selvom de fleste nok måtte nøjes med at savle over de udstillede sager i de store butiksvinduer, der gik helt ned til fortovet på Strøget.

Her ses et billede af huset - der er ingen tvivl om, hvor Thorngreen var at finde i gadebilledet, der er fra midten af 1970, cirka. Men kig lidt nærmere på billedet, for fotografen har helt givet ikke kun haft legetøjsbutikken for øje (selvom den er flot pyntet med flag) - det er nok snarere den høje kvinde med den grønne kjole og beige frakke, der er det centrale motiv: Dronning Margrethe II. på indkøb på Strøget, alene og blot udstyret med en håndtaske.

Utroligt, men det kunne man godt - intet politi, ingen bodyguards, ikke engang en hofdame eller en adjutant. Hvorfor? Tja, det er så enkelt, som det blev sagt dengang: Vi passede alle på hinanden. Enkelte af de forbipasserende har nok genkendt majestæten, men ellers kunne hun gå i fred. Hvor har tiderne ændret sig! Thorngreens Legetøjsbutik lukkede cirka 1980, og siden har Strøget ikke været det samme.



Dronning Margrethe II foran Thorngreen på Strøget. Fotograf ukendt.

OLSEN BANDEN-BILER SPORVOGNE OG RUTEBILER

BESTIL HER:

modelbiler@outlook.com eller tlf. 26 15 25 50

FRISPORET

E 987 fik nyt hjemsted



E 987 på København H. en gang i 1960'erne - den 20. juli 1969 blev lokomotivet overført til 2. Distrikt. Foto Leif Bang.



E 987 med godstog ved Planteskolevej øst for Holmstrup 1967. Foto Kaj Pedersen.

Af Flemming Søeborg

At skæbnen kan være hård ved de sidste, resterende damplokomotiver, der ikke forlængst har fået sig et blivende hjem under beskyttende tag, har vi set en del eksempler på de seneste år. Derfor var mange optaget af, hvad der skulle ske med det sidste, danske litra E-lokomotiv med dobbeltskorsten, E 987. For nogle år siden blev det andet bevarede lokomotiv af denne type, E 978,

hugget op, da det efter mange års ophold udendørs (foran Fredericia banegård) var så medtaget, at det ikke kunne reddes.

Men hvad med E 987? Det havde haft en ret omskiftelig tilværelse siden udrangeringen i 1973, hvor det blev solgt til en privatperson. Gennem årene skiftede lokomotivet opholdssted og var en periode hensat i HBS-remisen i Silkeborg. En del år holdt det foran den nedlagte station i Funder, dækket af presenninger, men

blev så overført til Struer, hvor det kunne ses udstillet i en hal på banegården et års tid.

Det blev i 2009 flyttet til Tønder, hvor det holdt udenfor remisen, dækket af en presenning, men ellers udsat for vejrliget. Nu her i marts 2020 blev E 987 så transporteret ad skinnerne til Gedser remise, hvor det forhåbentlig kan få en blivende plads og måske med tiden blive udstillingsparat igen.



E 987 under presenning i Funder, august 1999. Foto Flemming Søeborg.



Mens E 987 var under tag i Struer den 17. oktober 2008. Foto Flemming Søeborg.



Hvad mon der gemmer sig under presenningen her i Tønder, den 9. marts 2012. Foto Flemming Søeborg



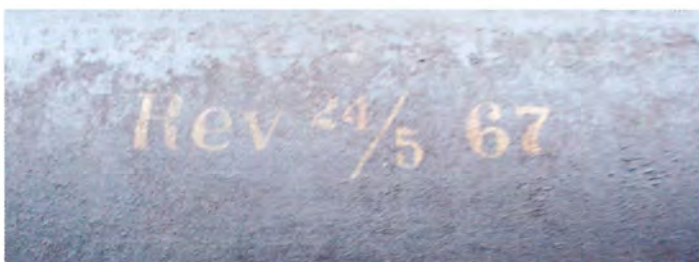
Og så kører E 987, trukket af MT 152, forbi Rønninge på Østfyn den 7. marts 2020 på vej til Gedser. Foto SoB.



Næsten som om historien gentager sig - den 29. september 2018 var det D 857, der blev trukket af sted af MT 152, her fotograferet næsten samme sted som det foregående billede. Foto SoB.



Nærbillede af dobbeltskorstenen på E 987, mens lokomotivet holdt på udstillingen i Struer.



Revisionspåskrift på E 987, mens den holdt i Struer, den 17. oktober 2008. Foto Flemming Søeborg.



Litreringen på førerhuset af E 987 i 2008. Foto Flemming Søeborg.

Et par sjældne modeller



Midtermolen i Frihavnen med Silopakhuset 1894. Forrest ses et par smalsporede damplokomotiver, der dog aldrig har kørt i Frihavnen - det var en normalsporet jernbane. Slg. FS.

Af Flemming Søeborg

Jeg har længe luret på, om det skulle være muligt at få bygget nogle modeller fra privatbanen i min hjemegns nabolag, Københavns Frihavns Aktieselskab (KFA). Frihavnen havde jo egne lokomotiver og vogne, og godt nok kan man få en Sentinel-rangermaskine fra britiske Hornby, men da den er i 00 (skala 1:76), duer den ikke på et dansk H0-anlæg.

Men KFA havde i tidernes morgen (selskabet blev dannet i 1894) tre damplokomotiver, meget lig HS-maskinerne, og her var muligheden, da profi modell thyrow (pmt) for nogle år siden lancerede en lille 0-B-0-maskine. Ad omveje fik jeg fat i

et industribaneeksemplar med helt sorte hjul, røde pufferplanker og blot cifret "2" på førerhuset. Den model måtte kunne konverteres.

pmt-makinen har nogle detaljer, der afviger en del fra en HS-maskine, men nogle af dem kunne nemt brækkes af - kulkassen på den ene vandkasse, diverse lemme på taget, en stor sikkerhedsventil på domnen - og straks så det meget bedre ud. Dog havde KFA-maskinerne kun en enkelt dome på kedelryggen og lidt bredere afdækning ved røghammeret - afgjort en stor forskel. For pmt-modellen talte, at den var udstyret med spinkel Allan-styring og fine excentrikker ligesom KFA-maskinerne. Den slap derfor gennem nåleøjet.

På gamle billeder kunne jeg nærstudere litreringen, og jeg fik Jørgen Røn, Skilteskoven, til at fremstille transfers til modellen. Der var ikke mange påskrifter, blot "KFA" og "Nr. 2", og efter at det oprindelige to-tal var elimineret, kom de nye litreringer på. Jeg er som en selvfølge gået ud fra, at de var gule. Skorstensbåndet har jeg ikke fået lavet endnu, da jeg ikke kender farven, men jeg har en formodning om, at det har været rødt med "KFA" i guld eller gult. Farvefoto-grafering var dog ikke udbredt, da Nr. 2 sammen med de to andre maskiner blev udrangeret i 1933, og hvis nogle af læserne ved besked om farven, vil jeg gerne have et praj derom. Det samme gælder for øvrigt pufferplankerne - var de røde eller sorte? Omvendt kan jeg

sagtens leve med forskellene, og der er næppe mange nulevende tidsvidner til at gøre indsigelse.

pmt-modellen kører i øvrigt som en drøm, og der er fastmonteret personale (fra fabrikkens side) i modellen. De to togfolk var gråmalede, men fik en smudsig, blå farve, da modellen alligevel var skilt ad. Den skulle også have dekode. Her er kun plads til en seksbetnet dekode, og ikke engang den første kunne være der, for benene knækkede, da overdelen skulle presses på plads. Surt arbejde!

Jeg tog en ny dekode og klippede et par millimeter af benene, og så kunne dekodeen lige med nød og næppe være der! Lokomotivet kører som sagt skønt, og et andet stort plus ved pmt-modellen er, at lyset i de store lanterner er meget varmt gult, næsten som gamle glødelamper (men det er LED-lys). Flot og elegant.

En lige så gammel vogn

Men hvad er der ved et lokomotiv uden vogne? KFA havde ikke mange vogne, og jeg må indrømme, at jeg nok aldrig har set nogle af dem - i levende live. Men en dag sendte Nils Bloch mig en stribe billeder, og imellem dem var et par billeder af en åben KFA-vogn - nr. 5, fotograferet omkring 1970! Jeg besluttede mig for at bygge den. Der var bare et par problemer - dels havde jeg ingen tegning, dels var den undervogn, jeg ville have benyttet, defekt - uden hjul, uden koblingsmekanisme, og uden puffer. Jeg fandt en anden, en smule anderledes Trix-undervogn, som var kraftigere, men som nok kunne accepteres, og så måtte jeg "sjusse" mig frem mht. målene:

Bunden blev ca. 30 x 81 mm, sidevæggene skar jeg ud af bræddepræget plasticplade fra Auhagen. Den havde fem brædder pr. 10 mm, hvilket virkede passende. Her skar jeg to endestykker (27 x 10 mm) og to sidevægge (81 x 10 mm) ud. Inden sammenlimning blev de slebet med fint sandpapir for at antyde årer i træet, og på bagsiden ridsede jeg tilsvarende riller, for at de kunne illudere brædder også her.

Mens vognkassen tørrede, skar jeg diverse tynde strimler Evergreen-plaststrimler til og limede dem derefter på vognsiderne, igen på øjemål. Såvel under- som oversider fik limet en tynd strip hele vejen rundt som forstærkning



Udgangspunktet, det fine industribane-damplokomotiv art. nr. 30120 fra pmt.



Her er pmt-modellen 'barberet' ned til en mere spiselig model og litreret med Sklteskovens påskrifter, men den er ikke helt færdig, bl.a. skal de små påskrifter ændres.

ud fra, hvad jeg kunne se af billedet. Af endnu tyndere rundprofiler skar jeg delene ud til håndbremse-vægtstangen m.v., og med en tre-i-én fjernede jeg syv af de otte bremseklodser - og så var vognen klar til maling.

Hvilken farve havde den? Jeg gik ud fra, at den var lysegrå - ikke så meget på grund af det sort/hvide billede, men fordi det virkede som en sandsynlig farve. Jeg har senere opdaget, at den grå farve var korrekt. Litringen var angivet med en ret besynderlig typografi, så igen måtte Jørgen Røn i sving med at fremstille en egnet påskrift, og det lykkedes fint - især ejendomsnr. "KFA" virker ejendommeligt med "F" et lidt større end "K" og "A". Vognen fik egerhjul (jeg havde ikke stjernehjul med den rette aksellængde), men til gengæld har jeg nu fået et lille godstog fra en meget speciel industri- eller privatbane. Vognen er med det samme blevet min

ubestridte "darling" og er den selvbyggede vogn, jeg er glædest for - måske uforståeligt, for dens indsatsområde må siges at være meget smalt. Nok havde KFA adskillige kilometer spor, men de lå allesammen i havneområdet, bag et stort og kraftigt gitter, og hverken lokomotiver eller vogne kom nogensinde udenfor området. Næste projekt må blive en af de specielle havnearbejderbusser, som fragtede daglejerne rundt til arbejdspladserne i havnen hver dag fra Havnearbejdernes Mønstringsbygning ved Nordhavn station. Busserne var udrangerede DSB-rutebiler.

Materialer: pmt art. nr. 30120 0-B-0-industrilokomotiv "Nr. 2"

Trix-oldtimer-undervogn (ukendt nummer), **Auhagen-bræddeplade**, diverse Evergreen-profiler, Humbrol 64-grå, påskrifter fra Sklteskoven, Roco-hjul.



Et godt byggeprojekt. Den åbne godsvogn KFA nr. 5 på sporet i Frihavnen 1969. Huset i baggrunden ligger i Østbanegade. Foto Nils Bloch.



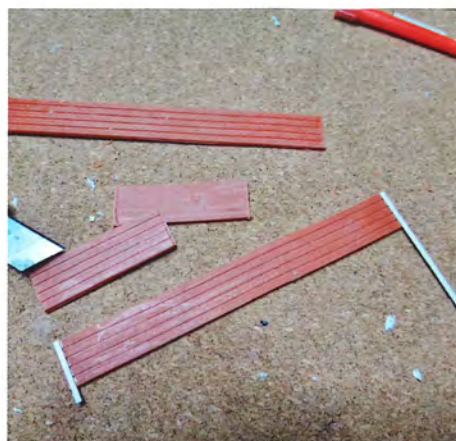
KFA Nr. 5 - en åben godsvogn af PF-typen med slid og tegn på brug.



To åbne KFA-godsvogne af DSB PF-type på sporet langs Gittervej i Frihavnen cirka 1969.



Og så rykker vi tilbage i tiden, til før farvefilmen blev udviklet - nu skal vi ud til kuldammerne efter kul til oplaget ved remisen.



Ret enkle materialer til den nye vognkasse - bræddepræget plasticplade og tynde plastprofiler



Næsten færdig - kassen skal afpudses her og der, inden den sendes til maleren.



Nærbillede af den specielle litrering - men det er korrekt med det 'forhøjede' F.

Skilte fra Skilteskoven

Tekst og foto Flemming Søeborg

Jørgen Røn fra Skilteskoven har haft gang i skiltefremstillingen i vinter, og blandt de mange sæt med skilte, han har udsendt, er disse, der er fremstillet for hobby trade. Der er gade- og vejskilte, enten klassiske blå skilte med hvid skrift eller hvide med rød skrift - sådan er vejskiltene i for eksempel Svendborg udformet. Endvidere har Jørgen lavet skilte til Falck & Zonen Redningsstationer samt til Zonen alene.

Til samme serie af stationsbyhuse hører skiltene til et posthus - desværre lykkedes det ikke for hobby trade at få fremstillet postkasser til huset, så de fine, trykte postkasseforsider mangler noget at blive monteret på. Skiltene er i øvrigt trykt på selvklæbende vinyl og lige til at løfte løs med et knivblad og montere på bygninger - emaljeskiltene skal dog lige skæres fri af arkene.

Jørgen Røn har også lavet et par sæt med skilte til en slagter hhv. købmandsbutik i husserien. Ud over selve forretningsnavnene er der vedlagt fine gengivelser af klassiske emaljeskilte. De to forretningsfacadeskilte har i øvrigt en interessant historie, idet de begge er autentiske: Slagterforretningen "Chr. Bro & Søn" fandtes i virkelighedens verden i Harboøre, hvor Jørgen Røn stammer fra - det var nemlig hans morfar Christian Bro, der drev butikken (og Jørgen Røn kunne altså have fortsat dér, men til glæde for os modeljernbanefreaks valgte han en anden løbebane!). Købmand K. Bonde havde også butik i Harboøre, men var dog ikke i familie med Jørgen Røn. I øvrigt kom Jørgen meget på den lokale station og fik lov til at betjene knapperne til overskæringen - apparatet ses lige til højre for toget.

Skilteskoven (uden numre): Diverse vejskilte og forretningsskilte.
Pris ca. kr. 40-45 pr. sæt.
Kig på www.skilteskoven.dk for yderligere information.



Nye skilte.



VLTJ loko 6 i Harboøre den 8. april 1973 på en tur for KLK. Foto Nils Bloch.

Ny CIWL-sovevogn fra Jouef



Den nye sovevogn fra Jouef - umiddelbart elegant med lys i.



Som det ses, giver den vekslende belysning en god effekt i kupéerne - nogle rejsende har fuldt blus, andre er nok gået til ro for natten - dog uden gardiner for ruderne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Normalt bliver jeg meget begejstret, når der kommer nye modeller af de evigt populære blå CIWL-vogne; specielt L.S. Models har gennem mange år sat standarden for, hvordan modeltog skal laves i vore dage, og andre producenter har mere eller mindre fulgt efter.

Derfor var jeg da også spændt på at se "giraffen", da Jouef sidste år annoncerede, at de ville udsende en CIWL-sovevogn - med lys, og det til en absolut fornuftig pris. Den skyndte jeg mig at bestille - og midt i februar kom den så.

Jeg kunne med det samme konstatere,

at den lignede noget, jeg havde set før: Vognsiderne virkede 'døde' og blot indstøbt i den blå farve, de gule påskrifter var blege i det, vinduerne lå ret langt inde i vognkassen, og detaljerne var lidt grovere end dem på L.S. Models. Bevarer, man lægger måske ikke så meget mærke til det, når vognen står solo, men koblet sammen med andre CIWL-vogne afslører forskellene sig tydeligt.

Vognen er højere end L.S. Models udgave. Der er mere luft mellem vognbund og de ret moderne bogier. Pufferne er for korte og rager slet ikke ud til harmonikaens ende; de er godt nok affjedrede, men det er en ubrugelig effekt. Jeg skiftede hjulene ud (kørefladen Ø 13,5 mm) med Roco-hjul (Ø 11 mm), dog uden at det gav nogen

synlig virkning. Ved gavl-til-gavl-kørsel ses differencen tydeligt. Undervognen er grov i detaljerne (som støbt i lakrids...), så jeg hælder til den anskuelse, at der er tale om et genoptryk af en af de Jouef/Revell-vogne, som var i programmet for mere end en menneskealder siden. Det kan også forklare prisen - prislejet for CIWL-vogne ligger normalt noget højere. Der er naturligvis kortkoblingskulisser, men den er ret slap i det vertikale plan og fungerer derfor ikke optimalt.

Effekten med belysning i vognen er dog fortrinlig. Det er et varmt, gult lys, der ved analog drift følger strømstyrken. I digital drift er lyset konstant og kan ikke afbrydes/programmeres. Selvom det er LED-lamper, afgiver de en del varme.



L.S.M til venstre, Jouef til højre - ret store forskelle på vognkassefarve, detaljer, vognhøjde, pufferlængde og finhed af detaljerne.



Gavlen har mange, men noget grove detaljer.

Der er flere lyskilder i loftet, således at lyset spredes rundt i vognen, men ikke lige meget. En god effekt er det, at nogle af kupédørene står åbne, hvorved den lidt triste gangside også får liv. Kupéerne er primitivt udstyrede med senge/sæder og borde/håndvaske, men trænger til en farvemæssig behandling og siddende passagerer - især der, hvor dørene er åbne. Det er i øvrigt meget vanskeligt at skille vognen ad - der er fire tappe (to på hver side), der fastholder overdelen. Ved hjælp af tynde stål- eller plastmaterialer og ret hårdhændet håndtering gik det til sidst at få vognkassen af og befolket kupéer og sidegang med passagerer - hvilket hjalp lidt på udseendet. Måske bør man afdække vinduerne i de mørkelagte kupéer med 'gardiner' for at få en mere autentisk virkning.

Relieffet med CIWL-våbenskjoldet er flot, selvom det ikke er 'forgylt', de ovale vinduer på dørene er en markant detalje. Tagventilatorerne er grove og virker klodsede, men de kan alligevel godt være korrekte - jeg har ikke målene her. Værst er nok den 'døde' overflade - jeg skrabede lidt i bunden af overdelen, og der er rigtigt nok blot tale om gennemfarvet, blå plastmateriale. Vognen er en type LX og har nr. 3483. I følge bogen "De blå tog" (bane bøger 2014) har denne vogn ikke kørt i Danmark, hvilket jo er heldigt nok! Så køb den, hvis du ikke kan lade være, eller gem pengene til næste serie CIWL-vogne, der kommer i år fra L.S.Models og fra Rivarossi.

Jouef art. nr. HJ4128
CIWL-sovevogn nr. 3483,
epoke III, H0-model med lys.
Pris ca. kr. 575,-.



En passager på vej gennem vognen.



De ovale vinduer i dørene er en flot effekt.

Nye amerikanere - og en tysker



De tre 'kombattanter' fra Amerika. Selvom Corvair'en i midten ser for lille ud, stemmer målene - bilen var en 'Compact Car' og altså ret lille.



Ikke svært at forstå, hvorfor det hedder 'et dollargrin'.



Flot front på Chevrolet Panel Van-ambulancen - men også med god brug af kromdele.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det britiske modelbilfirma Oxford er nok mest kendt for modeller i skala 1:76 til det britiske spor 00-marked, men firmaet har en mindre 'sideproduktion' af H0-modeller - ikke mange, og desværre mest US-modeller fra 1950'erne. I vinter er der dog kommet nogle nye og brugbare modeller på markedet, nemlig blandt andet en Chevrolet Panel Van 1950. Denne type fandtes der en del af i Danmark i 1950'erne. Både som postbil, som ambulance og muligvis også i civil udgave, selvom det krævede indførselstilladelse at få dem til landet.

Omkring 1960 var økonomien i orden, og der blev købt vildt ind - velfærdsstaten var brudt frem, og det kunne mærkes på bilsalget. Amerikanske 'dollargrin' blev almindelige på vejene, og en af dem var Chevrolet Corvair (1963) - i amerikanske øjne en mellemklassebil (Compact Car), efter europæiske forhold en stor luksusbil. Navnet Corvair var en sammentrækning af Corvette og Bel Air - to andre, berømte Chevrolet-modeller.

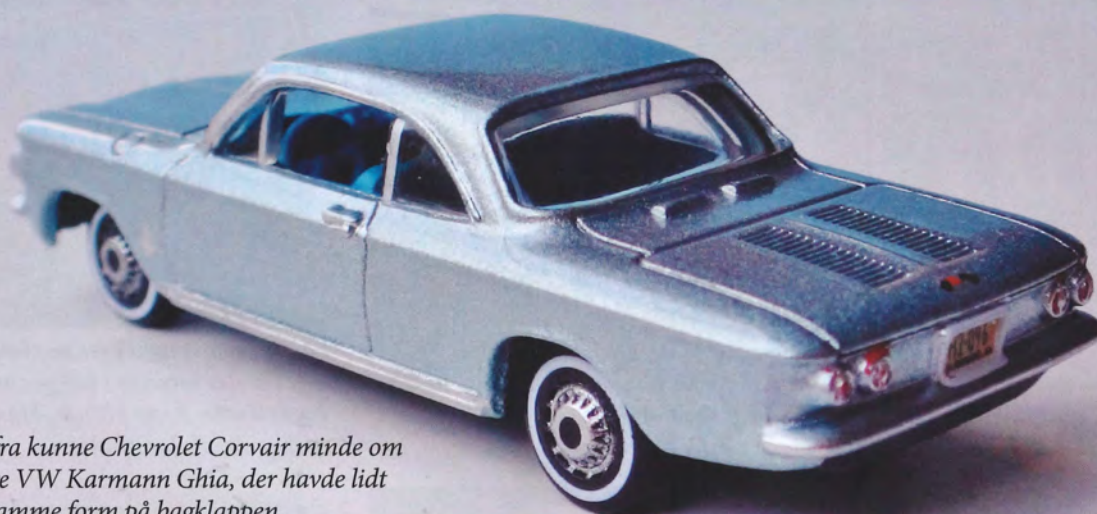
En endnu større amerikaner var Cadillac Sedan DeVille (1961). Den har hele udstyret - bred panoramarude, ekstra

meget krom overalt, elegante linier og nydelige halefiner. For alle tre modeller gælder, at de er støbt i metal og forsynet med indretning. Lakeringen er i topklasse, der er flotte påtryk med bilmærkernes navne, alle er forsynet med (amerikanske) nummerplader, og proportionerne er helt i orden. På et dansk epoke III-anlæg skal man nok nøjes med en enkelt amerikaner til at skabe opsigt blandt de mange VW 1200, Opel Rekord, Volvo 544, Ford Taunus, Lloyd Alexander, Goggomobil, NSU og Morris 1000, der fyldte gaderne.

Hobbykæden i Nørresundby udsendte i vinter en meget flot Kosangas-varevogn på basis af VW T1 i pick-up udgave. Modellen er blå med orange skrift og Kosangas-varemærket gengivet på fronten. Endnu flottere er påskriften langs siden - her står "Husmoderens brændende Ønske", hvilket man må gå ud fra stemte dengang. I dag er det nok andre ønsker, der trænger sig på, hvis begrebet husmoderen overhovedet findes i dag? På ladet er der 28 lysegule gasflasker - ikke den helt rette kulør, men modellen er et flot og markant blikfang - og bilen fandtes også i det udsende, selvom Kosangas-biler normalt var safrangule med blå skrift. Skilteskoven kan levere passende sorte eller gule emaljenummerplader.



Kunne biler flyve dengang, siden de skulle have halefinner - disse er endda ret diskrete, sammenlignet med andre modeller.



Set bagfra kunne Chevrolet Corvair minde om den store VW Karmann Ghia, der havde lidt af den samme form på bagklappen.



Brekina skulle nok have valgt deres udgave uden VW-symbolet på fronten, således at Kosangas-påtrykket var blevet bedre.



En smuk Kosangas-bil med autentisk forbillede fra Vejle-egnen

Oxford art. nr. 87CV50001 Chevrolet Panel Van;
art. nr. 87CH63001 Chevrolet Corvair; art. nr.
87CSD61003 Cadillac Sedan DeVille.
H0-modeller, ca. 90,- kr/stk.

Brekina/Hobbykæden
art. nr. 932258 VW T1 Kosangas.
Pris kr. 149,-.

DR-godsvogn fra Roco



Rocos lange DR-godsvogn litra Hacgrs - egentlig en ret spændende vogntype. Den oprindelige litrering var GGths.



En lignende vogn i København den 17. april 1977, dog med andre skydedøre og gavlparti. Litra 11 50 197 2 227-7 Gagms-V. Foto Holger B.D. Sørensen.



Den bulgarske udgave af vogntypen havde undervognsarmering og andre gavle. Her ses BDZ 613 11 52 197 1489-2, den 12. juni 1974. Foto HBDS.

Af Flemming Søeborg

Da jeg så denne vogntype i Rocos nyhedsprospekt, blev jeg straks interesseret, for den mindede mig om vogntyper, der havde kørt her i landet - dengang, vi endnu havde omfattende og klimavenlig godstrafik på skinner. Byggestilen med løbebro på taget og de mange skrånede sider samt den ret store længde gjorde vogntypen interessant. Den ville jeg gerne se nærmere på, for såvel østtyske, tjekkiske, bulgar-

ske og rumænske udgaver af vogntypen har kørt herhjemme.

Hvor Roco-nyheder næsten altid er flotte, fyldt med fine detaljer, er denne model grov, blot med støbte detaljer såsom beslag, håndtag m.v., overdimensionerede håndbøjler og skinnende blank overflade. Dermed minder vognen om fortidens mere primitive Piko-modeller.

Taget har en anstændig, matgrå farve. Vognkassen - der er tale om bræddebe-

Roco art. nr. 76553 DR
Hacgrs-v 21-50-272 9009-1.
H0-model, epoke IV.
Pris ca. kr. 225,-.



Flot vogngavl med bremseplatform. På taget er der løbebro i begge ender, på vognsiderne flotte påtryk. Håndbøjlerne er dog alt, alt for kraftige.

klædning - er godt nok tredimensional, men virker meget 'død' i det, selvom påtrykkene er flotte. Her ville døre, der kunne skydes til side og separat monterede låsemekanismer m.v. have løftet vognen op til et højere niveau. Gavlene er dog pænt detaljerede med markering af de oplukkelige døre med deres omfattende påtryk. Også her ville oplukkelige døre have været et plus. Og så burde hele vognkassen inkl. undervognen have været malet med matte farver, hvorved plasticglansen var elimineret.

Bogierne har bremsesåler i niveau med hjulenes køreflader, men ville have godt af en matsort lakering. Der er vedlagt to små støbearbejder med håndbøjler, men disse er ret grove og er i øvrigt lidt af en pestilens at montere. Heldigvis var der et par ekstra med, for den ene forsvandt, den anden knækkede under monteringsarbejdet.

Ærligt talt, dette kunne Roco have gjort bedre - nu skal denne vogn have en ordentlig patinerings, hvis den overhovedet kommer ud at trille.

Brawas mælkevogn



Brawa art. nr. 48667
Mælkevogn fra De bayriske
Statsbaner, epoke I. H0-model.
Pris ca. kr. 350,-



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa fortjener stor ros for at vove pelsen og begive sig ud "på dybt vand", når det gælder nye modeller. Firmaet har gennem en del år satset stort på (tyske) epoke I og II-modeller, og den nye mælkevogn fra Bayern er blandt de meget vellykkede modeller.

Det er nok de færreste, der falder for modellen, men det er egentlig synd, da den er særdeles godt gengivet med masser af detaljer, som var specielle for denne vogntype - lige fra Growe-ventilatorer og slutsignalholdere på taget over de antydende ventilationsriste, stiger, håndbøjler i tynd tråd, spinkle puffere til løbebrædder og akselgaffler. Det særlige arrangement med to skydedøre på hver side skyldes, at man hermed kunne minimere stationsopholdene - det skulle gå gesvindt med at fylde mælkevognen med junger. Ofte var vognene nemlig indrangeret i passagertog for at få mælken hurtigt frem til de store byer.

Påtrykkene er meget flotte med det bayriske våbenskjold i flere farver, der er fine stjernehjul, modellen er en sand fornøjelse at betragte. Reelt var det en nyhed fra 2019, som ikke nåede at komme med sidste år, men i år udsendes samme model, nu i to epoke III-udgaver fra DB (hvid og brun). Disse har ændrede gavle uden stiger.

Nyheder på vej



IVK-vognen fra Dekas.



IVK med bremseplatform.

Af Flemming Søeborg; fotos Vagn Holstein

Blandt de kommende nyheder fandt Vagn Holstein på Hobbymessen disse fine vogne fra Dekas. Der er tale om IKG- og IVK-vogne, der kommer i mange varianter - med eller uden vacuumbrems, m/u bremseplatform og med forskellige varianter mht. påskrifter - en vogntype, der givetvis bliver meget populær og - kan man formode - ret hurtigt udsolgt. I et kommende nummer vil Vagn omtale vognene og deres historie nærmere, ligesom modellerne bliver gennemgået nøjere.



2020 byder på masser af nyheder i Togcenter. Heljan har leveret deres seneste oplag af

DSB IC3 motortog, også i det nye farveskema, men skynd jer oplaget er begrænset.

Nyt i forretningen er Wilesco dampmaskiner og Zitredes til Wargaming

Heljan 60601-60622 DSB IC3 motortog, ESU dekoder, AC og DC. Kr. 2495,-



kr. 3169,-

Arnold HN2333S

DRB, damp lokomotiv Br 42 i krigsgrå farveskema, 42 512, Epoke II, med DCC-sounddecoder HN2333 samme lokomotiv uden dekoder. Kr. 2119,-



kr. 1399,-

Bachmann 391-029

Baldwin 10-12-D Tank Glyn Valley Tramway



kr. 749,-

Wilesco D 2 Dampmaskine

Wilesco mindste dampmaskine, opvarmes med et fyrfad lys, hvilket giver op til 30min drift.



kr. 249,-

Zitredes 6011946

Laketown Residenz
28*13*37 cm



kr. 1799,-

Wilesco D 14 Dampmaskine

Kedlen 140 x 55 mm, volumen på 250 cm³.
Svinghjul med en diameter på 80 mm.



kr. 169,-

Zitredes 6011999

Boulder Stone Cottage
10*14,5*10,5 cm



kr. 769,-

Wilesco M 48

Nostalgisk hestekarusell fra Wilesco
Kan drives med D14 dampmaskinen



kr. 279,-

Zitredes 6012009

Watchtower Ruin "Nalog"
32*35*14 cm

www.togcenter.dk