

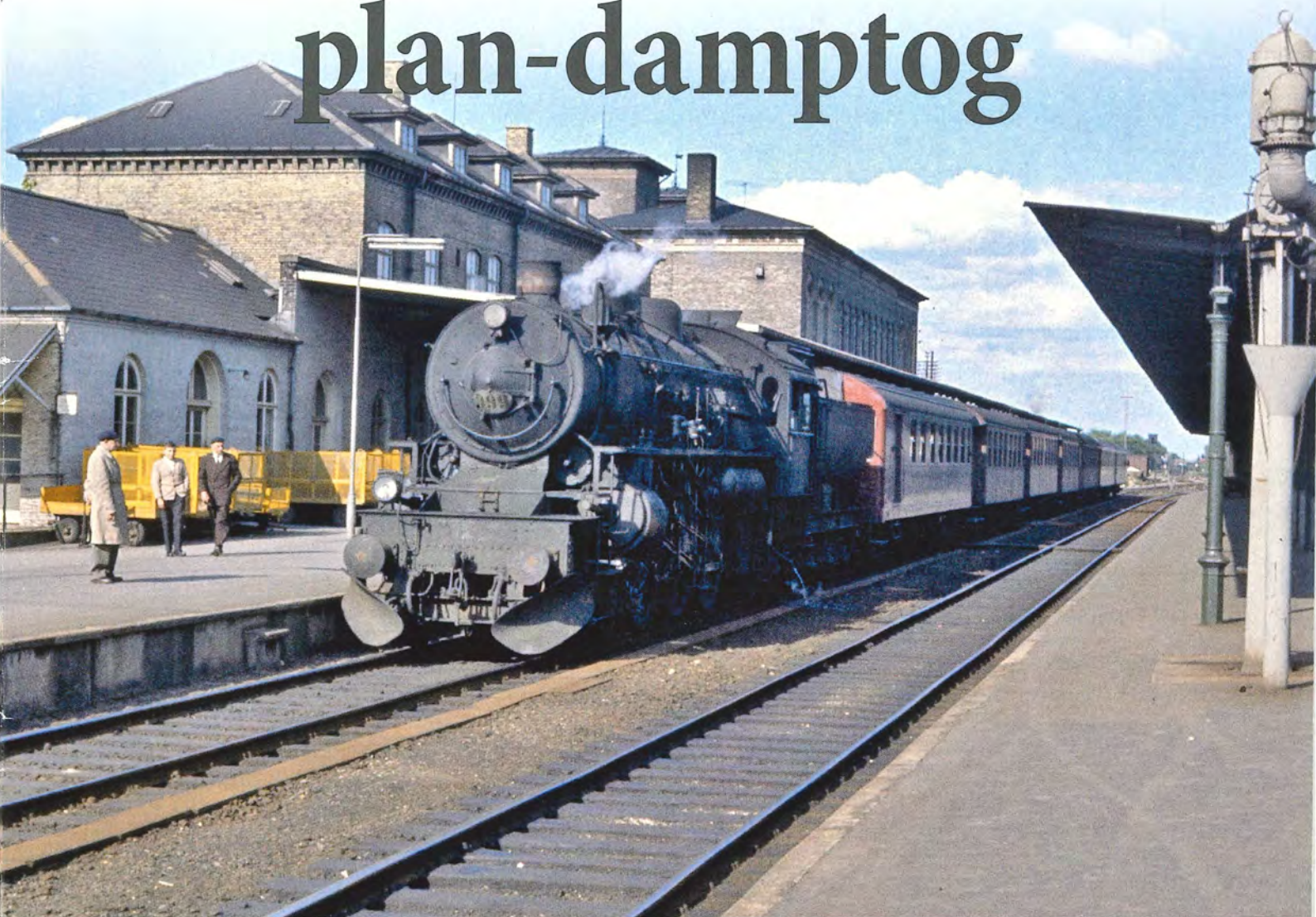
SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 51 · Juni 2020

DKK 130,-

De sidste plan-damp tog



Bestil dit abonnement

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

BK 11.06.2020 - 05.08.2020
DKK 130,- - Euro 17,50
ISSN-2245-4099



BK returge 32



■ Igg og lvk fra Dekas



■ Stockholms sporveje

Find os på facebook | @SporOgBaner



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 51, 9. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, 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. 1.350. Løssalgspris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2020:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 635,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 735,- / Euro 98,50
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 835,- / Euro 112,-

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 abonnementets 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 krænkert, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes
henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Overflytning af vogne	4
På tur med Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane (AHTJ)	6
Det sidste tog i DSB Tjenestekøreplaner	12
regulært fremført af damplokomotiv	12
Et af vanddamp dreven amerikansk lokomotiv	20
Stockholms Sporveje	22
Teknikken bag Marcipanbrødene	28
Befrielsen	32
Perler fra Dekas	34
Min Ivk	37
Letbanen på skinner	38
En "alt-muligt"-vogn	40
Smånyt	41
SKRJ 8 i model	42
Nye biler fra øst og vest	43
Rettelser	44
Rettelser	45
Skrotbiler	46
Ostevogn fra Artitec	48
En fransk skønhed	49
fra Exact-train	49
SPOR 0-biler	50
Jouef – fra storhed til fald	52
"Jumbo" BR 44 Öl i N	56
Pikos polske godsvogn	58
Det historiske billede	58

Forsidefoto:

Stort billede: E 999 med passagertog i Roskilde. Foto Arne Kirkeby via OMJK

Lille foto: Ivk og Ivx fra Dekas. Foto Vagn Holstein

Lille foto: Stockholms sporveje. Vogn 169 fra Madrid holder
på Norrmalmstorg i 2007. Foto Lars Olov Karlsson

Leder

Om det skyldes covid-19, eller om det er den generelt stigende interesse for jernbanen som transportmiddel, kan jeg ikke vide, men dette forår har betydet en markant stigning i oplagstallet, og jeg vil gerne benytte lejligheden her til at byde alle nye læsere velkommen og gøre mit til, at bladet fortsat lever op til forventningerne. Covid-19 trækker dog stadig dybe tråde ind i vore liv, og jeg må derfor en tid lang endnu afholde mig fra besøg hos private, i klubber og i andre sammenhænge – alt andet vil være uforvarsomt, uanset at store dele af samfundet atter er åbnet igen.

I stedet håber jeg på, at mange vil indsende billeder og beretninger fra jeres egne anlæg – det kan være kortere eller længere beretninger, alt efter temperament og husk, at der er ikke kun én rigtig måde at bygge et anlæg på. Hver enkelt modelbygger kan have sine egne idéer og forestillinger om, hvordan det skal gribes an, så jeg håber, at rigtigt mange vil følge min opfordring til at sende materiale ind. Hvad billeder angår, er det bedst at tage dem med digitale kameraer, da billeder, optaget med mobiltelefon, normalt ikke er af den bedste standard.

I øvrigt har Bladkompagniet netop indført en ny tjeneste, **Bladportalen.dk**. Via denne kan du fra din pc bestille det seneste nummer af Spor og baner og betale elektronisk. Bladet bliver så leveret få dage efter til din brevkasse uden ekstra gebyrer. Det er navnlig en fordel for dig, hvis du har langt til nærmeste forhandler eller af andre grunde har svært ved at hente bladet selv. Benyt dette link <https://www.bladportal.dk/spor-baner.html>. Selvfølgelig kan du stadig abonnere på bladet eller købe det på normal vis. Ønsker du ældre numre, skal du dog stadig benytte Spor og baners hjemmeside www.sporogbaner.dk

Heldigvis kommer der stadig nye modeller på markedet – måske nok i en langsommere strøm, men det gør nok heller ikke noget. Desto større bliver glæden ved de modeller, der trods alt dog udkommer, og her tænker jeg især på de nye, hvide kølevogne fra Dekas. De har alle muligheder for at blive nye, eftertragtede klassikere. Samtidig kommer der jo stadig flotte, udenlandske modeller, så det kan være svært at vælge imellem alle tilbuddene.

Mere alvor

Svendborg-banen bliver privatiseret fra udgangen af året, så der er snart ikke længere tale om et landsdækkende, sammenhængende jernbaneselskab. DSB skrumper år for år, uden at meningen med privatiseringen egentlig er særligt klar eller indlysende – og slet ikke til gavn for passagererne.

Det er simpel, liberalistisk kassetænkning som et udslag af New Public Management, den teori, der går ud på, at når alt udsættes for konkurrence, bliver det bedre og billigere. Om det så koster sammenhængskraften i samfundet og i jernbanen i øvrigt, betyder intet for disse teoretikere, for det er jo bare en øvelse i deres begrebsverden – og passagererne, de sølle stakler, kan jo købe sig en bil i stedet for!

Opsplittningen af DSB svarer til, at man opdelte den københavnske S-bane i forskellige selskaber, der hver især blot havde deres egen, lille strækning at varetage – uden at skulle tage hensyn til passagererne fra de andre linier eller selskaber. Privatiseringen er en "ommer", for det kræver en mere langsigtet planlægning at få en sammenhængende trafikpolitik end blot evnen til at kigge på regneark og udlicitering. Med udsigten til dalende flytrafik fremover er der endnu mere grund til at få sammenhæng i jernbanedriften.

Og om ikke andet, så har covid-19 fået sat gang i de hjemlige sysler, og mange hobbygrene er atter blevet moderne – ikke mindst modeljernbanen, som måske går en gylden fremtid i møde.

Og lad os så komme i gang med nr. 51!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

ABONNÉR PÅ
SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

NÆSTE UDGIVELSE
6. AUGUST 2020

Kontakt:
Spør-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

Overflytning af vogne



1
Skæringspunktet mellem de to systemer cirka i midten af billedet.



3
Her finder overførslen mellem de to baneforvaltninger sted. Bemærk den fine patinering af DA-vognen.



2
Den underjordiske banegård med fire blindspor til venstre. De to spor til højre fører til vendesløjfen 'Padborg'.



4
Her er det en MT-maskine, der står for overførslen.

Spor og baner fik i foråret denne inspirerende beretning tilsendt, ledsaget af en række billeder. Her er, hvad vor anonyme læser skrev om principperne ved at flytte vogne fra en "banedirektion" til en anden - tilmed mellem to forskellige strømsystemer. Såvel tekst som billeder stammer fra læseren, hvis navn er redaktionen bekendt. Her følger den interessante beretning:

Jeg har taget nogle billeder, som viser princippet i at flytte vogne fra en "banedirektion" til en anden. Billede nr. 1 viser helt overordnet hvad der foregår: Billedet viser en sækbanegård (som jeg i øvrigt kalder Padborg), så alle sporene er blindspor, der ender under billedets underkant. De to spor yderst til højre er (analoge) Märklin-spør. Disse forlader banegården ned ad den lille bakke og via en kurve mod højre ved skoven. Märklin-sporene følger derefter rummets tre vægge - totalt cirka 10 meter og ender i en underjordisk rangerbanegård. Denne ligger "bag min ryg", hvor jeg stod, da jeg tog billedet. Billede 2 viser denne un-

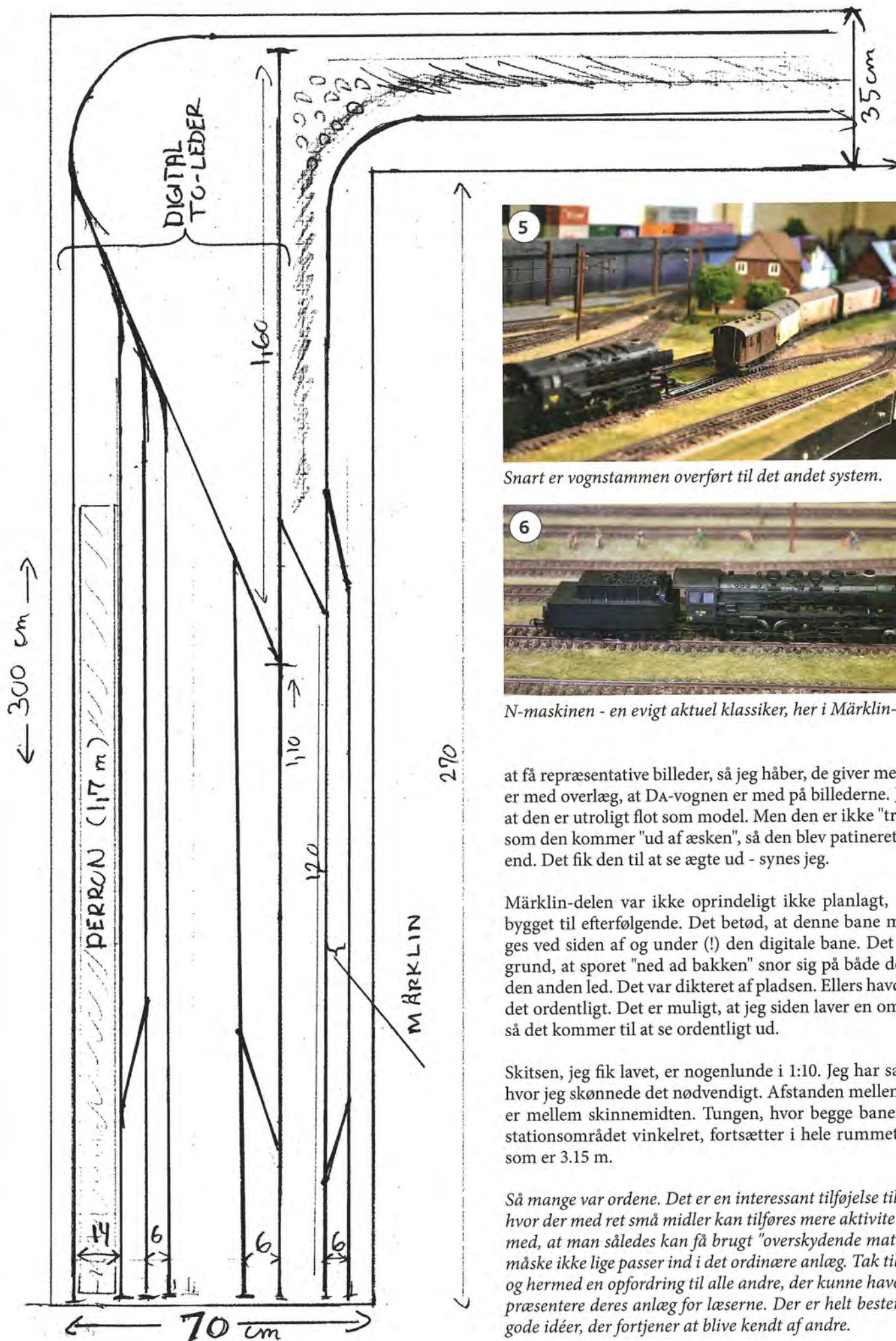
derjordiske rangerbanegård og er taget ved indkørslen til denne (billede nr. 1 er taget umiddelbart til venstre for denne indkørsel). De fire spor til venstre er blindspor. De to til højre er en vendesløjfe tilbage til "Padborg". Den røde Märklin V 60-rangermaskine er for nylig købt på e-bay. Den har telex-kobling og bruges til at flytte vogne på de viste spor. Der er afkoblingsspor ved enden af sporene, så ankommende lokomotiver "automatisk" kan kobles fra. Derefter kan V 60'eren hente vognene og sætte dem af på et andet spor. Det er den utroligt god til, og det er sjovt og giver indhold at skulle flytte vognene, så lokomotiverne kan komme forrest på vognstammerne og afgå.

Tilbage til billede 1: Der er seks digitale, to-leder spor. To af dem er ved peronnen. Eneste vej ind og ud af stationen er kurven bag "landsbyen". Sporet fortsætter så langs væggene og forgrener sig til forskellige stationer. Anlægget er "langs væggen" med to overkrydsende tunger ind i rummet. Der er i alt tre yderligere,

synlige stationer og en "underjordisk" banegård. Det hele er fordelt i tre-fire etager.

Når en vognstamme skal overføres til "Tyskland", skal den først ned (mod billedets underkant) ad tredje spor til højre (ved siden af N-maskinen). Derefter trækker en M_H-maskine op til enden af blindsporet mellem husene og træerne. Når sidste vogn har passeret sporskiftet, skiftes sporene, og vognstammen skubbes ind på Märklin-sporet. Et Märklin-lokomotiv "tager imod" og trækker vognene "ind". Når sidste vogn er forbi sporskiftet, kan lokomotivet skubbe vognen frem til et andet Märklin-lokomotiv, der skal vente lidt nede ad bakken (er ikke med på billedet).

Kompliceret? Ja, men sjovt og det giver langt mere indhold end bare at køre rundt. Da mit anlæg er i flere etager, der både overlapper hinanden og er forskudt, ville en skitse være uoverskuelig. Men billederne giver forhåbentlig et indtryk af "løjerne". Jeg har kæmpet lidt for



5
Snart er vognstammen overført til det andet system.



6
N-maskinen - en evigt aktuel klassiker, her i Märklin-udgave.

at få repræsentative billeder, så jeg håber, de giver mening. Det er med overlæg, at DA-vognen er med på billederne. Jeg synes, at den er utroligt flot som model. Men den er ikke "troværdig", som den kommer "ud af æsken", så den blev patineret en weekend. Det fik den til at se ægte ud - synes jeg.

Märklin-delen var ikke oprindeligt ikke planlagt, men blev bygget til efterfølgende. Det betød, at denne bane måtte lægges ved siden af og under (!) den digitale bane. Det er af den grund, at sporet "ned ad bakken" snor sig på både den ene og den anden led. Det var dikteret af pladsen. Ellers havde jeg lagt det ordentligt. Det er muligt, at jeg siden laver en ombygning, så det kommer til at se ordentligt ud.

Skitsen, jeg fik lavet, er nogenlunde i 1:10. Jeg har sat mål på, hvor jeg skønnede det nødvendigt. Afstanden mellem sporene er mellem skinnemidten. Tungen, hvor begge baner forlader stationsområdet vinkelret, fortsætter i hele rummets bredde, som er 3.15 m.

Så mange var ordene. Det er en interessant tilføjelse til et anlæg, hvor der med ret små midler kan tilføres mere aktivitet samtidig med, at man således kan få brugt "overskydende materiel", der måske ikke lige passer ind i det ordinære anlæg. Tak til læseren - og hermed en opfordring til alle andre, der kunne have lyst til at præsentere deres anlæg for læserne. Der er helt bestemt mange gode idéer, der fortjener at blive kendt af andre.



AHTJ godstog med damp på mellemstation. Foto Ole Iskov, arkiv Torsten Vig.



AHTJ interiør med skolebørn og togfører på sin bæk. Foto Ole Iskov, arkiv Torsten Vig.

mellem Ormslev og Harlev og mellem Toustrup og Sporup. Linieføringen var således, at man kunne betjene oplandet bedst, og Galten var den eneste større by, som banen gik igennem på strækningen Aarhus-Hammel. Thorsø-strækningen kom først til i 1914.

Banegården i Aarhus blev placeret ude i Mølleengen, tæt ved Vestergade kvarteret, og derved var banen årsag til de store nye bebyggelser, der kom omkring stationen. At man ved nybygning af Hovedbanegården i Aarhus i tyverne ikke fik banen ført frem til Hovedbanegården var måske en fejl, og det er der blevet talt meget om, men der var sikkert også vanskeligheder af hensyn til godsbanegårdens spor.

Som barn stod jeg mange gange nede i engene mellem Galten og Låsby og så toget køre forbi, og særlig var jeg op-

taget af lokomotivernes blankpudsede stempelstænger, der glinsede i sollyset. Så vidt jeg husker, førte trækstængerne fra stempelstængerne hen til det bageste sæt drivhjul og derfra så via forbindelsesstænger hen til de to andre sæt og også glidestænger til glideren, så der var meget, som bevægede sig, og som kunne optage mig.

Oprindeligt havde banen tre stk. tre-koblede Borsig-tendermaskiner og én to-akslet, men den har jeg aldrig set, da den igen blev afhændet. Maskinerne var lavt gearet og kørte ikke særligt hurtigt, men sikkert hurtigt nok og kunne trække ca. 20 vogne. Efter at Thorsø-strækningen var kommet til, blev der købt to lidt større tre-koblede tendermaskiner, der blev betegnet nr. 5 og 6. Hvor mange personvogne, postvogne, lukkede og åbne godsvogne der var, kan jeg ikke huske, men der var en fire-akslet

personvogn, der sjældent blev brugt, og ellers kun to-akslede personvogne, der om vinteren blev opvarmet fra maskinen.

Når der skulle bremses, kunne maskinen ikke klare det alene, men efter bestemte signaler med dampfløjten bremsede konduktøren to af vognene, og desuden var der en mand i et bremsehus i en af godsvognene. Vognene blev aldrig koblet helt sammen, da det så var lettere at komme i gang.

I fire år af min skoletid kørte jeg hver dag med toget fra Galten til Hammel, og mange gange om morgenen blev toget forsinket, og vi blev fri for den første time. Vi var ret mange i realskolen og også et par store lømler, som jeg og en anden dreng på min størrelse ikke rigtig kunne være i fred for, men så var der to konduktører Bitsch og Christensen, der gav os lov til at være i pakvognen hos



AHTJ's Triangelvogn med gasgenerator under Besættelsen i Hammel. Foto Leif Bang.



Århus Hammelbanegård juli 1924. AHTJ M 1 eller M 2 + Mp 1. Foto Miller. Arkiv HGC.

dem, og der sad vi så og klippede aviser med billetsaksen. Hvis de store drenge om eftermiddagen, når vi kørte hjem, var alt for uregerlige, blev de sat af et par stationer, før de var hjemme, alt efter hvad de havde lavet. Man havde således den opfattelse, at banen skulle sørge for vores opdragelse, til vi nåede den hjemlige station. Vi måtte ikke spille kort i toget, så blev kortene taget fra os, og vi fik dem ikke igen.

På 5'eren eller 6'eren kørte dengang bl.a. Andersen som lokomotivfører og Jusjong som fyrbøder, og det var et par værre spasmagere, særlig Jusjong, som vi drenge så vældig op til. Han blev senere motorvognsfører, og når han kørte,

kunne man stort set komme af på strækningen efter ønske.

Jeg husker, at der mange gange var en portør med fra Aarhus om morgenen. Han skulle hjælpe til med rangering i Hammel, men han havde den vane at gå over til købmanden ved Låsby station for at købe skråtobak og regnede vel så med, at man ventede på ham, men en morgen havde Jusjong fået fyret godt op, og straks, der blev fløjtet afgang, gav Andersen maskinen fuld damp, og den arme portør kom ikke med.

Venligt personale

Omkring 1923 blev der købt tre stk. Tri-

angel-motorvogne med påhængsvogn [bivogn] og senere endnu en, der var lidt større, og fra omkring 1926 kørte vi om eftermiddagen hjem med motorvogne, så kom vi hurtigere hjem, selv om de ikke måtte køre mere end 40 km. i timen. Da der var en holdeplads for motorvogne ved en vej mellem Låsby og Galten, kunne jeg blive sat af der om eftermiddagen. Om sommeren cyklede jeg de to kilometer til Galten station, og om vinteren gik jeg.

Sidste torsdag i hver måned var der marked i Hammel, og så var der altid damptog om eftermiddagen, og da jeg gerne var den eneste, der skulle af ude ved vejen, måtte jeg på Låsby station



Skolebørn læser lektier i en af banens motor- eller passagervogne. Foto Ole Iskov, arkiv Torsten Vig.



AHTJ-persontog på en af mellemstationerne. Foto Ole Iskov, arkiv Torsten Vig.



AHTJ Skinnebus Sm 2 i Thorsø i 1950'erne. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Hammelbanens endestation i Århus i 1950'erne. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Stationen i Hammel med større godstog. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.

gå hen til maskinen og høfligt anmode Andersen om at holde ude ved vejen, og Andersen, der var en flink mand, sagde så, at han nok skulle køre ganske langsomt, og jeg kunne så hoppe af i farten, og det gik altid godt. Han ville nemlig standse helt, da der var en stigning. Stationsforstanderen på Galten station var også postmester, og han gav altid os drenge frimærkerne fra postanvisningerne.

I de sidste år af min skoletid blev der efterhånden mindre for banen at køre med, da lastbilerne tog godset og rutebilerne passagererne, men med tilskud fra kommuner og stat blev jernbanen rettet op og gjort i stand, og der blev yderligere

købt en stor, fem-akslet diesel-motorvogn og endnu en Triangel-motorvogn. Under Anden Verdenskrig fra 1940 lavede banen rigtig op igen, og lokomotiverne blev sat i stand hos Frichs i Åbyhøj. I 1956 måtte man dog indstille driften. Man havde dog i tiden efter krigen købt nye fire-akslede Scandia-skinnebusser.

Med damptogene var der altid fire mand, nemlig to på maskinen og to konduktører, hvoraf den ene var togfører og skulle bruge fløjten: - (én lang og én kort) betød "Afgang", - (én kort) betød "Frem ved rangering" og - - (to korte) betød "Tilbage", og den anden skulle klippe billetter. Vi drenge skulle nu aldrig vise vores kort. Så var der også den ekstra

mand, som skulle bremse, man havde jo ikke vakuum-bremser den gang. En morgen havde de en fløjte med og ville have, at vi skulle prøve at fløjte, men så kom der noget sort pulver ud i ansigtet på os. Det skulle også prøves med den sure stationsforstander på Toustrup station og dette til alles morskab.

Ellers havde konduktørerne svært ved at få snakket færdig på stationerne, og toget var gerne i god fart, før de besindede sig til at springe på. Nævnte Jusjong forsynede sig gerne med havesager i stationshaven i Galten, og en gang nåede han lige den sidste vogn og måtte derfra se at komme frem til maskinen.



AHTJ Nr. 5 tager vand på ukendt station. Foto Harry, oprindeligt ansat på AHTJ.



Litring på AHTJ MT 1. Foto Flemming Søeborg.



Detaljer på Ormslev station, maj 1996. Foto Flemming Søeborg.

Når der var sne om vinteren, blev banen om muligt ryddet ved hjælp af en sneplov, der blev skubbet af en maskine, men mange gange måtte beboerne hjælpe til, og der måtte ofte hentes kul på et nærliggende mejeri og vand i spande til maskinen, da man nemt kunne sidde fast i flere dage, særligt i bakkerne ved Toustrup.

På Galten station var der vigespor, særlige læssespor, en drejeskive og en vandpumpe til maskinerne samt en bom over vejen og et hus til den faste banearbejder. På Hammel station var der også drejeskive, remise, vandpumpe og et rum til kul. Togene til Thorsø skulle samme vej ud igen.

Hele strækningen var 45 km. De sidste år blev banen administreret sammen med

Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro Jernbane, men denne bane er også nedlagt.

Skrevet d. 4/12-1986

Karl Herman Munch Hermansen

Det var min fars beretning, men jeg vil tilføje endnu et par dramatiske episoder, min far har fortalt mig om:

En af motorvognsførerne hed Christensen, men blev kaldt Krille, fordi han altid var sur. Engang faldt Krille i søvn og kørte forbi en station. Lidt efter kom et modkørende damptog, så der blev bremset hårdt, inden der skete et sammenstød.

En dag omkring 1929 kørte min far sammen med en arbejdsmand i heste-

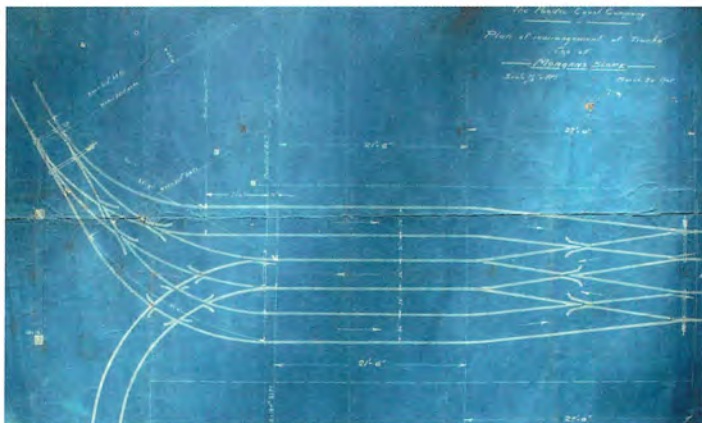
vogn langs banen. De skulle til Skovby og hente grønt. Vejret var diset, da de ser en banearbejder komme kørende på en skinnecykel. Hvad værre var, at bag ham kom et tog, som banearbejderen ikke havde hørt. Arbejdsmanden råbte så højt han kunne, at der var fare på færde. Banearbejderen reagerede lynhurtigt ved at vippe sig selv og cyklen ned i grøften, kun med små knubs til følge.

Min far blev ved med, næsten indtil sin død i 2008, at have en fascination for damp, og jeg tog ham derfor tit med ud og besøge dampdrevne jernbaner. Særlig glad blev min far for damptogene på Hornbækbanen, som han hver sommer-søndag gik hen for at iagttage.

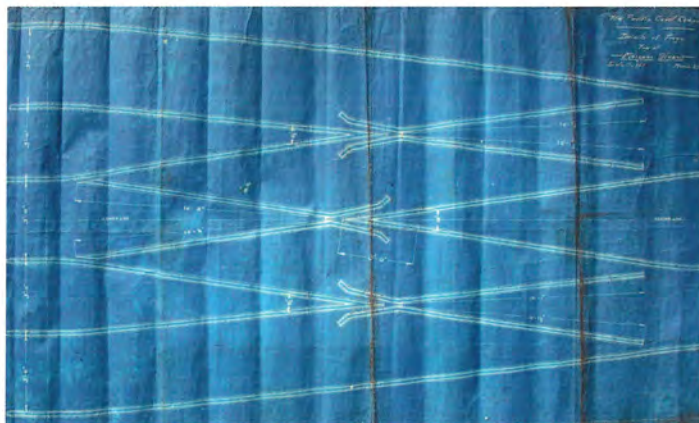
Olaf Munch Hermansen



Ormslev station med retableret spor, materiel og restaureret bygning, maj 1996. Foto Flemming Søeborg.



Sporforhold. Blåtryk fra amerikansk minebane. Slg. Olaf Hermansen



Tegning af hjertestykker. Blåtryk fra amerikansk minebane. Slg. Olaf Hermansen



Tegning af hjertestykker. Blåtryk fra amerikansk minebane. Slg. Olaf Hermansen



Tegning af hjertestykker. Blåtryk fra amerikansk minebane. Slg. Olaf Hermansen

For nylig fandt jeg i min farfars gamle rejsekuffert tre blåtryk, ca. 45 x 90 cm, af sporskifter. Der står: The Pacific Coast Company, sporskifter og spor i Morgans Slope, dateret marts 1905. Det er nok firmaet, der har leveret spor til minerne.

Det sidste tog i DSB Tjenestekøreplaner regulært fremført af damplokomotiv

E 985 afgår med godstog fra Odense mod Nyborg i 1967. Foto Kaj Pedersen.



Af Steffen Dresler under medvirken af Bjarne Knudsen, Georg Schmidt og Henning Petersen

Forord og formål

Den 15. maj 2020 var det 50 år siden, at det sidste, planmæssige dampfremførte tog kørte, altså at DSB's anvendelse af damplokomotiver som trækraft for tog eller til rangering hermed ophørte.

Der har dog faktisk lige siden hersket nogen tvivl om, hvilket lokomotiv litra og nummer det var, hvilken strækning det kørte og med hvilket tog.

Det er derfor denne artikels formål at svare på dette spørgsmål både med hensyn til dampdriften i Rangertjenesten, dampdriften på Sjælland-Falster og den endelige afslutning med dampdrift for hele DSB, der skete i Jylland og på Fyn.

Dette forsøges gjort så godt som det tilgængelige kildemateriale gør det muligt vidende om, at nogle dokumenter og andet som en del af DSB egne kassationskrav, højst sandsynligt er blevet destruerede. Årsagen hertil er, at de dengang ikke ansås som bevaringsværdige nok

eller nødvendige for bevarelsen af den generelle jernbanehistorie ud i fremtiden.

Trods ovenstående bemærkninger vurderes det anvendte kildemateriale dog som at være tilstrækkeligt til at udfærdige en så korrekt og valid konklusion som muligt.

Indledning

Kimen til at afskaffe dampen som trækraft ved Statsbanerne, blev i princippet allerede lagt ved afgivelsen af "Trækkraftudvalg af 28. juli 1948"s beretning dateret den 27. juni 1952.

Heri var der på side 8 under "behandling af spørgsmålet om anskaffelse af materiel mv." under pkt. 1., 3. og 4. anført at:

"Der indstilles anskaffet 6 dieselelektriske lokomotiver á 1500 hk".

"Der er indstillet anskaffet 40 motorvogne litra Mo med oliefyret dampkedel og med større rejsegodsrum" og

"Der er indstillet anskaffet 5 dieselrangertraktorer á ca. 150 hk."

Det betød ganske enkelt, at DSB over en årrække skulle afprøve og senere få serieleveret store dieselelektriske lokomotiver (ved anskaffelsen i 1954 benævnt litra Mx) til at "udløse" (erstatte) de store damplokomotiver af litra E, R, S og H og N som DSB primære store trækraft, med motorvognene litra Mo, udløse og udrangere de mindste af Statsbanernes damplokomotiver og endelig med dieselrangertraktorerne at begynde en udrangering og dermed anvendelse af de mange små og gamle damplokomotiver og deres dertil hørende dampmaskindepoter.

Den endelige beslutning for at kunne afskaffe dampen helt skete i forbindelse med nedsættelsen af "Traktionsudvalget", nedsat på foranledning af DSB Generaldirektorat under ledelse af Akademiet for de tekniske videnskaber pr. 15. juni 1951.

Traktionsudvalget fremkom med to delkonklusioner den 12. juni 1956, hvoraf delkonklusion 2, der anbefalede "fortsat indførelse af dieseldrift" og "forberedelse af overgang til elektrisk drift, når forholdene måtte gøre dette ønskeligt", blev vedtaget og begyndt implementeret.



Lørdagstoget P 7068 med E-maskine og CP 2890 til Nyborg på Odense Banegård juni 1968. Fotografens søn kigger på. Foto Kaj Pedersen.



Mens E 979 kører vestpå med et godstog med togførervogn, kører et MA-lyntog til perron på Odense Banegård, februar 1969. Foto Kaj Pedersen.



I efteråret 1968 var det forbi med damplokomotiver i daglig drift på Sjælland. Her ses E 988 med godstog ved Danshøj, den 10. juni 1968. Foto K.E. Jørgensen.



E 974 og gavlen af en hjelpevogn samt endnu en E-maskine i Århus, 1968 eller 1969. Foto Kaj Pedersen.



Ved meget sjældne lejligheder kunne man på Fyn opleve E + N i forspand som her ved Odense, marts 1969. Foto Kaj Pedersen.

Damplokomotivernes sidste tid som driftslokomotiver

Som beskrevet i både "Trækkekraftudvalget" og "Traktionsudvalget", var formålet med anskaffelsen af dieseltraktionen en mangesidet opgave, der primært skulle erstatte damplokomotiverne med kraftigere, hurtigere og ikke mindst meget mindre vedligeholdelseskrævende diesellokomotiver, motorvogne og traktorer. Samtidig hermed kunne de mange og dyre mandskabskrævende dampmaskinde-

poter spredt ud over landet afskaffes.

Statsbanerne havde nemlig stadig i tiden efter den Anden Verdenskrig i hundredvis af ældre, svagere og vedligeholdelsesmæssigt krævende damplokomotiver, der stammede fra tiden lige efter den endelige sammenlægning af de to statsbaner på Sjælland og i Jylland/på Fyn. Det var bl.a. godsmaskinen litra G og persontogslokomotiverne litra A, J, K og O. Det var en bekostelig- og personalekrævende opgave at holde alle disse lokomotiver kø-

rende, der hovedsageligt anvendtes på de mindre sidebaner landet over. Så da de første nye motorvogne litra Mo af 1800-serien fra 1951/52 blev sat i drift, kunne man begynde at erstatte de mindre, men dyre dampløb, med motorvogne og derved udrangere de ældre lokomotiver i større tal. Motorvogne og senere også styrevogne udløste på flere baner helt dampen, på Sjælland og Falster bl.a. på Slangstrupbanen og Frederikssundsbanen og i Jylland og på Fyn på de fleste sidebaner.



To danskbyggede E-maskiner med godstog øst for Odense december 1969. Foto Arne Kirkeby, arkiv Poul Skov.



Ukendt E-maskine med eftermiddagsgodstog ved Hedehusene. Efter postvognen følger den uundværlige Tuborg-ølvogn og en stribe lukkede godsvogne. Foto Nils Bloch.

I perioden fra 1954 og frem til 1958 modtog DSB så de store dieselelektriske lokomotiver litra Mx i et antal af 44 stk., senere endeligt forøget til et antal på 61 stk. inkl. to danskbyggede, der ret hurtigt kunne udløse de såkaldte "Store damplokomotiver" af litra E, R i passagertrafikken, især i de store internationale forbindelser. Også på godssiden begyndte litra Mx at erstatte godsmaskinerne litra H og N, men her i et langsommere tempo end i passagertrafikken.

Fra og med 1960 og til 1962 leveredes en mindre udgave af litra Mx, benævnt litra Mx på i alt 45 stk. Ved indsættelsen af litra Mx kunne Statsbanerne for alvor begynde at udløse flere af de store damplokomotiver som litra S på bl.a. Kystbanen og Lille Nord og den mindre litra D med godstog på Sjælland-Falster. I Jylland og på Fyn erstattede litra Mx flere mindre dampløb på både passager- som på godssiden, hvorefter Statsbanerne nu fuldstændigt kunne udrangere de sidste af de ældre damplokomotiver og også flere af de "Store



Så er det nær slutningen. E 994 med tog 2043 på Fyn marts 1970. Foto Erik Hellesen, arkiv Poul Skov.



E 991 og R 963 ved depotet i Fredericia, den 30. maj 1969 efter kørsel med dobbelttraktion som tog 2035. Foto Kaj Pedersen.

damplokomotiver". Bl.a. kunne Generaldirektoratet i januar 1965 meddele distrikterne og Centralværkstederne, at nu fandtes litra D II og D III, G, Hs, K, P og T ikke mere i Driftsmaterielfortegnelsen, og at alle reservedele for disse litraer kunne bortsælges. Yderligere mindskedes antallet af de store damplokomotiver til stadighed, hvilket tydeligt kunne ses i de næsten kvartalsmæssige oversigter over udrangeret materiel, udsendt af Maskinafdelingen. Dog havde Statsbanerne haft en forpligtelse til over for Indenrigsministeriet at opretholde et "dampberedskab" for krisesituationer, hvorfor man ikke bare kunne udrangere damplokomotiver uden at tage hensyn til denne forpligtelse. Den blev først ophævet i 1967.

Også elektrificeringen af visse strækninger satte en stopper for anvendelsen af dampen, bl.a. på Nordbanen mellem Holte og Hillerød, da S-togets køreledninger i 1968 blev ført helt til Hillerød.

MOROP-udflugtstog med E 991 på trinbrættet Broen umiddelbart foran Lillebæltsbroen, sensommeren 1970.
Foto Kaj Pedersen.



E 978 med personale afventer afgang med tog 26 i Korsør i 1967 eller 1968.
Foto Nils Bloch.



Og sådan endte det for langt de fleste af de stolte E-maskiner - ophugning i Hedehusene eller andre steder. Foto Nils Bloch.

Damprangerlokomotiverne

Selvom det ofte var upåagtet i forhold til de store damprangerlokomotiver, gennemførtes noget af rangering næsten helt frem til dampens afslutning stadig ved hjælp af nogle nu ganske få damprangerlokomotiver. Med udgangen af 1969 havde DSB fået leveret så meget motormateriel for rangertjenesten, at man nu udelukkende kunne foretage rangeringer med dette motormateriel, men på trods af dette havde man alligevel to af de store damprangerlokomotiver litra Q om end ikke i drift, så heller ikke hensatte. Yderligere fandtes et antal litra F II, bl.a. nogle af de så sendt som 1949 byggede.

Trods den officielle afmelding af brug af damplokomotiver pr. 30. maj 1970 fik litra Q II nr. 350, der stod i Fredericia, nogle rangeropgaver i august 1970, da et dieselhydraulisk rangerlokomotiv, litra MH led et nedbrud. Det var så sidste gang et damp-rangerlokomotiv arbejdede i en rangertur ved DSB.

Sjælland

På Sjælland var man kommet så langt med dieselficeringen, at man påregnede at kunne udrangere dampen ved sommerkøreplanens ikrafttræden den 28/5-1968, ved modtagelsen af de nye litra Mz I.

På Sjælland havde man i foråret 1968 hele fire daglige litra E dampløb tilbage. De var fordelt med to løb på Vestbanen (København-Roskilde-Ringsted-Korsør) og to løb på Nordvestbanen (København-Roskilde-Holbæk-Kalundborg).

På Vestbanen drejede det sig om tog 2075, der udgik fra København G. afg. kl. 15,00 med ankomst Korsør ank. kl. 17,38. Togarten var Godsbanegården-Roskilde = E 300 og Roskilde-Korsør = E 500. Maks. hast. 100 km/t (dog kun 60 km/t fra Godsbanegården til sammenløbet med Vestbanen i Vigerslev). Toget var ikke personførende og standsede kun i

Tåstrup, Roskilde, Sorø og Slagelse for godsudveksling og rangering. Toget befordrede hovedsagelig stykgodsvogne og såkaldte "rutevogne". Om toget uofficielt har været personførende Roskilde-Korsør vides ikke. Toget løb hverdage undt. lørdag. Returløbet for E-maskinen var næste formiddag med tog 26, et persontog med stop ved alle stationer. Pr. 28/5-1968 standsedes anvendelsen af damp på Vestbanen.

Tilbage på Sjælland var nu kun en dobbelttur med et posttog til Kalundborg og retur med et standsende passagertog. Efter tjenestekøreplanen af 26. maj 1968 kørtes disse tog 2205-254 på hverdage. Det vil sige til Kalundborg med 2205 og modsat retning til København samme dag med tog 254. Men også dette fik hurtigt en afslutning og fra og med fredag den 27. september, hvor afgang fra Kalundborg og tilbage til København officielt afsluttede dampepoken på Sjælland-Falster trukket af litra E nr. 998. Men som på Kystbanen tidligere med litra S fik dampen en kort renæssance i halvdelen af december 1968, hvor man blev nødt til at køre med damp i tog 254 pga. uforudset mangel af diesellokomotiver. Det var litra E nr. 987 og E 999, der på skift kørte disse ture. Men så var det også helt slut.

Jylland og Fyn

I Jylland og på Fyn gjorde manglen på større diesellokomotiver (leveringer af litra Mz) det umuligt at erstatte dampen og der skulle gå flere år inden da. Flere damplokomotiver litra E, H, N og R var dagligt i tjeneste. Op til slutningen af vinterkøreplanen 1968/69 var der i alt 14 dampløb, fortrinsvis med litra N og E som togmaskiner. Der blev planlagt ture med damp til og med 11. august 1970, hvorefter man ikke påregtede anvendelsen af damp var nødvendig mere.

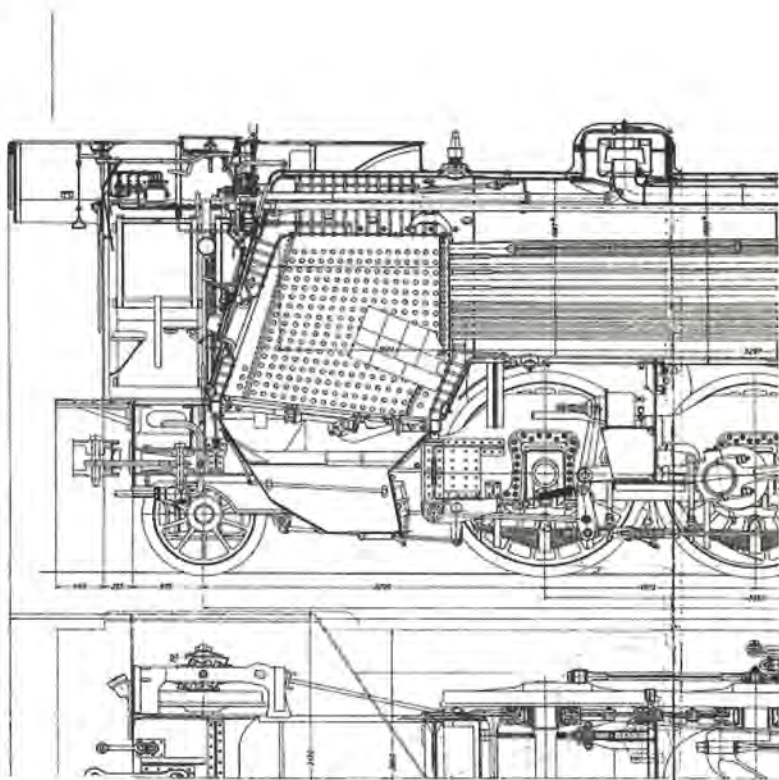
Afviklingen af dampen var fuldstændig afhængig af leveringerne af litra Mz (her sidst Mz II nr. 1413 forventet leveret i april 1970) og en deraf nødvendig omdisponering og udveksling af diesellokomotiverne mellem de to distrikter på Sjælland hhv. Jylland-Fyn.

Det påregnedes at der i tiden fra den 31/5 1970 og frem til 18/6 1970 ville være et behov på ét litra E og to litra N til at køre Fredericia-Esbjerg-Fredericia (litra E), Fredericia-Odense-Fredericia (Litra E), Fredericia-Herning-Fredericia (litra N) og Fredericia-Nyborg-Fredericia (Litra N).

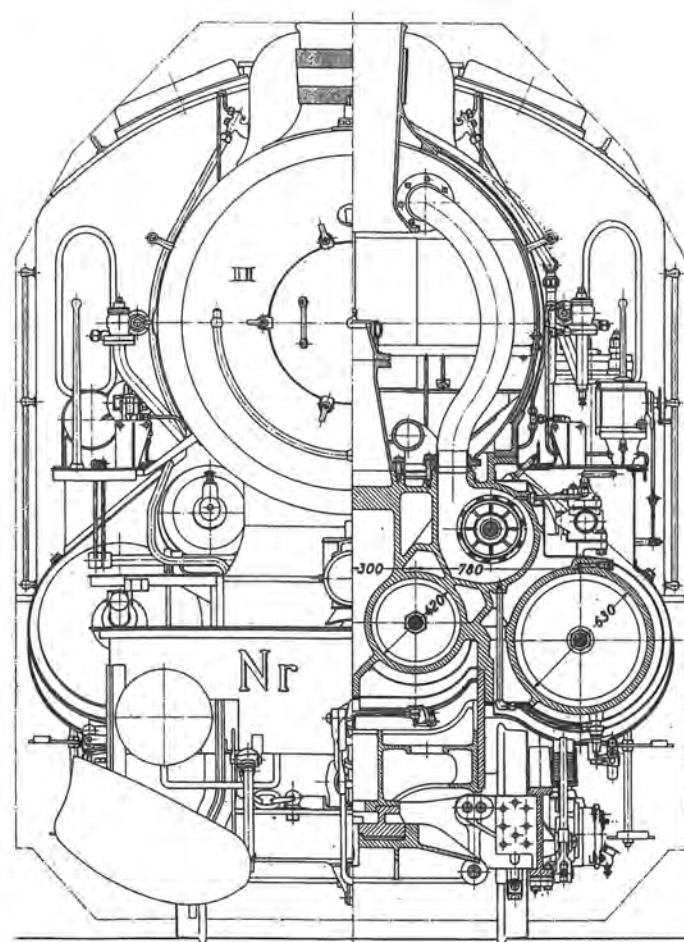
I tiden 19/6 1970 og frem til 10/8 1970 ville være et behov på to litra E og to litra N til at køre Fredericia-Esbjerg-Fredericia (Litra E), Fredericia-Esbjerg-Fredericia (Litra E), Fredericia-Odense-Fredericia (litra N) og Fredericia-Herning-Fredericia (litra N).

Det var planen, men leveringerne af litra Mz II gjorde, at man kunne ændre maskinplanerne. Den sidste noterede kørsel i kilometerbogen for litra N var i februar 1970 med nr. 201 og 207. N 201 blev herefter hensat 16/3- 1970 og N 207 hensat 10/3-1970 i Fredericia, og hermed var der ikke flere litra N til rådighed.

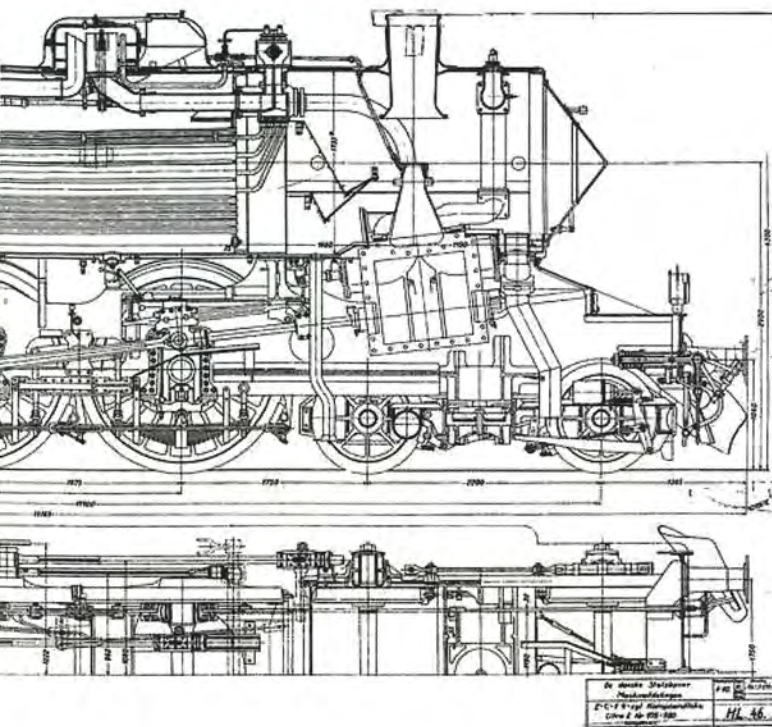
Resten af foråret 1970 og frem til sommerkøreplanens ikrafttræden var der kun to strækninger, der reelt havde dampkørsel. Den ene var strækningen Fredericia til Nyborg og retur togene 2042 Fredericia-Nyborg og tog 2043 Nyborg-Oden-



DSB litra E II, HL



DSB litra E II, forfra.



se-Fredericia. Den anden og sidste strækning var Fredericia-Vejle-Herning og retur med togene 2711 Fredericia-Herning og tog 2734 Herning-Fredericia. Alle tog fremført med litra E, selvom togene 2042 og 2043 begge er anført i Tjenestekøreplanen fremført med litra N, men det var jo udelukket at anvende litra N nu.

Som et kuriosum begærer Generaldirektoratet senere et dampstop pga. brandfare på strækningen Herning-Vejle i perioden 28/4-1970 til 31/5-1970, mens brevet fra Baneområde Herning og til Banetjenesten (2. Distrikt) kun ønsker et stop februar-marts 1970? Dampstoppet synes ikke at have haft indvirkning på den daglige drift, da der fortsættes med de to daglige tog på strækningen!

Den sidste og afgørende brik for et stop af dampdriften var åbenbart litra Mz II nr. 1413 der ankom 19. april 1970 til Danmark og straks herefter overføres til Jylland-Fyn. Herved kunne fastsættes, at dampdriften kunne ophøre fra og med fredag den 15/5-1970.

Den sidste kørsel med dampfremført tog fredag den 15. maj 1970

På denne dag kørte der hele tre forskellige litra E som togmaskiner for fem tog, hvoraf fire var optaget i Tjenestekøreplanen som dampfremførte, mens det sidste (tog 2020) var med litra Mx således:

Fredericia Rangerbanegård (Fra)-Nyborg (Ng) og Nyborg-Fredericia Rangerbanegård

DSB litra E nr. 980 tog 2042 (N 960)
Fra. afg. kl. 0411 og ank. Ng. kl. 0551.

DSB litra E nr. 980 tog 2043 (N 800/900)
Ng. afg. kl. 1158 og ank. Fra. kl. 1557.

Aalborg (Ab)-Aarhus Rangerbanegaard (År)

DSB litra E nr. 974 tog 2020 (Mx 800)
Ab afg. kl. 1630 og ank. År. kl. 2002.

Fredericia Rangerbanegård (Fra)-Herning (Hr) og Herning-Fredericia Personbanegård (Fa)

DSB litra E nr. 987 tog 2711 (E 400)
Fra. afg. kl. 0545 og ank. Hr. kl. 0957.

DSB litra E nr. 987 tog 2740 (E 300)
Hr. afg. kl. 1830 og ank. Fa kl. 20.38.

At tog 2020 fra Aalborg og Aarhus (og videre efter maskinskit til litra MY til Fredericia) har fået ændret sin normale togmaskine litra Mx til litra E nr. 974 skyldtes, at E nr. 974 havde været anvendt som varmemaskine i Aalborg et stykke tid. Og nu da dampens tid var ved at være overstået, og at der ikke mere var brug for lokomotivet i varmerollen, besluttedes det at den skulle hjem til Aarhus. Og i stedet for at køre et materieltog med en tom maskine, blev lokomotivet anvendt som togmaskine for tog 2020 på delstrækningen Aalborg til Aarhus.



Forbrug af loko i sommer 1970 af VS, arkiv GS.

Bilan

Dermis red.

Energy from all

Var ref.
F8-sub. 14 Fb 11

Date TH. (07) 12 51 77
 15 APR 1970

Brandfare ved kørsel med damplokomotiv på strækningen Herning - Vejle.

Hvis tilsagnet ikke kan opfyldes, beder baneområdet oplyst, i hvor lang tid endnu, man skal påregne kørsel med damploko af hensyn til eventuel forstærkning af baneområdets eget slukningsberedskab.

6. Eilenberg

LMD 2/ Generaldirektoratet for statsbanerne
1.4.44 Bancafdelingen
København den 20-4-70

med anmædning om en indtalelse

кфд

[illegible]

Anm. Som loko i faste ture må kun opføres sådanne som er anført i kørselsfordelingen eller i de faste rangermaskineture.

Ombytninger i jan-feb-marts måned:

[illegible]

Overkomplette lokomotiver.	Sam overkomplet henstår:
----------------------------	--------------------------

№. 653.694 Str.

alter 3-rop.	Bm 441.
--------------	---------

	Fa.662.205.208.210.959.798. Es.656.
--	-------------------------------------

jan-feb-marts Pa.654. Pa.201.207. Od.657. Ph.659. Ar.346.

den _____ og sæges i brug nr. _____

Antal togmaskiner i brug		12	28	Desuden udlånt togmaskiner		
» » i værktøed				» » »		
» » benstet for værktøed				» » »		
» » overkomplet	16			» » » rangermaskiner		
» » rangermask. i brug	5			Ialt		
» » i værktøed			23	Til		
» » benstet for værktøed				Generaldirektorstatet		
» » overkomplet	18			Gennemsnitsstatistik		
Ialt		51		Værktøedstatistik		
Maraf Ialt						
Antal togmaskiner						
» »						
» »						
» » rangermaskiner						

Irhua den 16/4 1970

DANSKE STATSBANER

2. discrete

Date 31.marts 1970.

194

maakinsktion

Denne opgørelse udfærdiges for den sidste dag i måneden og indsendes den 2den i den følgende måned.

Oversigt over damp-lokomotivernes stationering og benyttelse

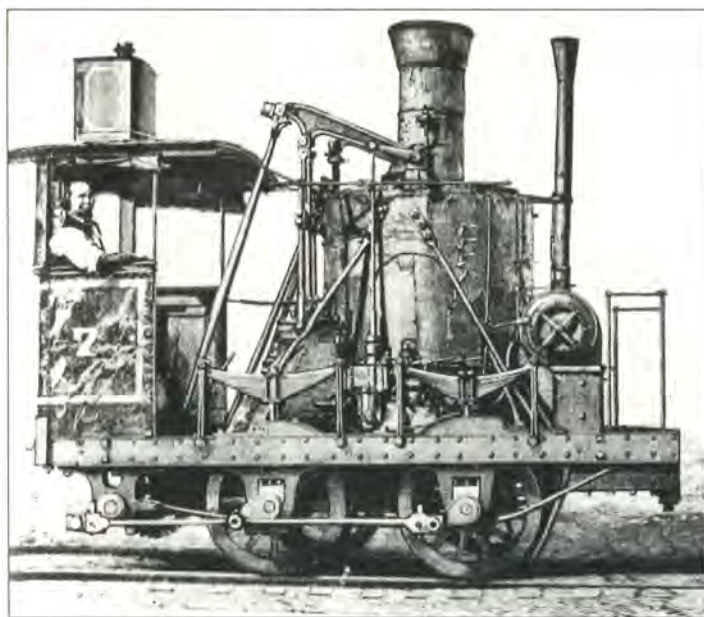
[illegible]

Form. Ma 63 2/64 20x25

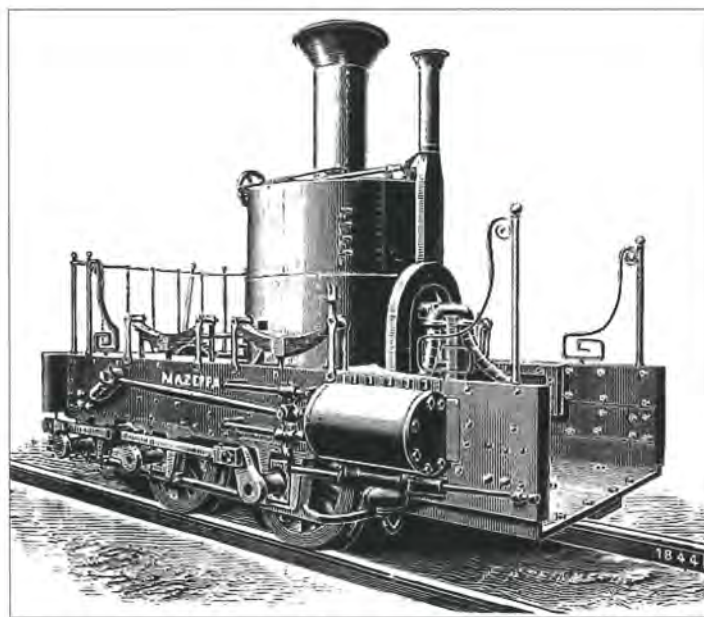
Yard om!

Stationering II förår 1970, arkiv GS.

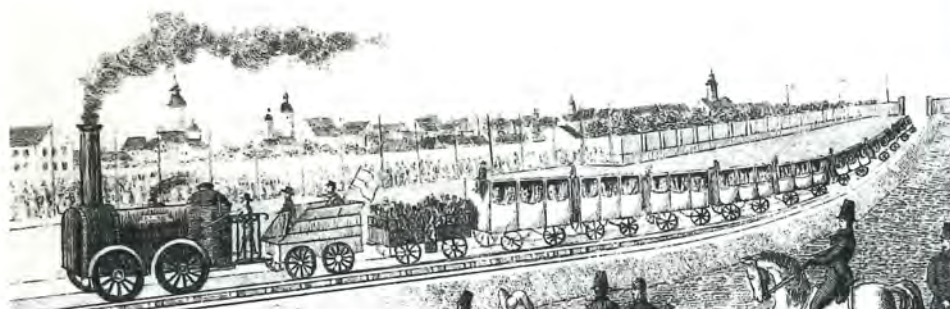
Et af vanddamp dreven amerikansk lokomotiv



En gammel illustration af et af lokomotiverne på Baltimore & Ohio Railroad. De kom i drift omkring 1830, og et af dem kørte indtil 1893. Her er det gengivet uden tender. Slg. SoB.



'Mazeppa', et andet Crab-lokomotiv, opkaldt efter Lord Byrons digt om en ulykke med en vild hest. Stik fra 1844. Slg. SoB.



Træsnit af Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Her er der dog tale om en anden type end 'Crab'-lokomotiverne. Slg. Vigand Rasmussen.

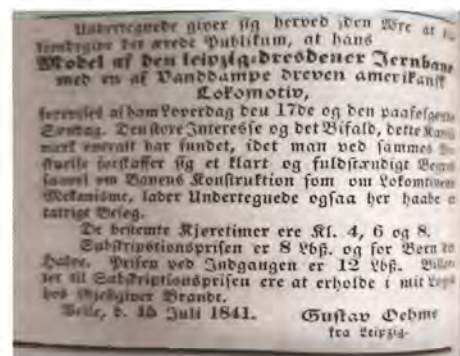
Af Vigand Rasmussen

I sommeren 1841 fik Vejle besøg af et damplokomotiv. Det var dog ikke i fuld størrelse men kun en model, som kørte rundt på en modelbane.

Manden bag det særegne skue var en tysk mechanicus fra Leipzig. I begyndelsen af 1840'erne var jernbanen som transportmiddel i sin første spæde begyndelse. Nogle havde set lyset, og de brugte mange kræfter på at promovere ideen om at anlægge jernbaner overfor de mere træge myndigheder. Et af midlerne var modeller af lokomotiver og jernbaner, og i den slipstrøm havde Gustav Oehme fra Leipzig skabt sig et udkomme med en model af banen fra Leipzig til Dresden, en bane som H. C. Andersen havde rejst på i 1840.

Oehme drog på turné med modelbanen medbringende mange anbefalinger bl.a. fra hertugen af Glücksborg og fysikprofessor Pfaff fra Kiel.

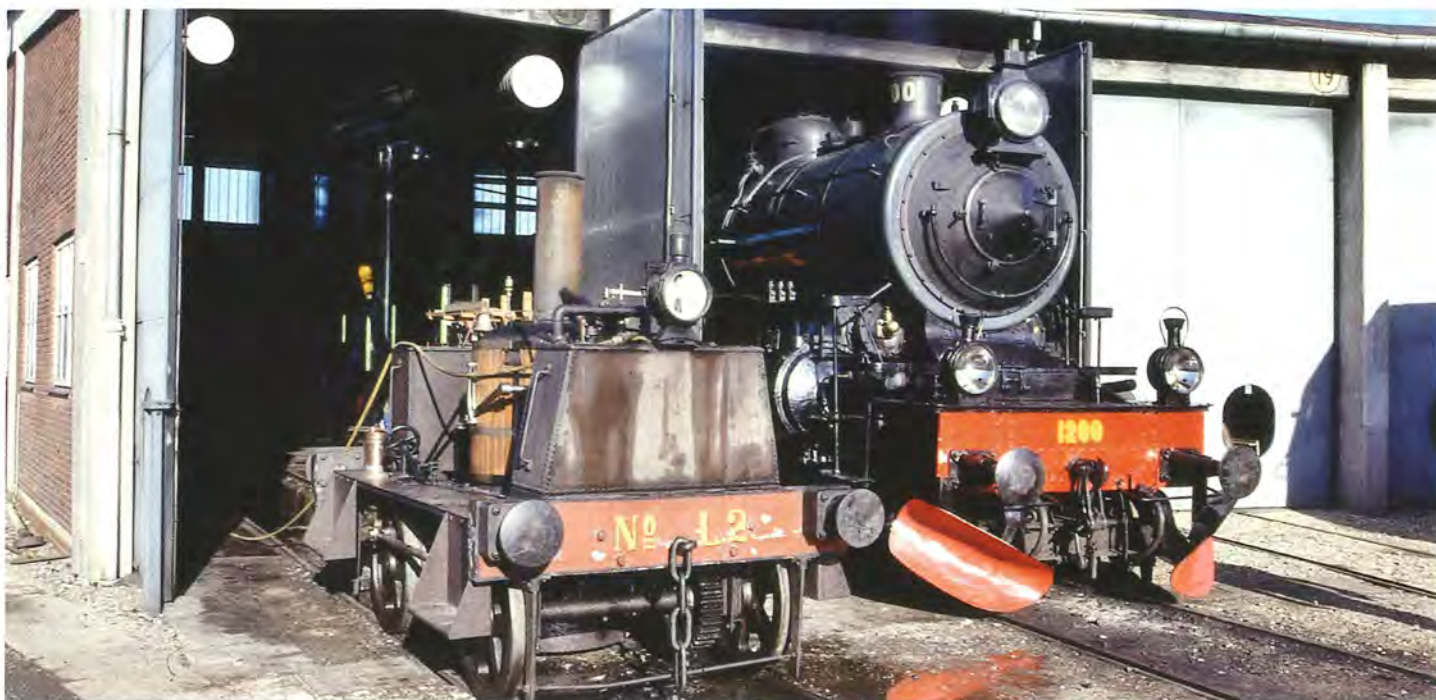
I 1840 er han i Elb-Pavillonen i Hamborg, og derefter går det nordpå. I april 1841 er han og modelbanen i Eckernförde og derefter i Slesvig. I juni samme år er Oehme i Haderslev, hvor avisen Dannevirke benytter lejligheden til at harcelere lidt over tidens jernbanefeber med ordene: "Imedens Udsigten begynder at opklares til at vi omsider, enten et eller andet Steds ville faa en Jernbane anlagt her i Landet, have vi pludselig, uden Komitee eller Aktietegning, faaet en saadan anlagt her i Haderslev." Den var stillet op i Borgerforeningens lokale og gav borgerne mulighed for at studere en model af det nymodens transportmiddel.



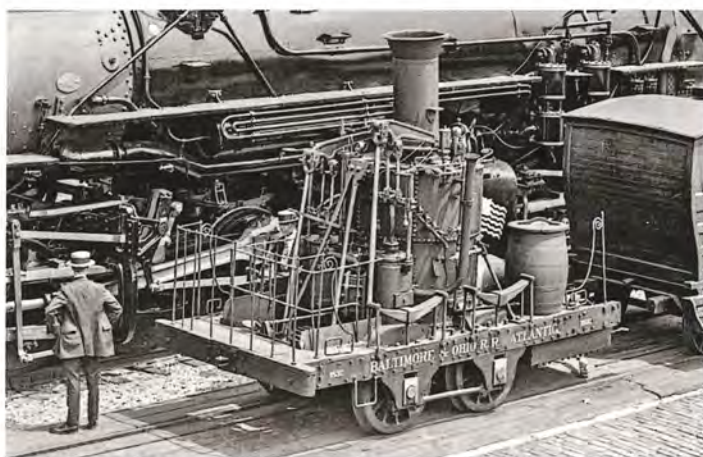
Oehmes annonce i Vejle Amts Avis, 1841. Slg. Vigand Rasmussen.

Lørdag den 17. juli var Oehme så nået til Vejle, hvor han slog sig ned hos gæstgiver Brandt. Fredag den 16. juli havde Oehme en stor annonce i Vejle Amts Avis, hvor han anbefalede sit kunstværk, "idet man ved sammes Beskuelse forskaffer sig et klart og fuldstændigt Begreb saavel om Banens Konstruktion som om Lokomotivets Mekanisme."

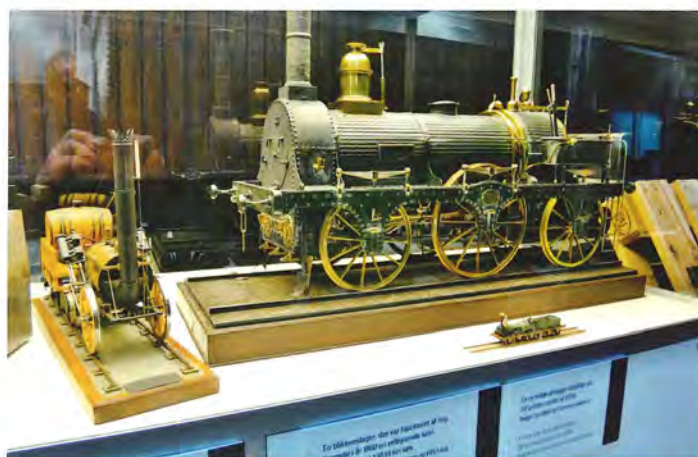
Hvad så man så, når man havde betalt for at komme ind til banen? Ud over at Hr. Oehme ifølge det satiriske blad Corsaren lignede "en hel Gentleman med en lille Knebelsbart og en lille Kone med en stor Beundring for sin Mand og hans Bane", så var banen anlagt i en cirkel, i hvis midte hr. Oehme befandt sig. På banen var der vigespor og en drejeskive, og toget bestod af et dampdrevet lokomotiv og en række vogne med Leipzig-Dresden Jernbanen som forbillede.



'Gamle Ole', en Crab-type på Danmarks Jernbanemuseum, august 2008, sammen med SJ F 1200. Foto Flemming Søeborg.



Crab-lokomotiv fra Baltimore-Ohio Railroad. Crab-navnet siges at stamme fra, at lokomotiverne så ud til 'at krabbe sig baglæns', når de kørte. Foto wikipedia.



Nogle modeller af tidlige lokomotiver, 'The Rocket' og 'Jylland' på Danmarks Jernbanemuseum. Foto SoB.

I annoncerne – og Oehme annoncerede heftigt i pressen – kunne man læse, at det var *"et amerikansk Locomotiv, som bliver drevet med Vanddamp"*, og det lød jo mærkeligt, når forbilledet var en tysk jernbane, men netop Leipzig-banen havde anskaffet sig et amerikansk bygget lokomotiv af 'Crab'-typen. Det havde en lodretstående kedel og var to-akslet. Oehmes lokomotiv var spritfyret ligesom vor barndoms dampmaskiner.

Efter turen op gennem Jylland når Oehme med sin vogn, hvor banen lå indsvøbt i måtter, til København, hvor han stiller banen op i Hotel du Nords store sal, hvor det koster 3 mark ved indgangen, mens man kunne slippe med 2 mark, hvis man købte forud. I København havde Oehme imidlertid konkurrence fra en danskbygget modelbane, der stod i Industriforeningen. Alligevel fortsatte han sine kørs-

ler ind i 1842. I samme bygning kunne københavnere også se professor Niebes diorama med bevægelige figurer, hvor professoren i februar 1842 havde tilføjet *"Smedens Kone, der hænger vadsket Tøi paa Husets Gelænder."* Det kostede kun én mark at se smedens kone.

Noget må være gået helt galt for familien Oehme, for i september 1843 har han et meget klynkende indlæg i en af de lokale aviser. Her takkede han de borgere i staden, som havde givet familien en skærv *"til at mildne vor ulykkelige Stilling"*. Oehmes havde tabt alt, hvad de ejede, herunder *"min Model af den Leipziger-Dresdner Jernbane, hvorved jeg ernærede min Familie."*

Den 11. september samme år havde pastor Ridder Hamburger fra Gothersgade haft et indlæg, hvor han opfordrede gode

københavnere til at hjælpe familien, der *"ved en ulykkelig Contract var skilt ved hele sin Eiendom, hvorved han ernærede sin Familie."*

Der kom penge nok ind til, at den lille familie kunne rejse hjem til Leipzig, *"Og naar engang vi vandre fjernt herfra i vort Hjems Egne, skulle vi endnu stundom histfra sende vore Velsignelses Ønsker over til Danmarks Kyster."*

Hvordan det gik til, at Oehme mistede sin modelbane, har det ikke været muligt at fastslå, ligesom det ikke vides, om den stadig findes. Men Gustav Oehme bragte det første damplokomotiv til Vejle, så vejlsenerne kunne se, hvad der ventede mange år efter.

Kilder: Mediestream.dk, Vejle Amts Avis 1841, Asger Christiansen: Den første modelbane i Danmark. Banen. 1991, Poul Thestrup: Modeltog med damp og el-drift i København i 1840'erne.

Stockholms Sporveje

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Stockholm, Sveriges hovedstad, havde engang et stort sporvejsnet. Allerede i 1930'erne begyndte man at planlægge en tunnelbane, men sporvejen i City eksisterede til 1967. To forstadslinier overlevede, og i de seneste år er der blevet åbnet nye sporvejslinier.

I 1800-talet var Stockholm Sveriges største by, men alligevel lille set med vore dages øjne. I 1870 var der omkring 130.000 indbyggere. I dag regner man med 1,4 millioner i området. Byen voksede, og der opstod et behov for lokale transporter. Stockholm har meget vand rundt om sig, så man har fra gammel tid haft bådforbindelser, oftest en robåd sejlet af en "roer-madamme". I den anden halvdel af 1800-tallet kom der også mange mindre dampskibe og færger i drift. I byens gader blev der indført hesteomnibusser, men de var både ubekvemme og støjende. Fremsynede mænd indså, at byen manglede en sporvej. En sporvej betød jo på denne tid en hestesporvej.

I 1877 blev de første sporvejslinier åbnet i byens nordlige dele, og i 1887 tillige i den sydlige del. Det sydlige net bestod af én linie med hestesporvogn og én med dampsporvogne. Trafikken blev drevet af to forskellige selskaber, helt enkelt kaldt Norra Bolaget, SNS (det nordlige selskab) og Södra Bolaget, SSB (det sydlige selskab).

I 1900 havde Stockholm over 300.000 indbyggere og var en by, der hastigt voksede. SSB indførte el-drift i 1901, SNS i 1904. I 1917 blev begge selskaber slået sammen til det kommunalt ejede selskab Stockholms Spårvägar, SS. Ved Slussen, som var grænse mellem begge systemer, var der før 1919 ingen forbindelse mellem systemerne. Som en begyndelse måtte forbindelsessporet kun benyttes til vogntransporter, men fra 1922 kørte der trafikvogne mellem begge systemer. Sporvognene i Stockholm har altid været blå, men i flere forskellige nuancer. Arbejdsvogne har været grå og orange.

Der blev anlagt sporvejslinier ud til forskellige forstæder, og man fik lavet sporforbindelse med de private Lidingø-baner. SS moderniserede flåden af sporvogne. Blandt andet blev mange vogne fra el-driftens barndom bygget om med ny og større vognkasse. Der blev også anskaffet bogievogne, som med tiden mest blev benyttet på forstadslinierne.

I 1920'erne lavede man et forsøg med en benzindrevet sporvogn. Anledningen var, at der blev anlagt en linie over Gärdet, et stort ubebygget område nordøst for centrum. Men Gärdet var på denne tid reserveflyveplads for militæret, og her kunne man ikke tillade kontaktledning med tråd og master. Forsøget var ikke vellykket. Linien blev nedlagt, og benzinmotorvognen blev lavet om til arbejdsvogn.

Byen voksede, og man manglede ny kapacitet på forstadslinierne. Allerede i begyndelsen af 1930'erne blev det besluttet at anlægge tunnelbane. Den første stump bane, der blev anlagt som tunnelbane, var en linie i 1933. Indtil videre blev denne linie, Örbybanen, trafikeret med store sporvogne. Linien havde tre stationer af underjordisk tunnelbanestandard. Så udbrød Anden Verdenskrig, og det påvirkede udviklingen i Sverige, selv om landet klarede sig uden at blive okkuperet. Der kom ikke



En af Stockholms første hestesporvogne, nr. 12, er bevaret på Spårvägmuseet. For tiden er museet lukket pga. flytning og nybyggeri. Det bliver åbnet igen om nogle år i nye lokaler.



Södra Banans vogn 14 var en af de første elektriske sporvogne i Sverige, bygget i 1901. Denne vogn tilhører Spårvägmuseet, og en identisk vogn er ved at blive istandsat til køreklar stand på museumslinien til Djurgården. SSB havde en rigtigt mørkeblå farve på deres vogne.



Vogn 102 fra Norra Bolaget er bevaret på Spårvägmuseet. Det er en af de første vogne, bygget i 1903. Den blå farve på vognene havde på den tid en anden nuance end senere.



Denne vogn er oprindeligt en af de første på det nordlige net, men den er senere blevet moderniseret med nye gavlender og ny under-vogn. Denne vogn, nr. 143, er normalt i drift på Spårvägselskapets museumssporvej i Malmköping, hvor vi ser den i 1977.

nogen større ændringer af sporvejsnettet under krigen, men SS indførte trolleybusser på nogle af de hårdest belastede buslinier. Hen mod slutningen af krigen indså man, at idéen med tunnelbane nok var god, men man måtte hurtigt forny sporvejen. Der blev anskaffet 101 bogiemotorvogne og 69 bogiebivogne. De første 70 motorvogne blev bygget af General Motors i Stockholm. Deres fabrikker havde ikke meget at gøre under krigen. De nye vogne fik hurtigt navnet "Mustanger" efter det aktuelle jagerfly, som Sveriges luftvåben havde købt i USA. Der blev også bygget Mustangere for sporvejen i Malmø og i modificeret form til Göteborg. Efter Mustangerne blev der kun anskaffet få sporvogne, de fleste var forstadsvogne med dele fra ældre vogne.

Tunnelbanen, som man havde besluttet sig for allerede i 1944, blev hurtigt anlagt i begyndelsen af 1950'erne, og der blev anlagt linier såvel syd som vest for byen, som erstattede forstads-sporvejslinier.

I 1955 havde Stockholm 119 kilometer sporvejslinier. Der var dengang 16 linier foruden Lidingø-linierne. I 1957 tog man den principielle beslutning, at alle sporvejslinier skulle nedlægges i begyndelsen af 1970'erne. Det blev siden fremskyndet i forbindelse med indførslen af højre-trafikken i Sverige den 3. september 1967. Den 2. september blev den sidste dag med sporvogne i den indre by. Linie 12 blev bevaret som fødelinie til tunnelbanen og kørte i eget tracé. De to Lidingø-baner, som blev drevet af et selvstændigt selskab og som stort set kørte på egne tracéer, blev også bevaret.



Vogn 37 var den første af de vogne, som blev bygget om endnu en gang, nu kun med døre i venstre side. Vognen havde ikke alt for gode køreegenskaber, og personalet døbte den "jitterbug-danseren". Nr. 37 var den første i serien, og for at informere passagererne om, at de skulle stige ind bagpå, havde den i nogle år grøn farve. Den blev dog snart blå igen, men når den nu og da kører på museumslinien, er den atter grøn. Til forskel fra andre vogne i serien havde nr. 37 strømaftageren placeret længere fremme. Foto fra Norrmalmstorg 1994.



Til den tungere forstadstrafik på den såkaldte Örby-bane blev der anskaffet et antal store bogievogne med bivogn. De blev brugt på den første del fra Slussen i tunnelen, som senere blev til tunnelbane. Da tunnelbanen begyndte driften i 1952, blev disse vogne taget ud af trafik, men en del overlevede som arbejdsvogne, senere museumsvogne. Her ser vi arbejdsvogn 936 i Bromma-hallen i 1973.



En del gamle vogne overlevede helt til moderne tid. De var fra begyndelsen bagagevogne og blev senere arbejdsvogne. Nr. 9207 blev til sidst anvendt på Lidingø-banerne, men som siden til museumslinien Djurgårdslinjen, hvor den stadig er til brug for snerydningen. På billedet ses den på Djurgården i 1995.



I 1920'erne blev der anskaffet et antal bogievogne. De blev til en begyndelse brugt på linierne i den indre by, men de havnede til sidst på de forskellige forstadslinier. Nogle af dem blev arbejdsvogne og er nu museumsvogne. Her ses vogn 335 på Djurgården i 1997.

Således gik årene, og sporvejen var nu erstattet af busser. Byen og trafikken voksede, og busserne fik i mange tilfælde egne busbaner. Man havde i princippet erstattet en blå kasse med en rød. Biltrafikken blev lige så meget generet af den kollektive trafik som før. Havde man truffet forkert beslutning? Ingen af dem, der havde været med til at træffe beslutning om nedlæggelsen, ændrede holdning, men de forsvandt fra den politiske scene. Nye tanker dukkede op, måske var det slet ikke så tosset med sporvogne endda? Man studerede udenlandske byer, frem for alt måske udviklingen i Frankrig. Men der skete ikke meget.

Man behøvede et spark bagi, og det fik man i begyndelsen af 1990'erne, hvor foreningen Svenska Spårvägselskapet havde held med at genåbne en linie i det centrale Stockholm, Norrmalmstorg-Djurgården som museumslinie. Museumstrafikken blev hurtigt populær, og snart efter indså Storstockholms Lokaltrafik, der havde fungeret siden 1967, at der virkelig var brug for linien. Man blev hurtigt enige om, at SL's billetter også skulle gælde på museumssporvejen. Spårvägselskapet var også på mærkerne og lagde i samarbejde med SL op til prøvekørsel med et antal moderne vogne på Djurgårdslinien. Der blev indsat vogne fra blandt andet Bremen, Bruxelles, Göteborg, Madrid og Wien.

Prøvekørslerne gjorde indtryk, og SL overtog Djurgårdslinien, satte moderne vogne i drift og forlængede linien til Stockholms Centralbanegård. Linien kaldes nu for Spårväg City. Men entusiastterne var ikke ude af billedet. De fortsatte med at køre med museumsvogne, men de etablerede også et aktieselskab, som varetog trafikken med de moderne vogne. De gjorde det så godt, at de endda passer trafikken på den oprustede Lidingø-bane.

Med tiden blev der også anlagt en anden sporvej, den såkaldte Tværbane, fra Sickla i øst i en stor bue rundt om Centrum til Solna mod nord. Denne linie blev åbnet i 2000 og udbygges for tiden mod nord. Der er desuden planer om en forlængelse sydpå. Der er også planer om at forbinde Lidingø-banen med Spårväg City. Der er en fremtid for sporvejen i Stockholm.



Til forstadslinierne blev der i 1940'erne et par gange anskaffet moderne bogievogne med styrevogne. De blev kaldt Ängby-vogne efter den linie, der kørte på, og som senere skulle blive en del af tunnelbanen. Selv Lidingö-banen anvendte denne vogntype. Her besøger vogn 373 museumslinien i 1997.



Den sidste vogntype, som blev anskaffet til den gamle sporvej, blev kaldt for A29, og den var i store træk bygget af dele fra ældre vogne. De blev udelukkende anvendt på de sydvestlige forstadslinier 13-16. En vogn er i dag bevaret af Spårvägmuseet. På billedet ses vogn 173 ved endestationen Slussen i 1963.



En af Stockholms fine Mustanger, som trafikerede den indre bys linier frem til slutningen i 1967. Vognene kaldes ind i mellem for "verdens smukkeste sporvogn", og der er noget om det. Vogntypen fandtes også i Malmø. Billedet viser vogn 411 på Skeppsbron den 2. september 1967, den sidste dag for sporvognene (dengang) i Stockholms centrum.

Linierne i 1950'erne:

Linie 1 Rosenlund-Norrmalmstorg

Linie 2 Karlaplan-Fredhäll

Linie 3 Haga-Högalid

Linie 4 Hakberget-Vitabergsparken

Linie 5 Östra Station-Karlberg

Linie 6 Sofia-Roslagstull

Linie 7 Djurgården-Vanadisplan

Linie 8 Tessinparken-Södersjukhuset

Linie 9 Sofia-Karlberg

Linie 10 Ropsten-Hornstull

Linie 12 Alvik-Nockeby

Linie 13 Fridhemsplan-Mälarhöjden

Linie 14 Fridhemsplan-Västertorp

Linie 15 Norra Bantorget-Sundbyberg

Linie 16 Slussen-Mälarhöjden

Linie 17 Slussen-Västertorp

Linie 20 Lidingö-banen Humlegården-Kyrkviken

Linie 21 Lidingö-banen Humlegården-Gåshaga



Tværbanen, hvis første del blev åbnet i år 2000, fik ledvogne af denne type, A32. Billedet er fra stationen Linde i 2013. Her kører sporvogne på en del af det gamle industrispor fra Årsta til Slagteriet.



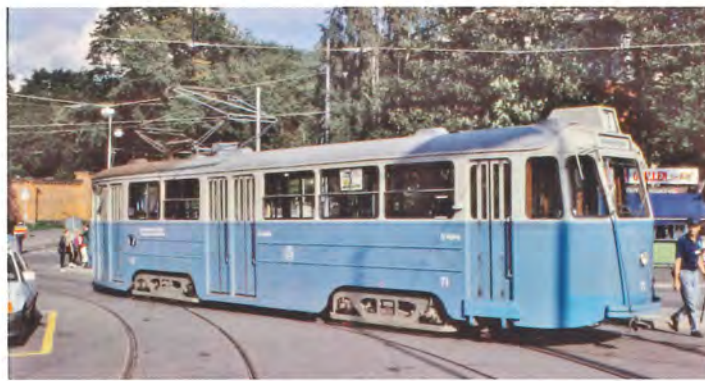
På Spårväg City er der blevet benyttet en del forskellige vogne gennem årene, men i princippet alle af denne type. Der blev til en begyndelse lejet vogne fra Frankfurt a. M. og Norrköping, inden selskabets egne vogne kunne leveres. Her ses vogn 3 i 2012 uden for varehuset NK på strækningen mellem Norrmalmstorg og Sergels Torg.



En af Tværbanens moderne vogne, type A35, nr. 455, i Sundbyberg i 2013.



Vogn 169 er kommet helt fra Madrid for at blive præsenteret i Stockholm. Stedet er Norrmalmstorg, og året er 2007.



En smuk, ægte Stockholms-Mustang, men alligevel ikke. Mustanger fandtes også i Malmø, og der byggede man dem om til højre-trafik. De kom ikke til at være så længe i drift, inden man nedlagde den eneste linie. Flere vogne blev dog bevaret. En af dem findes på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Vogn 71 blev udlånt til Stockholm og blev ommalet i stockholmsblåt. Det meste af den ordinære drift på Djurgårdslinien er blevet udført af et antal Göteborg-vogne, men vogn 71 ser faktisk rigtigt autentisk ud – blot spejlvendt! Foto fra 1994.



Stockholm lod ASJ i Linköping bygge to PCC-vogne efter amerikansk forbillede. Begge vogne, nr. 10 og 11, blev brugt en smule i linietrafikken, men kørte nogle år som turistlinie 700 (Stockholm fyldte 700 år på denne tid). En vogn, nr. 11, er bevaret hos museumssporvejen i Malmköping. Her ser vi den, endnu ikke fuldstændigt renoveret, i 2005.



"Jitterbug-danseren" nr. 31 med bivogn ved Jarlaplan i 1967. I baggrunden til venstre ses en af sporvejens ældste remiser, Norrhallen, som delvist er bevaret til vore dage, dog nu som kontor.

Stockholms Sporveje i dag:

Linie 7, Spårväg City,
Stockholm Centralbanegård-Djurgården, 3,5 km

Linie 12, Nockeby-banen, Alvik-Nockeby, 5,7 km

Linie 21, Lidingø-banen, Ropsten-Gåshaga, 9,2 km

Linie 22, Tværbanan, Sickla-Solna, 19,8 km

Til Erindring om Farmors & min
Tur til Stockholm August 1939
Minen brød ud i Sept. 1939.
og der var lagt Miner ud, da man ventede Krigen.

Sege-Krant A.-B.
Stockholm



Slussen cirka 1938 med gammelt tog. Teksten på bagsiden, som min mor har forfattet, lyder: "Til Erindring om Farmors og min Tur til Stockholm August 1939. Krigen brød ud i Sept. 1939, og der var lagt Miner ud, da man ventede Krigen." Slg. Flemming Søeborg



Kungsgatan i 1930'erne med Stockholms første par højhuse, Kungstornen. Slg. SoB



Odenplan i 1950'erne med Mustang på linie 1. Slg. SoB.



Slussen i 1950'erne med en gammel vogn (formodentlig litra A1) på linie 9 og Mustang på linie 1. Slg. SoB.



Mustang 447 på linie 1 og en bus på linie 53 mødes ved Munkbron i 1964. Bemærk, at sporene ligger i den ene side af gaden, og at bussen benytter sporet. Arkiv Picryl.com



Mustangerne 494 og 408 på linie 1 og 2 ved det fælles helleanlæg på Tegelbacken i 1962. Arkiv Picryl.com.



Mustang 492 på linie 2 passerer Den kongelige Opera i 1963. Soldaterne er på vej til kongeslottet. Arkiv Picryl.com.



Udsigt fra Operaen mod Grand Hotel i 1930'erne. Slg. SoB



Hornstull i 1950'erne med Mustang-vogn-tog på linie 10. Slg. SoB.

Teknikken bag Marcipanbrødene



HFJ 8 på havnen i Hundested. Bemærk skamlerne, der letter ind- og udstigning fra vognene her på kajen. Fra havnen sejlede der færger til Grenå samt til Rørvig. Foto HGC.



OHJ M 24 med lille tog ved HTJ's perron i Tølløse cirka 1980. Foto Nils Bloch.



LJ Marcipanbrød med DSB Bn-vogn og LJ E 61 kedelvogn i Maribo 1977. Foto Olaf Hermansen.

Af Ole Linå Jørgensen

Det var som nævnt et krav, at teknikken skulle være kendt og vel afprøvet. Det vigtigste var motor, generator og transmission til hjulene. Her var det det velgennembrøvede og pålidelige Mo-koncept, der blev brugt.

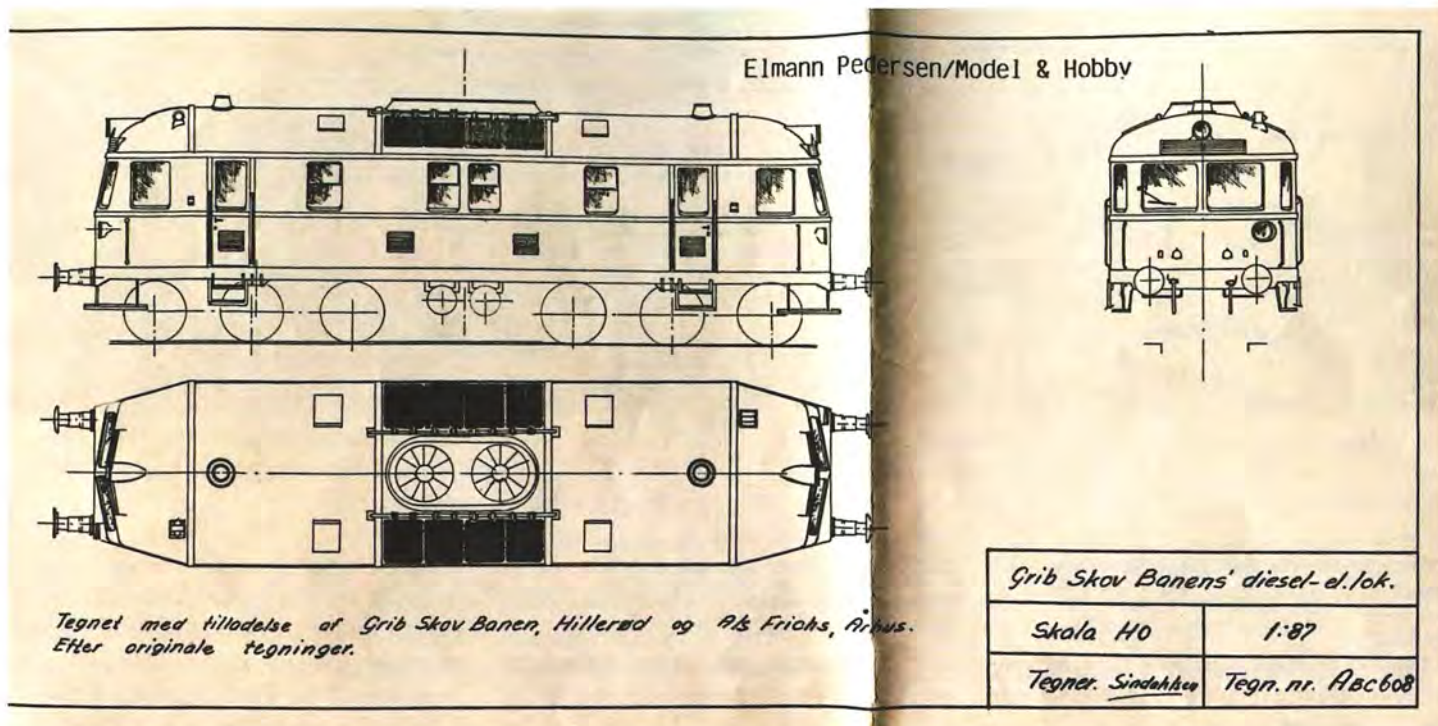
Vognkassen synes at være inspireret af de samtidige Mk-Fk motorvognssæt, som DSB fik leveret i årene efter krigen krydret med et sideblik til de dengang nye, tyske elektriske lokomotiver (E 10 Bügelfalte - pressefold på grund af det svage, lodrette knæk lige på fronten). Hvis man tænker sig en Mk alene som lokomotiv og uden overgangsdør i fronten, er man meget tæt på et "marcipanbrød". De lodrette sider er lidt lavere – til gengæld er taget mere hvælvet og højere, og køleren ligger under taget med et par

kraftige axial-ventilatorer i taget ligesom på Mk. Belært af dårlige erfaringer var ind sugning af køleluft til banemotorerne på Mk-Fk placeret mellem de to vogne, fri af sne. Tilsvarende fik "marcipanbrødene" snefri ind sugning fra taget.

"Marcipanbrødene" fik Mo-motorer, hvor af de otte fik trykladning som i Mk. Herved forøgedes motorens effekt fra 500 HK til 750 HK. Motorerne i Mk-vognene havde ikke været nogen succes med evige revnedannelser i stativet, ødelagte krumtapplejer med meget mere. Mens Mk havde en otte-cylindret motor, valgte man i "marcipanbrødene" den seks-cylindrede udgave fra Mo. Med privatbanernes knap så høje fart, knap så store belastning og langt fra så mange kørte kilometre pr. dag klarede "marcipanbrødene" sig gennem livet som pålidelige og driftssikre maskiner.

Motorernes placering blev en gentagelse af erfaringerne fra de firkantede, standkisterne. Vognkassen havde en hel bund, på hvilken de to motorer var placeret i række på et gummiophængt fundament. Motorerne kunne således tages ud af lokomotivet ved at skruue taget løs, fjerne det og løfte motorerne ovenud. Denne placering af motorerne gav god plads til et rummeligt førerrum til glæde for lokomotivførerne. I DSB's dieselmotorvogne var motoren placeret fast på den ene truck, og her skulle vognkassen løftes, så motoren på trucken kunne køres ud, hvilket gav beskeden plads til førerrum.

"Marcipanbrødene" vejede 61 t, havde to tre-akslede trucks med banemotor på de yderste aksler i hver truck og fik derved et akseltryk på omkring 11 t mod Mo-vognenes akseltryk på 14-15 t, hvilket passe-



GDS L 1 'Marcipanbrød'. Tegning Chr. Sindahl.



HHJ DL 11 med tidligt morgengodstog til FDB på Århus H., den 6. august 1973. Foto Ole Linå Jørgensen.



VLTJ ML 12 i ny bemaling ved perron i Vemb. Foto Leif Ørndorf.

de til mange privatbaners svage spor.

Marcipanbrødene efter leveringen.

Med direktør Kuhlmanns engagement for at give Frichs ordren på diesellokomotiverne var det naturligt, at HFHJ fik det første færdige eksemplar, **HFHJ M 8, byggenr. 467**. Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane havde en omfattende ferietrafik med gennemgående vogne og tog til København. Banen stillede selv personvogne til nogle af de gennemgående løb og fik til det formål i 1948 to nye CL-lignende personvogne. Da M 8 ankom, blev den straks sat ind som trækraft for disse tog og kørte også i enkelte løb til og fra København. På mange måder lignede HFHJ Gribskovbanen med hensyn til ferietrafik; men derudover havde HFHJ i mange år direkte forbindelse til Grenå-Hundested fær-

geoverfarten. I to sommersæsoner, 1952-53, var der også forbindelse til DSB's net i Jylland med direkte tog fra Grenå havn; men derefter var det kun ETJ, der i nogle år sørgede for direkte forbindelse til Ebeltoft. Alle de direkte tog i forbindelse med København fik dog en ende med elektrificeringen af Nordbanen i 1968 efter nogle år med tilbagegang i passagertallet. I 1958 og 1962 fik banen yderligere to diesellokomotiver, denne gang dog fra Tyskland. Disse blev hovedsagelig brugt til godstog, så M 8 blev brugt helt indtil banen i 1989-90 købte et par brugte Mx af DSB. Lokomotivet blev i 1995 solgt til Nordsjællands Jernbaneklub, hvor det er placeret i Græsted og køreklart.

Odsherredsbanen fik **byggenr. 468** til sit lokomotiv nr. 24. **OHJ 24** var gearet til 90 km/t mod de øvriges maks. hastighed på 75 km/t. Banen ønskede at lade loko-

motivet trække gennemgående tog til og fra København. Imidlertid foregik trafikken i mange år næsten udelukkende med gennemgående vogne, der sattes af eller kobledes til DSB's tog til og fra Kalundborg i Holbæk. I årene 1956 til 1961 kom OHJ 24 dog til at trække gennemgående tog helt til og fra København, hvorefter andre af banens lokomotiver overtog pladsen. OHJ anskaffede to motorvogne, som var tænkt at kunne køre de gennemgående tog; men de viste sig ustabile, og sidst i 1960'erne fik OHJ 24 arbejdet med at trække københavnertogene tilbage. Banen købte i 1969 endnu et "marcipanbrød", OHJ 39, af den nedlagte Frederikshavn-Fjerritslev Jernbane. Turene til København sluttede for OHJ 24 i 1978, da banen anskaffede et par brugte diesellokomotiver fra Sverige. Derefter fik lokomotivet sine to motorer hovedrepareret hos Frichs i Århus



VLTJ ML 12 med gammel postvogn og passagervogn i Vemb, den 4. oktober 1975. Nu er der Y-togs-dekoration på fronten. Foto K.E. Jørgensen.



Den 26. maj 1962 lukkede banestrækningen Sæby-Frederikshavn. FFJ ML 1216 blev i den anledning pyntet med grønne grene før returkørslen. Foto HGC.

og kørte derefter i nogle år sammen med OHJ 39 skoletog og godstog på HTJ. Lokomotivet blev henstillet i 1991; men i et samarbejde mellem banens personale og DJK-medlemmer blev lokomotivet atter gjort køreklart til OHJ's 100 års jubilæum i 1999. I 2005 blev lokomotivet beskadiget ved en brand i remisen i Nykøbing, hvorefter DJK overtog lokomotivet, som nu atter er køreklart.

Byggenr. 469 blev tildelt LJ M 31, og **byggenr. 470** var LJ M 32. Disse to lokomotiver var gearet til 90 km/t, fordi det var strækningshastigheden på Lollandsbanen. I starten kørte de to nye lokomotiver støttet af banens tre standkister alle person- og godstog på Lollandsbanen. Igennem størstedelen af Lollandsbanen levetid har der været forskellige former for gennemgående vogne med DSB via Nykøbing. Fra M 31's og 32's ankomst trak de togene med disse vogne på Lollandsbanen. Omvendt har DSB også kørt gennemgående tog med eget materiel til Nakskov. Lollandsbanen har også kørt tog for DSB fra Nykøbing til Gedser lejlighedsvis trukket af M 31 eller M 32. I 1958 fik banen et kraftigt nyt tysk lokomotiv, som udelukkende kørte godstog. Som den første bane fik LJ i 1965 Y-tog, hvilket reducerede antallet af lokomotivtrukne persontog, og fra 1974 kørte DSB de gennemgående tog til Nakskov. Begge lokomotiver havde efterhånden fået slidte motorer, så i 1983 fik M 32 hos Kosan-Frichs i Århus (efterfølgeren for det kuldsejlede Frichs) to nye tre-cylindrede motorer, der var udviklet til strømforsyning på skibe. Resultatet var ikke specielt vellykket, og Kosan-Frichs tilbød at bytte motorerne med en anden type mod at beholde de udtagne, og at LJ ville betale arbejdslønnen. Da LJ i 1988 købte to Mx-lokomotiver af DSB, og Kosan-Frichs lukkede de gamle Frichs-fabrikker i Århus og flyttede til Horsens, opgav banen

at få lavet mere ved lokomotivet. M 31 blev sendt til Kosan-Frichs og fik i 1985-86 indbygget en ny stor, otte-cylindret motor. Sammen med flere forbedringer var denne operation mere vellykket; men fra 1988 var der ikke længere brug for lokomotiverne, og M 31 blev i 1991 solgt til Skagensbanen som M 8. I 2002 blev det solgt videre til Veteranbanen Bryrup-Vrads, hvor det er driftsklart. M 32 blev i 2008 solgt til Contex Rail, som igen videresolgte lokomotivet til Østjællandske Jernbaneklub i 2012. Her er det køreklart og anvendes i nogle af klubbens veteranog.

HHJ, Odderbanen, fik **byggenr. 471** som HHJ M 3. Banen havde i forvejen to skinnebussæt og den lange dieselmotorvogn M 2 til at bestride persontogskørslen, så M 3 kunne hovedsagelig tage sig af godskørslen, der var ret omfattende til Odder og ikke mindst til FDB's fabrikker i Viby, samt et persontog Odder-Århus om formiddagen og efter en dobbelttur til Viby persontog tilbage til Odder lige før middag. I 1960 oprettede FDB storlager i Viby, som bragte godsmængden yderligere i vejret. I 1968 fik banen sine første to Y-tog; men de kunne ikke sammen med skinnebuserne dække en køreplan, som det ønskedes i de stærkt voksende stationsbyer, så banen indkøbte en brugt "road switcher" fra den nedlagte Randers-Hadsund Jernbane og lod den grundigt istandsætte på Centralværkstedet i Århus. M 3 skiftede navn til DL 11, og det nye lokomotiv kom til at hedde DL 12. Der blev desuden indkøbt to brugte DSB CP-vogne og en rejsegodsvogn litra EH. Sammen med banens egen gamle rejsegodsvogn kunne der dannes to stammer. Imidlertid kunne DL 12, der kun var gearet til 60 km/t, ikke holde tid, og forsøget blev opgivet. Godseventyret fik dog en brat ende, da FDB's storlager brændte i 1975, og FDB besluttede ikke

at genopbygge det som storlager. En del gods var der dog stadig til fabrikkerne og i noget omfang til Odder, ligesom banen distribuerede stykgods til hele banen og dens opland fra Viby og Odder stationer. I 1977 fik Odderbanen et nyt diesellokomotiv fra Henschel, og det overtog hovedparten af godstrafikken; men i 1989 besluttede FDB at lukke fabrikkerne i Viby, og de blev alle afviklet over de kommende tre år, så alt var lukket i 1993. Derefter var der meget lidt gods på Odderbanen. Inden satte banen dog M 3/DL 11 gennemgribende i stand med nyrenoverede motorer fra DSB og udskiftning af al elektrisk ledningsføring i lokomotivet. DSB havde et par nyrenoverede Mo-motorer stående, som nu var overtallige, idet alle Mo var udrangeret. Efter renovering, der blev afsluttet i 1988, blev lokomotivet stort set ikke anvendt, og i 1998 blev det solgt til Lokomotivklubben, hvor det ofte benyttes.

VLTJ ML 12 havde **byggenr. 472** og trak banens godstog. Banen havde dog også tre Triangel tre-truck motorvogne, M 4-6, med en ret kraftig motor, som var i stand til at trække mindre godstog, hvad de også i betydeligt omfang gjorde. En særlig opgave havde ML 12 med at bremse hhv. skubbe vogne ned til og op fra havnen i Lemvig ad det stejle havnespor. Det kunne Lemvig rangertraktor VLTJ 16, hverken I eller II, ikke klare. I 1980 købte VLTJ et brugt tysk diesellokomotiv, og ML 12 indtog herefter rollen som reserve. I 1990 blev ML 12 solgt til Syd-Fyenske veteran Jernbane i Fåborg, hvor det er i drift.

Hele Danmarks reservelokomotiv blev GDS L 1, **byggenr. 473**. L 1 havde en hektisk ungdom og en stille alderdom. Under og lige efter Besættelsen i 1940 var der meget stærk trafik med Gribskovbanen til ferieområderne i Nordsjælland. Efter-



GDS L 1 med små, svenske snepløve holder med et godstog ved perronen i Hillerød medio 1970'erne eller senere. Foto Nils Bloch.



Svanedammen, Nyborg med SFvJ-udflugtstog med OHJ DL 39, Bg 1095 og Bf-x 1328 i 1998. Det er 'Store oprydningsdag' efter åbningen af den faste Storebæltsforbindelse. Foto F. Søeborg



Krydsning mellem skinnebussen AHB SM 8 og FFJ ML 1216 i Fjerritslev. den 24. januar 1969. Foto Ole Linå Jørgensen.

hånden tog trafikken af; men da L 1 blev leveret i 1952, var den stadig betydelig med tog med flere gennemgående vogne til og fra København. I 1954 fik banen to nye stålpersonvogne fra Scandia, hvorefter L 1 kørte gennemgående tog med de to vogne og DSB-vogne til København og retur alene med de to egne stålvogne. Trafikken aftog, og antallet af gennemgående vogne blev færre for helt at ophøre, da Nordbanen blev elektrificeret i 1968. Fra 1958 havde L 1 hjælp af en nyt tysk lokomotiv L 2, så begge grene af gaffelbanen betjentes af dieseltrukne tog. Godstrafikken havde altid været beskeden og forsvandt til sidst helt. Efter 1968 havde L 1 ikke ret meget at lave, og lokomotivet blev i perioder udlejet til andre privatbaner, der havde et lokomotiv på værksted. Lokomotivet blev i 2001 afhændet til Nordsjællandske Jernbaneklub, der har lokomotivet placeret køreklart i Græsted.

De to sidste lokomotiver med **byggenr. 474 og 475** kom til Aalborg Privatbaner som **FFJ ML 1216 og AHJ ML 5206**. ML 5206 var fællesejet af AHJ (Hadsundbanen) og AHB (Hvalpsundbanen). Lokomotiverne kørte i flæng på Aalborg-banerne, Frederikshavn-Fjerritslev Jernbane, Aalborg-Hadsund Jernbane og Aalborg-Hvalpsund Jernbane. På Aal-

borg Privatbaner blev lokomotiverne i hvert fald i de sidste år ikke udsat for de store belastninger. Ganske vist så godstogene pænt store ud med en række af banernes egne lukkede godsvogne. Det skyldtes imidlertid, at Aalborg Privatbaner havde faste stykgodsvogne til en del stationer. Stykgodsmængden i hver vogn var beskeden. Desuden indeholdt hvert godstog en rejsegodsvogn til togføreren. AHJ ML 5203 - en af standkisterne - var i sommeren 1969 udlejet til Hjørring-Hirtshals-banen, hvor godstogene dengang bl.a. grundet jernbanefærgen til Kristiansand var ret lange og tunge. En lokomotivfører på det lejede lokomotiv udtalte, at man da godt kunne mærke, at det ikke var vant til at trække noget. Bortset fra Hadsund-banen nåedes privatbanerne ad DSB's spor. Til Sæby og Frederikshavn startede turen på Aalborg banegård, gik ad DSB spor nordpå over Limfjordsbroen og drejede umiddelbart nord for broen af til Nørresundby Privatbanestation. Her begyndte privatbanen. Til Fjerritslev skulle man samme vej, men fortsætte ad DSB's spor til Nørresundby DSB station, hvor privatbanen begyndte. Mod Hvalpsund skulle toget sydud af Aalborg banegård til Svenstrup, hvor privatbanen begyndte. Man kunne således på DSB's spor omkring Aalborg se pri-

vatbanetog med vogne, som DSB givetvis ikke ville tillade indlemmet i egne tog. Strækningen fra Sæby til Frederikshavn blev nedlagt i 1962, Nørresundby-Sæby i 1968 og resten af Aalborg Privatbaner i 1969. FFJ ML 1216 blev solgt til Odsherreds Jernbane og fik nr. 39.

Lokomotivet blev i 1992 solgt køreklart til Syd Fyenske Veteran Jernbane, hvor det nu er hensat for revision og rustarbejde på vognkassen. Samtidig er det planen at male det som FFJ M 1216. AHJ ML 5206 blev solgt til Skagensbanen som M 5, hvor det hovedsagelig sammen med M 4 - en Frichs standkiste - trak godstog og lokomotivtrukne skoletog. I 1993 og 1994 købte banen to Mx-lokomotiver af DSB, hvorefter M 5 blev overflødig. I 1993 blev lokomotivet derfor solgt til Dansk Jernbane-Klub, som i 2002 overdrog det til Limfjordsbanen, hvor det i øjeblikket er under restaurering.

Det er ganske bemærkelsesværdigt, at alle ni diesellokomotiver stadig eksisterer i forskellige veteranbaners eje, og de syv er næsten uændrede gennem lokomotivernes levetid. To af dem har fået nye motorer. Endnu mere bemærkelsesværdigt er det, at syv af lokomotiverne endnu er køreklare.

Befrielsen

Af Flemming Søeborg

I foråret 1945 var alle meget trætte af fem års besættelse af den tyske Værnemagt, der - som krigen trak ud - blev mere og mere brutal og hæmningsløs. Samfundet var efterhånden sat på vågeblus - trafikken var sparsom: Næsten alle biler var klodset op, nogle få kørte på gasgeneratorer, fyret op med bøgebrænde. Ednu færre kørte på benzin, da de få lagre var forbeholdt livsvigtig trafik, og for den almindelige befolkning var der efterhånden kun nødtørftig, kollektiv trafik - eller cykler og Apostlenes Heste (gå-ben). I København kørte sporvogne og S-tog i det omfang, det kunne lade sig gøre, mens bus- og rutebiltrafikken var begrænset til et minimum.

På næsten alle jernbanestrækninger var driften i vinteren og foråret 1945 indskrænket så meget, at køreplanen kun gjaldt hverdage - alle andre dage var kørslen med persontog indstillet. Færgerne sejlede dog dagligt - det var for at kunne opretholde godstrafikken, da tilførslen af levnedsmidler og brændsel havde første prioritering.

DSB's køreplan var i vinteren 1945 blot på 74 sider, og flere steder i planen advares mod *Rejsetyve*. Det var i den politiløse tid, og ikke alle medborgere udviste åbenbart lige stort samfundssind.

Mange baner kørte blot to eller tre daglige togpar, så regulariteten var ikke stor. På "Den Skæve Bane" Langå-Bramming var der f.eks. ingen gennemgående tog, men op til ni timers ventetid i Brande på turen sydpå. Man må håbe, at banegårdsrestauranten og måske museet havde åbent! På hovedstrækningen København-Fredericia var der tre daglige tog, og med det hurtigste eksprestog (tog 25) varede turen cirka 6½ time - og der var endda kun fire stop undervejs (Roskilde-Slagelse-Korsør-Odense)!

Det kan derfor ikke undre, at alle ville ud igen i maj-dagene, og som det ses af billederne, der hovedsageligt stammer fra Københavns Sporvejes omfattende arkiv, var tilstrømningen til sporevognene kolossal. Formodentlig har kollektivtrafikken i de andre, store byer også været præget af stor tilstrømning, men jeg har ingen sikre oplysninger om det.



Rådhuspladsen i København, maj 1945 - kastanjerne er sprunget ud, Politiken flager, og linie 16 er på vej mod Kgs. Enghave. Ukendt fotograf.



Muligvis en motorcykeldeling 'Frie Danske' på Østre Stationsvej i Odense ved Befrielsen, maj 1945. Arkiv Leif Bang.



Sanitetshjælper står klar ved en KS-bus, reserveret til ambulancebrug i Århusgade Remise maj 1945. Bussen er vistnok en Reo-model. Foto W. Mølhof.

Danmarks Jernbaner

KØREPLAN

udgivet af

De danske Statsbaner

Gyldig fra 1. Februar 1945

Pris **50** Øre

1945 Nr. 1

Hovedforhandling: Jac. Lunds
Boghandel, Pilestræde 6, Kbhvn.

30

66. Horsens-Juelsminde og omvendt (Privat).

Kun Hverdag.

Kun Hverdag.

År	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
—	—	—	753	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	810	—	—	—	—	—	—	—
1890	1795	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1891	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1892	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1893	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1894	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1895	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1896	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1897	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1898	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1899	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1900	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1901	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1902	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1903	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1904	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1905	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1906	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1907	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1908	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1909	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1910	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1911	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1912	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1913	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1914	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1915	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1916	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1917	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1918	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1919	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1920	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1921	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1922	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1923	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1924	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1925	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1926	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1927	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1928	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1929	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1930	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1931	1715	—	1899	1715	—	—	—	1715	—	—
1932	1									

K.S-1582



A black and white photograph showing a group of soldiers in uniform riding bicycles down a city street. They are wearing helmets and carrying gear. The street is lined with buildings and awnings.

33

Perler fra Dekas



"Første-skuds"-modellen af Ivk 20 177. Foto Vagn Holstein.



Sidebillede af IGK 19 979. Første prøveserie. Foto Vagn Holstein.

Af Vagn Holstein

Kasper Bang Jensen kan med stolthed præsentere sine nye modeller af herlige, ældre hvidmalede godsvogne, som engang var særdeles talrige: godt 500 vogne. Det drejer sig om IGK- og Ivk-vognene. Det er vogne, som blev bygget fra år 1900 og fremover. De var en videreudvikling af IG- og IV-vognene fra 1890: De "nye" vogne blev bygget lidt højere end de gamle, så hele svinekroppe kunne hæn-

ge fra kroge i loftet, derfor k'et i litraet. Vognene spillede en vigtig rolle i kød-eksporten f.eks. til England via Esbjerg og til Tyskland og optrådte derfor som regel mange sammen. Se diagrammer i Jens Bruun Petersens bog "Godstog" side 86. På side 87 i samme bog kan man se, at de også spillede en betydelig rolle i den indenlandske trafik til København.

Oprindeligt var det nemt at finde rundt i disse vogne:

Ivk var vogne med vacuumbremse og skruebremse oprindeligt i bremsetårn. I 1930'erne fik ca. 50 vogne derudover trykluftbremse til kørsel i det sydlige udland.

IGK var oprindeligt vogne med vacuumledning og håndbremse med en enkelt klods.

Fra 1944 fik mange Ivk vacuumbremsen fjernet og blev derfor omlitret til IGK.



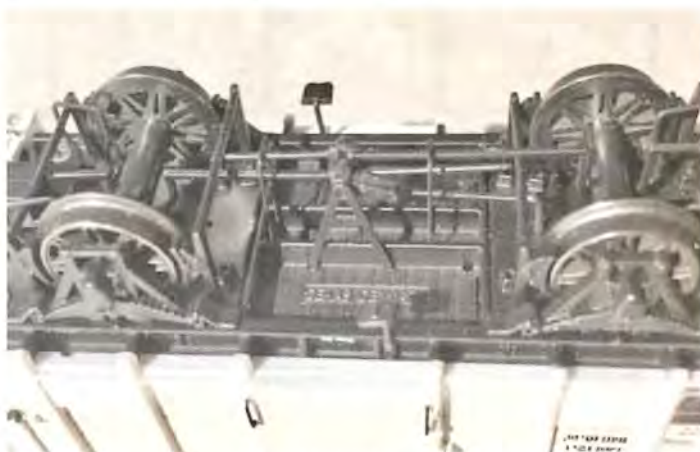
Ivk 20 118 i Ålborg 1952. Foto P.E. Clausen, arkiv Peter Abel.



Kødvogn Ivk 20 116 (senere IGK 20 116) fotograferet maj 1957 på læssevejen i Hellerup. Foto Holger B.D. Sørensen.



IGK 20 088 med ny litrering i 1954. Foto P.E. Clausen, arkiv Peter Abel.



Eksempel på den meget detaljerede undervogn. Foto Vagn Holstein.



Så futter det lille tog med de nye vogne ud af billedet. Foto Vagn Holstein.



Og her et kig ud i fremtiden - næste Dekas-nyhed bliver en PF-vogn. Her ses PF 15 971 på Københavns Godsbanegård den 2. maj 1965. Foto Kjeld E. Jørgensen.

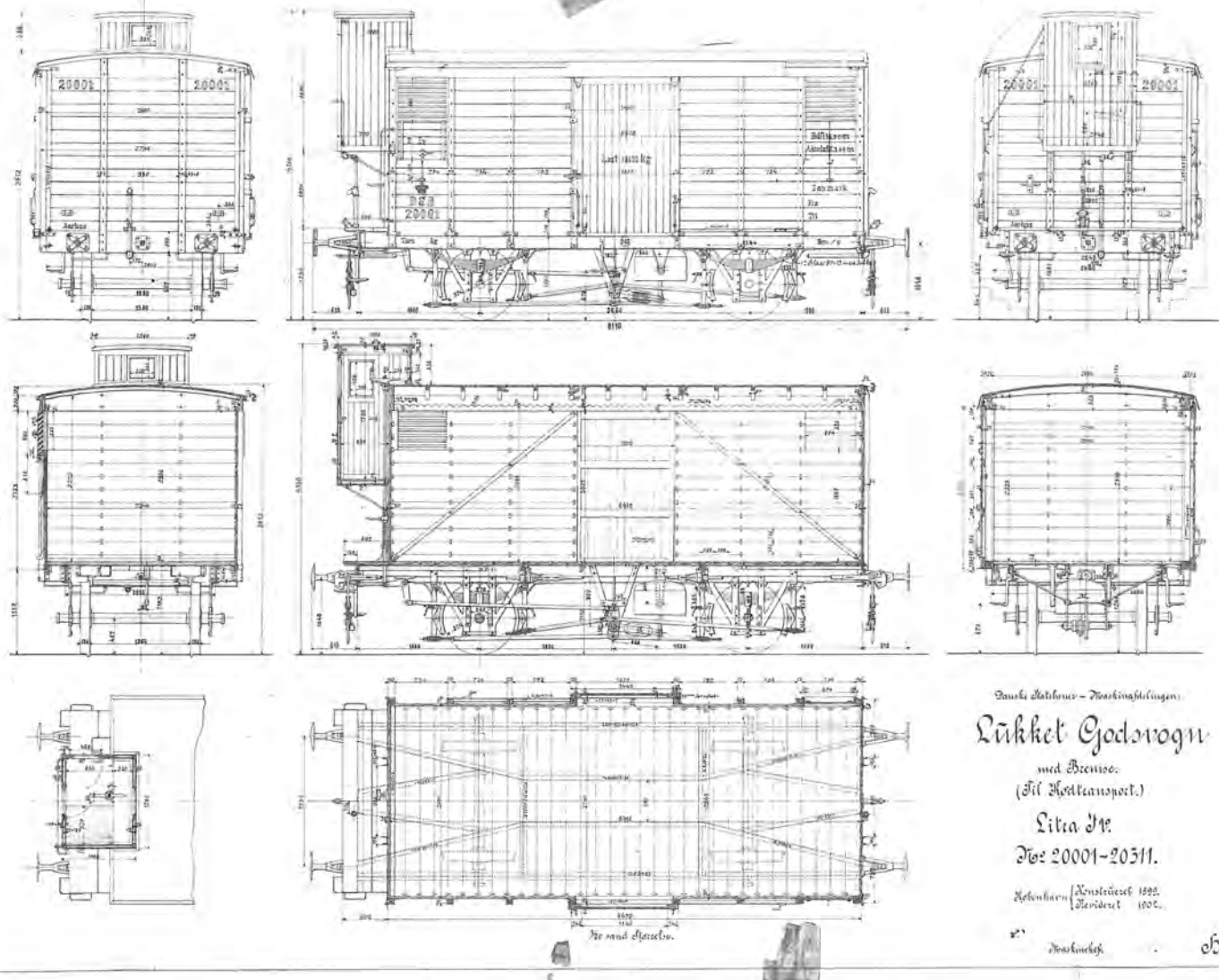
Ca. 100 Ivk overlevede med dette litra til udrangeringen, som for alvor tog fart i midten af 1950'erne. Den sidste, nr. 28 143 blev udrangeret i 1967. Se de komplette lister på Jernbanen.dk

Med denne anmeldelse har vi gjort en undtagelse: Vi anmelder på grundlag af to "pre-production"-modeller, så der vil være ganske små forskelle mellem de viste modeller og de endelige, som vil ramme markedet stort set samtidigt med dette nummer af Spor og Baner.

Der er tale om nogle særdeles flotte modeller! Det er helt eventyrligt, hvad der er kommet med af detaljer, helt ned til de ganske små trækøjer i hjørnerne af bufferbrættet. Det komplicerede stangtræk på vognene med rangerskruebremse er flot gengivet, det er detaljer, vi ikke har set før. Undervognene er udover bremsetøjet særdeles fornemt udført med de spinkle dråbelejer, der sidder meget tæt mod hjulene, som også er nyudviklede, i hvert fald de flotte stjernehjul. Vognene leveres med NEM-hjul med fine 0,8 mm

flanger. "Märklin"-hjul vil kunne fås, måske ikke lige med det samme, men der er tænkt på dem.

Kurvebufferne er fjedrende, på den endelige udgave vil bufferskiverne være en anelse mindre og dermed mere korrekte. Trinene er fine og ser ud til at kunne tåle en del, men de er ikke af metal, så der bør trods alt passes på. Kortkoblingsskaktene sidder korrekt, men vil blive strammet op, så de ikke hænger så meget.



Danske Skibhus - Maskinsluser Lukket Godsvogn

med Bremse:
(til Høsttransport.)

Litra Nr.

Nr. 20001-20311.

Arbejdsmateriale / Konstruktion 1900.
Revideret 1902.

Maskinsluser

5. 6. 60.

Overdelen er malet i en dejligt brækket hvid, men der vil desværre ikke komme forskellige hvide nuancer ligesom på Heljans IA-vogne. Alle de sorte felter står fint og skarpt ligesom påskriftene, som vil komme i to udgaver: Den ældre litrering med "Last/Bdfl" samt T-mærke og en udgave med den nyere "raster"-litrering fra perioden 1960-65. Vognene var i deres storhedstid meget velholdte og blev tilsyneladende jævnligt vasket, men modellernes flotte fremtoning trænger alligevel til en meget beskedent "tilsvining", så de ikke ser ud som om, at de lige er kommet ud af værkstedet - det er ikke nemt, for det må ikke blive for voldsomt.

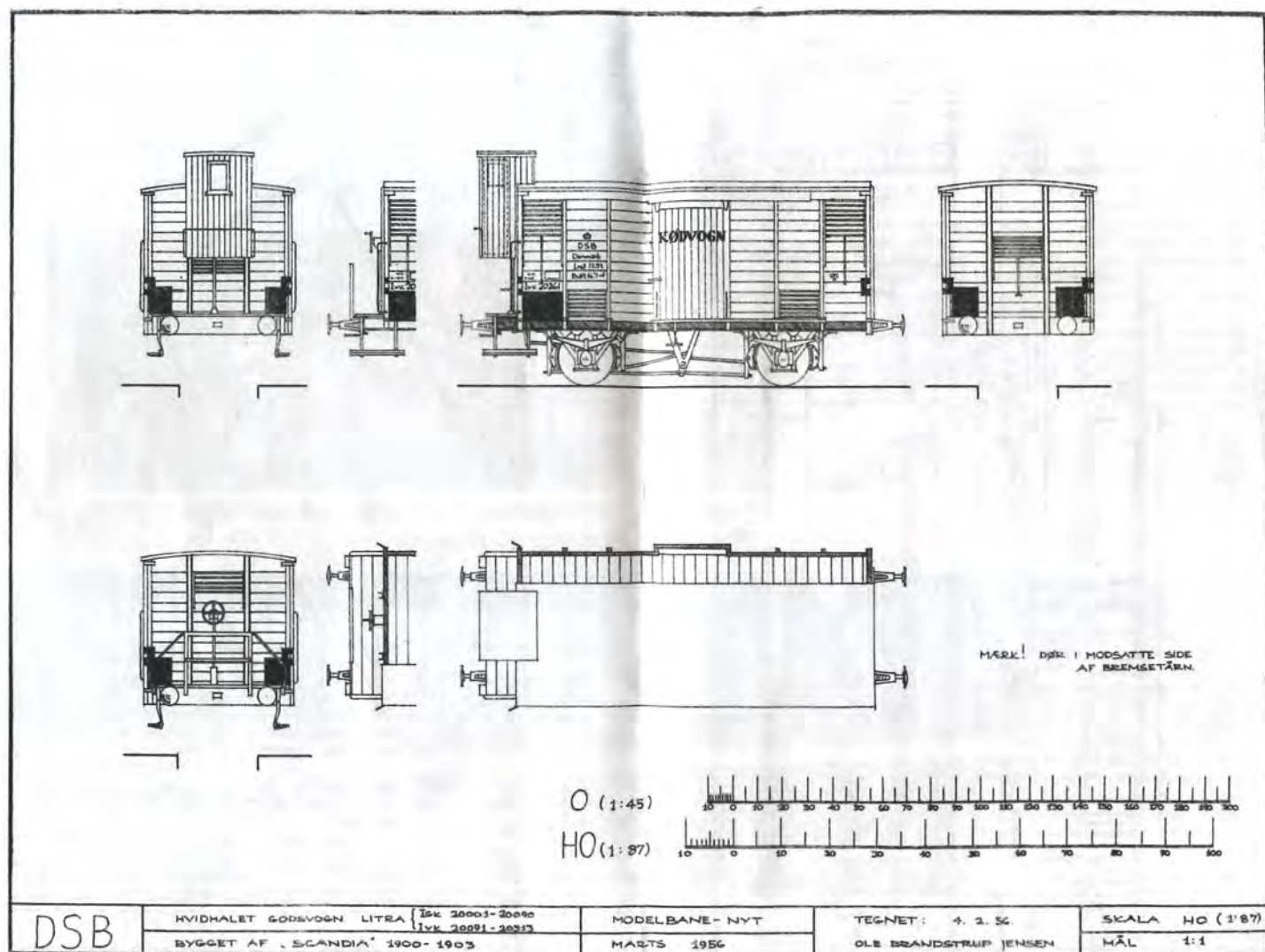
Detaljerne på overdelen står meget skarpt, især de flotte jalousier. Vognene var oprindeligt kun udstyret med to jalousier foroven på hver side, men man fandt hurtigt ud af, at ventilationen blev væsentligt forbedret ved at tilføje to mere på hver side. De yderste jalousier kan åbnes og lukkes, og trækstangen til

det er nydeligt gengivet. Detaljerne på gavlene står ikke tilbage, også her er der jalousier og påsatte gavljern, bremsepladformen og bremse-spindelen er nydelige. Desværre planlægger Dekas ikke en udgave med bremsehus, de sidste blev ellers først fjernet i første halvdel af 1950'erne, så her kan lidt selvbyggeri måske komme på tale?

I første omgang kommer der 10 forskellige vogne fordelt på fire IGK med håndbremse i to forskellige litereringsvarianter, én IVK og tre IGK med det mest omfattende bremsetøj, igen i to litereringsvarianter, til sidst to IGK med platform, med det mindre omfattende og mindre synlige ekvilibrerede bremsetøj, begge med den nyere litereringsvariant. Fordelingen mellem de to litra kan forekomme meget skæv med kun en enkelt IVK, men der var jo mange flere IGK efter midten 1940'erne. Jeg havde gerne set flere IVK, men det kan jo komme i næste oplag, som jeg er ret overbevist om vil komme.

Vi har i den grad savnet disse små hvide vogne, som dominerede godstog i mange år. De vil passe glimrende til Q-vognene, men kørte i høj grad også sammen med HD/IAK- og IK-vognene. Se f.eks. billedet på side 87 i bogen "Godstog" af Jens Bruun Petersen, på side 30 ses vognene i et ilgodstog forspændt en P-maskine. Samme forfatters bog "Blandt detog" viser flere billeder med IGK/IVK i forskellige oprangeringer. I spidsbelastninger er vognene blevet brugt som postpakvogne.

Samtidig kan vi afsløre at en af de næste nyheder fra Dekas bliver en anden savnet vogntype, nemlig DSB's meget almindelige åbne godsvogn litra PF. Denne udvikling hænger nøje sammen med IVK/IGK projektet, idet det meget omfattende bremsetøj, som måtte udvikles til IGK/IVK, også kan bruges på PF. Foreløbig skal vi slutte op om Kaspers fine initiativ, så der kan blive råd til mere fra den kant!



Ivk-tegning fra Modelbane Nyt, marts 1956, udført af Ole Brandstrup Jensen. Desværre skinner bagsideteksten igennem. Slg. Spor og baner.

Af Vagn Holstein

Januar 1964 står der på en lille grå papæske, lavet af det fantastiske materiale: Bagsiden af en A4-skriveblok, i dag lidt af en sjældenhed. Den lille papæske indeholder en af mine kæreste selvbyggerier – byggenummer 9 – en Ivk med bremsehus. Inspirationen kom fra fin tegning af Ole Brandstrup Jensen, som blev bragt i det for længst heden-gangne blad Modelbane Nyt nr. 3, årgang 1956. Teknikken, som jeg anvendte, var meget lig den P.E. Harby anviste i sin udødelige bog "Gods- og Person-vogne til Modeljernbanen", den var min bibel til modelbygning langt op i tiden: Altså træ og karton, hjulgafler og buffer fra Long og koblinger fra Märklin. Især undervognen blev noget grov og uden de karakteristiske bremses, men det var, hvad man kunne få dengang.

Men det er nok især malingen af vog-

nen, som faldt ret heldigt ud: Den fik et dejligt slidt og frønnat udseende, som blev bedre og bedre, efterhånden som den blev håndteret. Påskrifterne lever selvfølgelig ikke op til nutidens fantastiske standard, men står alligevel tydeligt læsbare: Jeg var blevet ret god til at styre en meget fin tuschpen. KØDVOGN står ikke så skarpt, det var svært at skrive med rød maling på en pen, men det gør ikke noget på den snavsede dør. Dengang var det vigtigere at der stod noget, så kunne fantasien klare resten.

På et sidespor på havnen i Aarhus stod der en meget speciel IGK: Det var nr. 20 187, hvor man havde ændret lidt på påskriften, så der stod KULVOGN, og tro det eller ej, det var et kulo-plag til F- og Q-maskinerne, som dengang stadig sås på havnen. Vognen lignede stort set en almindelig IGK, men den havde nogle bøjler på taget til at støtte de lemme, som var monteret i taget, således at den

kunne fyldes ovenfra. Jeg har desværre ikke noget billede af vognen, som blev ophugget i 1966 flere år efter, at jeg var flyttet fra Aarhus.



Vagn Holsteins fine model af Ivk-vognen. Foto Vagn Holstein.

Letbanen på skinner



Vognen til montering af køretråd stammer fra Spanien og holder her ved Bilka på Niels Bohrs Allé.



Sporvognen kørte i skridtgang ad Hestehaven, så der var god til til at betragte sceneriet.



Den første sporvogn lister over Munkebjergvej på den allerførste prøvetur den 21. april 2020.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I april begyndte de første prøvekørsler på Odense Letbane med vogn nr. 1 fra den nye remise ved Munkebjergvej og hen ad vejen Hestehaven. Den første tur foregik under megen bevågenhed og med absolut laveste hastighed - langsommere end almindelig skridtgang. Det var ikke desto mindre en stor triumf for selskabet, og de medfølgende teknikere og medarbejdere var da også synligt begejstrede, da sporvognen ganske langsomt kørte over Munkebjergvej og ind på den nye strækning mod Hjallese.

Mediefolk filmede seancen, og et hav af teknikere i orange og grønne dragter fulgte sporvognen de få hundrede meter mod Svendborgvej/Hjallesegade, hvor turen sluttede. Alt forløb uden problemer, og de følgende dage fortsatte prøvekørslerne - nu med hastigheder på op til 20 km/t. I øvrigt bliver vognene udstyret med elektrodynamisk bremse, således at motorerne kommer til at fungere som generatorer under nedbremsning. Hver vogn kan rumme 193 passagerer, hvorved mange busser kan sendes på pension.

Odense Letbane har taget ved lære af lektionen fra Århus, sådan er der mange steder i byen ophængt plakater med anvisninger på, hvordan man som trafikant skal forholde sig over for de nye sporvogne, når de om halvandet år kommer i drift. Rundt om i byen er der efterhånden også ophængt køretråd mange steder, og i Hjallese er arbejderne med sporlægning ved siden af Svendborg-banens spor nu også begyndt.

Det er pudsigt, at den gamle læssevej med flere sidespor i Hjallese blev nedlagt for omkring 20 år siden, og ingen havde vel kunnet forestille sig, at dette lille og lidet benyttede trinbræt en dag atter skulle få nye spor - og tilmed blive endestation for et helt nyt, skinnebåret trafiksystem. Det er heller ikke mange år siden, at selv den lokale buslinie forsvandt fra området, så der er sandelig tale om en opgradering af den kollektive trafik.

Et halvt års tid endnu kan man køre i DSB-tog her, men derefter rykker Arriva ind, og dermed bliver DSB beskåret endnu en gang - men til hvilken nytte? På det sidste billede ses et Desiro-togsæt, som netop har gjort et kortvarigt stop ved peronen i Hjallese. Ikke mange benytter holdestedet her, men det vil ændre sig voldsomt, når Letbanen begynder driften.



Som det ses, forestår der stadig en del arbejder, inden sporvejen er færdig.



Hertil og ikke længere. Ved Svendborgvej sluttede turen, og sporgvognen returnerede.



I Hjallese er arbejderne med at anlægge endestationen for letbanen omsider gået i gang. Her kommer sporene ind fra venstre.



På den tidligere læssevej i Hjallese kommer der om kort tid igen spor, men nu for Letbanen.



Stoppested ved Rosengårdscentret, april 2020. Letbanen kalder det 'en station'.



Ledningsvognen set fra siden - måske inspiration til en model.



DSB litra MQ 4129-4929 har sat i gang fra Hjallese trinbræt på vej mod Ringe den 3. maj 2020. Om få måneder er dette syn historie.

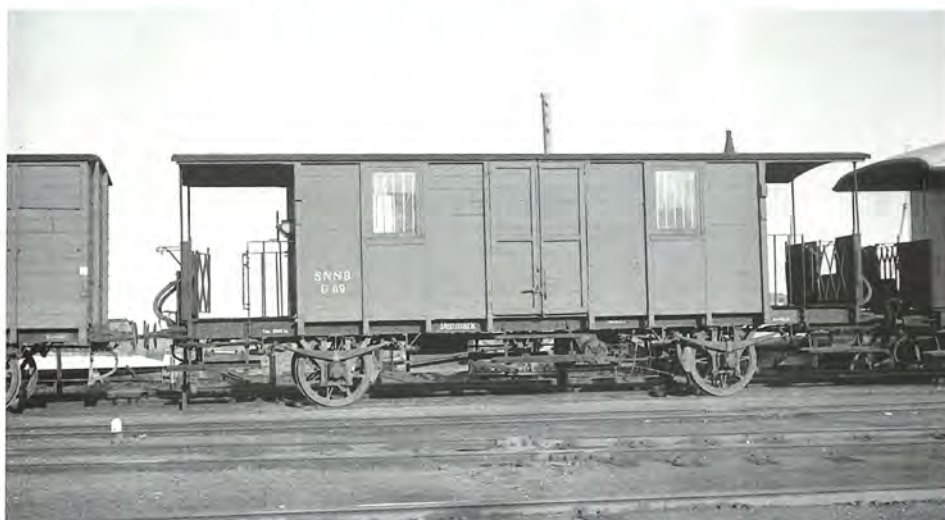
En "alt-muligt"-vogn



Den nye fakultativ-vogn med veranda, vinduer og kakkelovnsrør.



Nærbillede af endeperronen.



Til sammenligning en ægte, dansk bænkevogn, SNNB G 69, den 7. december 1963.
Foto Holger B.D. Sørensen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I ældre tid, hvor jernbanerne var stort set ene om befordringen af store menneskemasser, f.eks. på markedsdage og ved andre, store begivenheder, forsløg datidens materiel ofte ikke, så jernbanerne måtte ty til at indsætte mere primitivt materiel; man kunne jo af gode grunde ikke have en stor vognpark, der det meste af tiden ville stå uudnyttet hen, så mange baneforvaltninger anskaffede fleksible vogne, der kunne bruges til flere formål: I Danmark hed de bænkevogne, i Tyskland blev de kaldt Fakultativ-Wagen ("valgfrie vogne"). Idéen var, at vogntypen til dagligt kunne anvendes som almindelig (styk-) godsvogn, men i spidsbelastninger kunne der monteres træbænke i vognene, der derved kunne gøre det ud for simple tredje- eller fjerde-klasses passagervogne. En betingelse var, at disse

vogne ikke måtte læsses med ildelugtende gods (f.eks. fisk, kreaturer, heste o. lign.).

Det er sådan en type, som Roco netop har sendt på sporene. Det er en fakultativ vogn fra De prøjsiske Statsbaner, altså epoke I, og vogntypen er ret markant. Hvor mange af de danske vogne mere lignede små godsvogne med enkelte vinduer og evt. fløjddøre i siderne, er denne model mere "fornem", idet den dels er ret lang, dels har fire vinduer pro side, og dels har åbne endeperroner med døre i gavlene. Der er tillige en bred skydedør midt på hver side. Vognen er udstyret med kakkelovn og ligner som sådan mere en togførervogn end en bænkevogn. Det er ikke usandsynligt, at den har fungeret som togførervogn, men desværre nævner ingen af mine tyske ordbøger ordet "Fakultativ-Wagen".



En fornøjelse at se på - rene, klare farver og påtryk

Rocos model er særdeles flot udført; vognkassen er brun med talrige påskrifter i hvidt og sort. Bræddestrukturen er fint gengivet, og der er mange, forudmonterede detaljer så som håndbøjler, tagstøtter, platformsdele, ventilatorer og en del undervognsudrustning. Modellen har stjernehjul og ruller meget let, og der er naturligvis kortkoblingskulisser. Revisionsdatoen er den 25/5-15, så det er altså en ægte veteran, 120 år gammel.

Det er dejligt at se, at Roco stadig kan lave kvalitetsmodeller. Når ret skal være ret, så er dette faktisk slet ikke en Roco-model, men en tidligere Fleischmann-model, som er blevet støvet af hos Roco og nu er genopstået. Det gør intet, modellen er attraktiv, også selvom de færreste herhjemme nok kører prøjsisk modeltog anno 1915, men kører man tysk på sin modeljernbane, kan den jo indgå i et stilægte veteranog.

Smånyt

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Danmarks Jernbanemuseum har udsendt nye nøgleringe. Der er tale om miniatureudgaver af de klassiske rød/hvide emalje-stationsskilte, og der er mange forskellige at vælge imellem. Der er stationsnavne fra byer over hele landet, men udvalget er naturligvis begrænset - alene af DSB-stationer har der været mange hundrede.

Hvis man ikke lige kan finde éns egen station, kan man altid finde et skilt med

en nærliggende station - her blot et lille udvalg (Svanemøllen og Fruens Bøge). Eneste manko ved disse smukke skilte er, at de er fremstillet af blødt, gummiagtigt

kunststof - til prisen burde de have været lavet af ægte emalje. Måske kan der senere komme en mere gedigen udgave af skiltene - det fortjener de i hvert fald.



Danmarks Jernbanemuseum; Stationsskilte, mange forskellige. Pris kr. 59,- (+ porto).



Sættet med garderobeting. Foto: www.preiser-figuren.de

Prêt-à-porter

Prêt-à-porter er fransk og betyder noget i retning af konfektionstøj - altså tøj, der er færdigt og klar til brug (som tøj, vi normalt køber i dag, lige fra butikken). Preiser har udsendt et sæt Prêt-à-porter, men der er ikke kun tale om lidt tøj, næ, det er faktisk en hel garderobe, komplet med tøj, spejl, knager, paraplyer, skabe og to personer, der er ved at klæde sig på.

Såvel figurer som tilbehør er fantastisk flot gengivet med meget fine gravurer og helt utroligt fin bemaling. Delene er så fine og originale, at der reelt er tale om dukkehus - i skala 1:87. Problemet ved dette sæt er kun, at det næsten er umuligt at anbringe i et hus, således at man også kan se tingene udefra - det kræver store vinduer og indvendig belysning, hvis alle detaljerne skal kunne

nydes. Ellers kan man anbringe et hus helt ude ved anlægskanten og lade gavlen være åben, sådan at man får et kig ind i lejlighederne - og til dét formål laver Preiser såmænd også forskellige former for parket- og andre gulve.



Skynd dig, ellers når vi det ikke!

Preiser art. nr. 10658 Prêt-à-porter.
Garderobe m. figurer.
Pris ca. kr. 130,-.



Velvoksnet pæretræ med De Soto Suburban 1946

Pæredansk natur

Pæretræer hørte førhen hjemme i næsten alle haver, selv i små kolonihaver havde man ofte pæretræer; ud over at man således havde friske frugter hen mod efteråret, var det også en udbredt syssel i husholdningerne at henkoge pærer, således at man havde forråd til den lange vinter.

Nu kan indbyggerne i vore modeljernbanebyer også nyde friske pærer, for Heki har netop sendt nye, flotte træer på markedet. I firmaets "realistic-serie" er der udsendt et sæt med to hånddekorerede træer, der til fulde lever op til tidens krav. Træerne er ca. 14 cm høje og falder dermed godt ind i landskabet eller bybilledet.

Heki art. nr. 19101.
To pæretræer, H0-modeller.
Pris ca. kr. 110,-.

SKRJ 8 i model

Peter Brøndums nye, håndbyggede model af SKRJ 8 - dog ikke helt færdigudviklet.



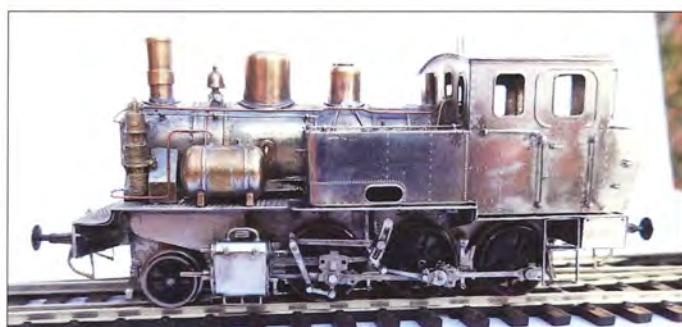
Her er lokomotivet i skikkelse af VNTJ nr. 8 med et større passagertog på Varde-Nørre Nebel Jernbane i 1950'erne. Bemærk den store sneplov. Foto Just Andersen.

Af Flemming Søeborg;
fotos Peter Brøndum

Det er snart længe siden, at Peter Brøndum (Freja Modeltog) fortalte, at han havde planer om at lave et nyt damplokomotiv, men nu er det første prøveeksemplar klart. Det er en model af et "typisk" privatbanelokomotiv fra Kjellerup-banen, SKRJ 8, med akselrækkefølgen 1'C. Denne type (med varianter) var vel nok den mest udbredte type hos privatbanerne og kendes i mange udgaver. Peter har - naturligvis - valgt et forbillede fra sin hjemegn, og Kjelle-

rup-banens lokomotiv er velvalgt - selv om det nok er et tilfælde, at det kommer nu, relativt kort tid efter Nils Bloch's fine bog om netop SKRJ.

Der er tale om et metal-byggesæt med masser af løse dele, som man nok skal være en ferm modelbygger for at kunne samle. Det er en fornøjelse at se nærmere på alle detaljerne. Hvornår byggesættet med lokomotivet er klart, kan ikke siges nu, for Peter mangler endnu at få leveret de helt korrekte drivhjul, men vi vil naturligvis holde tæt kontakt med ham, så vi også kan orientere læserne



Modellen er flot og fascinerende, selv i 'rå' tilstand.



To 'forserie-modeller' set fra oven.

om, hvornår byggesættet af modellen er klart til salg.

SKRJ 8 stammede i øvrigt fra Varde-Nørre Nebel-Tarm Jernbane, hvor det havde betegnelsen VNTJ 8. Det var bygget i 1925 af Henschel. I 1953 fik SKRJ tilladelse til at køre lokomotivet, som dog ikke blev benyttet ret meget i de følgende år. I slutningen af 1950'erne blev dampdriften afsluttet ved banen, og i 1968 blev det endeligt udrangeret og ophugget. Men snart kan det altså genopstå i fornem H0-udgave fra Freja-modeller.

Nye biler fra øst og vest

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af de biler, der kun er lavet meget få modeller af, er den ret specielle Ford Consul 315 Coupé, der stammer fra 1961. I sig selv var Consul'en ikke så forfærdeligt almindelig, det var enten Ford Anglia eller Ford Cortina, som Ford-kørerne faldt for (hvis det da ikke skulle være en Ford 17 M) - så coupé-modellen var mere end sjælden herhjemme. Nu har BoS (Best of Show) lavet den i H0.

Coupé-udgaven adskiller sig markant fra sedan-udgaven, for denne sidste var kendetegnet ved at have indadskrånede bagrude, ganske som på Anglia'en. Consul'en, som var større end Anglia'en, havde tillige dobbelte forlygter, hvilket også var *en vogue* dengang - f.eks. havde nogle Triumph- og Singer-modeller også disse dobbelte forlygter.

Det er en resin-model uden fine detaljer eller løsdele. Lakeringen er fin, men prisen forekommer at være alt for høj.

Ford Consul Capri 315 - BoS-modellen er meget markant. Foto SoB



Den 'normale' Ford Consul, her ved færgen i Halsskov. Arkiv Olaf Hermansen.



Corvaire og Karmann Ghia har begge en lang, flad og nærmest vandret bagklap.

En tysk italiener

I sidste nummer omtalte jeg modellen af Chevrolet Corvaire og nævnte, at bagenden mindede om den store VW Karmann Ghia; pudsig nok udkom denne model bagefter som nyhed fra Busch, så her kan vi direkte sammenligne de to: Busch-modellen er heldigvis ny og ikke blot et åndløst genoplæg af forældede Praliné-forme, som mange af Busch-modellerne stadig er (fra 1980'erne!) - det er en komplet nykonstruktion og efter mit bedste vidende en af de første - måske den første? - af den store Karmann i H0. Også denne havde dobbelte forlygter, så det var et udtalt modefænomen først i 1960'erne. Modellen er nydelig, men er knapt så perfekt som f.eks. Brekinas fineste modeller.

Busch art. nr. 45816 Karmann Ghia 1600; H0-model. Pris ca. kr. 100,-.



En yankee, en sovjetisk Towarischtsch og en Bundes-Deutscher - biler kan have mange udseender!

Kompakt russer

Herpaa har udsendt en revideret model af Moskvitch 403. Den var ret populær, også her i landet, men den virkede forældet ved fremkomsten i 1962 og mindede meget om Hillman Minx. Modellen har meget krom, og en pudsig detalje er sidespejlene, der er placeret langt fremme på fronten - sikkert meget sporty, men ikke særligt praktisk. Moskvitch'erne fik ikke nogen lang levetid her, de rustede vel væk

herpa art. Nr. 023672-004 Moskvitch 403. H0-model. Pris ca. kr. 95,-.

Oxford har udsendt De Soto Suburban 1946 i gedigen metaludførelse i H0. Modellen er velproportioneret og har bagage på taget. Modellen kan skilles ad, og det pynter med passagerer i vognen.

Oxford art. nr. 87DS46003 De Soto Suburban 1946. Pris ca. kr. 75,-

Rettelser

Pensioneret lokomotivfører ved DSB, Jesper Jespersen, skriver følgende:

Jeg har nogle kommentarer til billedet i artiklen i nr. 33 side 43 og 44.

Jeg kan oplyse navnet på fotografen og afsenderen af billedet med P 914 til fyrbøder Sørensen den 22. august 1942. Alle øvrige oplysninger gives jo i bladet.

I 1966 blev jeg antaget på uddannelsen til lokomotivfører (Lkf.) ved Maskindepot Godsbanegården (Mdt. GB.) i København. På den tid tog det 11 år fra man begyndte til udnævnelsen til lokomotivfører. I den anledning har jeg to breve fra den maskiningeniør Hansen, som har sat sin underskrift bag på billedet af lokomotiv P 914.

Ved at sammenligne underskriften på brevene med den på side 44 kan jeg, uden at være grafolog, fastslå, at de er fuldkommen identiske i alle tre tilfælde.

Det kan derfor fastslås, at det er den kendte, senere Sektionsingeniør ved DSB 1. distrikt i København H.P. Hansen. Foruden at undervise lokomotivpersonale på Jernbaneskolen havde han også tilsyn med personalet i driften og kørte ofte med på maskinen, ja af og til var det ham, der kørte iflg. aftale med lokomotivføreren.



Lokomotivmænd i skolebarakken på Otto Busses Vej med læreren H.P. Hansen ved katederet. Billede fra bogen.

H.P. Hansen var åbenbart fotointeresset, idet han har leveret flere billeder til bogen "LOKOMOTIVETS MÆND", redigeret af E. Greve Petersen, udgivet ved Dansk Lokomotivmands Forenings 80-års jubilæum i 1979. Forrest i bogen takkes for billedmateriale. På det tidspunkt havde han været pensioneret i ca. 10 år. Det var en mand, der mange år efter fortalte mange anekdoter om, og de bliver jo sjældent ringere med årene.

På billedet side 104 i bogen sidder H.P. Hansen ved katederet i skolen ca. 1955 på Otto Busses Vej. Her kender jeg to elever, som senere blev lokomotivmestre ved Mdt. GB. og Mdt. Helgoland (lyntogene). De ser ikke ud til at være

helt unge, så det er måske My-uddannelsen i 1954, de er i gang med.

Sådan kan selv små detaljer klarlægge dele af et levnedsløb, selv 50 år efter personens karriereslutning.

Tak til Jesper Jespersen for denne fine iagttagelse og tilføjelse til billedet i nr. 33. Det er altid dejligt og overraskende, når sådanne oplysninger kan falde på plads, endda så mange år efter. Det viser også, at Spor og baners læsere er meget opmærksomme og – som i dette tilfælde – også gode detektiver. Ved lejlighed vil der komme flere billeder, hvor der mangler oplysninger, her i bladet.



Det eneste bevarede eksemplar af BR 24, nummer 009, Bochum-Dahlhausen 1985. Foto Manfred Kopka, wikimedia creative commons.



D 871 i Grindsted. Til højre anes lidt af en Pf-vogn. Foto Arne Kirkeby via OMJK.

Ole Linå Jørgensen har lavet denne lille sammenligning:

I anmeldelsen af Roco BR 24 i nr. 50 faldt jeg over sammenligningen med dansk litra D. Bare for sportens skyld prøvede jeg at sammenstille målene:

Tyske lokomotiver er gennemgående større end tilsvarende danske.

	Cyl.dia.	Slag-længde.	Drivhj. diam.	Løbehj. dia.	Kedeltr.	Hedeflade.	Overh.	Rist.	Tomv.	Tjv.
D II:	430/460	610	1404	934	12	85,3	22,5	1,8	39,8	44,8
BR 24:	500	660	1500	850	14	104,4	36,1	2,04	51,7	57,4

	Adhæsions-vægt	Max hast	Længde o. puf.
D II:	36,4	60/70	15.560
BR 24:	45,2	90	16.995

Rettelser

Nogle kommentarer
Af Ole Linå Jørgensen

I artiklen om HOJ nævner Rasmus Wiuff, at banen havde damplokomotiver. Så ser man selvfølgelig bort fra de oprindelige fire. Da det sidste af de fire første, nr. 2, blev udrangeret i 1953, købte banen i stedet HV 4, som fik nyt navn, HOJ L 405. I Strandskoven i den nordlige ende af Horsens var banen bygget på ustabil undergrund, hvilket forhindrede tunge køretøjer i at passere. HOJ L 405 var for tungt til sporet, så banen anskaffede en udrangeret tender fra en J-maskine fra DSB. Ideen var at køre lokomotivet uden vand i tankene og i stedet at befordre vandet i tenderen. I banens levetid skulle det kun være forekommet én gang. Da Horsens Vestbaner lukkede i 1962, skulle denne banes materiel afhændes. HV 2 har formentlig været i bedre stand end HOJ L 405, så de to maskiner byttedes antageligt, og HV 2 kom til at hedde HOJ L 406. Ophuggeren var nok ligeglad med lokomotivets driftstilstand. Men hvorfor købte HOJ overhovedet et lokomotiv, som man kun med besvær kunne bruge i 1953? Det kan have været den strategiske dampreserve, som banerne skulle have dengang. En anden årsag kan være, at staten i forbindelse med moderniseringslån havde pant i HOJ 2. Dette pant kunne overføres på HOJ L 405 og videre på L 406.



En af HOJ's hvide vogne, HOJ L 459. Foto Just Andersen.



Forbilledet for Liliputs gamle model af HHJ E 45. Odder. 27 juni 1969. Foto Ole Linå Jørgensen.

Liliputs vogne med påskrifter for Odder Andels Svineslagteri, FDB Tre Kroner Margarine med flere, var fine vogne for sin tid; men de var som bekendt påtrykt vogne, hvis forbillede kørte i Schweiz. Vedføjet er et billede af originalen i 1969 kort før ophugning i 1970.

Det er et godt initiativ at lave en model af Cx/Cxm vognen. Ingen af disse vogne var stålvogne, idet de alle havde træskelet i vognkassen. Forskellen var blot, at den ene type havde jernpladebeklædning og den anden beklædning af teaktræslist. Omtalte træskelet har en bundramme af egetræ, som er syreholdigt, og med ti-



CXM 4503. Struer. 7 juli 1966. Foto Ole Linå Jørgensen.



Her er endnu et billede fra den nu forsvundne Horsens-Odder-bane Lm 415 og C 423, Horsens Havn. Foto K.E. Jørgensen.

den tærer jernskrue og beslag, der holder vognkassen fast til undervognen. Efter alt at dømme er det årsag til forstærkningen uden på togførervognen. Over dørene i gavlene sad en kraftig U-jernsbjælke fastspændt. På siderne sad fladjern fra hjørnerne til en påsvejst befæstigelse midt på vangerne i hver side. Fladjernet havde et gevindstykke i begge ender, så fladjernet med møtrikker kunne spændes fast med U-jernet i gavlen og befæstigelsen på vangen. Se det vedføjede billede af CXM 4503 i Struer i 1966. Efter min opfattelse ser forstærkningen på den viste model lidt klodset og ikke særligt nøjagtig ud.

Rettelser og tilføjelser:

John Pedersen, Svendborg, har lavet en liste over de banegårde, hvor de fine perrontag af "sommerfugletypen" fandtes. Det var bl.a. i Ålborg, Skanderborg, Fredericia, Nyborg H. (tredje banegård), Nyborg Fgh., Korsør Fgh., Slagelse, Roskilde, Køge, Hellerup, Nykøbing F. - og muligvis også andre steder.

Olaf Skov har nogle kommentarer og rettelser:

side 29: Persontrafikken på Himmerlandsbanerne ophørte ikke i 1983, men allerede i 1966. Side 48: E 987 kan ikke være fotograferet 1967 i Holmstrup, da maskinen på det tidspunkt stadig kørte i 1. Distrikt. Og på side 58 omtales Rocos "nye" godsvogn, der, som Olaf påpeger, allerede udkom i 1977 som begyndermodel. Ikke desto mindre præsenteres den på Rocos hjemmeside som nyhed 2020 uden et ord om, at der er tale om et nyoplag af en gammel vogn.

Jeg beklager selvfølgelig fejlene, som er lige ærgerlige hver gang, men nok uundgåelige - til gengæld er jeg glad for, at læserne er så opmærksomme og påpeger fejl og mangler. Tak for det! Flemming Søeborg



Skanderborg Banegård med det gamle perrontag i 1969. Ved perronerne Ms-lyntog og Mk-Fk-motorvognssæt. Ukendt fotograf, slg. Leif Ørndorf.



En godt rusten varevogn - meget nem at fremstille.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

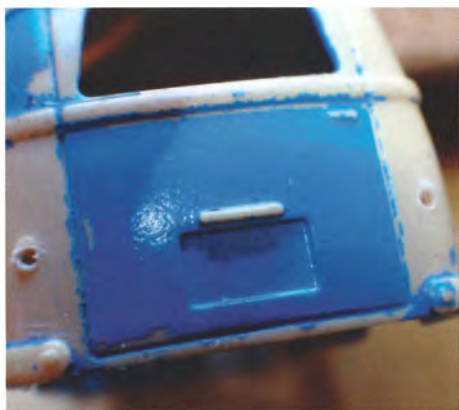
Nutidens modelbiler lader ikke noget tilbage at ønske – det er flotte, veldetaljerede og nøjagtige gengivelser af forbillederne (for det meste). Men rigtige biler har én stor skavank – de rustner og ældes. Det er dog sjældent, at man ser direkte bilvrag i model – og de findes praktisk taget ikke i handelen, bortset fra nogle få modeller fra f.eks. Artitec. Det kan man nemt selv gøre noget ved.

Tag en model af en ældre bil – i dette tilfælde et par modeller af Tempo Matador 1 og 1400. Tempo Matador var ikke så almindelig her i landet, det var mere VW T 1 og Ford FK 1000, der prægede landevejene, og de kan også bruges – men Brekinas modeller af VW T 1 er lidt for grove efter min mening. Vigtigt er det, at modellerne kan skilles helt ad, og at de er tynde og spinkle i formerne.

Bilerne skilles ad i alle dele. Fjern glasindsatsen og bor én eller flere af forlygterne ud, tillige med benzindæksel, én eller begge baglygter og lav eventuelt nogle buler i karosseriet med en loddekolbe. Man kan også kradse i overfladen med en kniv og skære lidt i skærmene, ridse med lidt sandpapir osv. Med en pensel dyppet i acetone kan plasticmaterialet behandles/angribes yderligere. Hvis glasindsatsen skal forblive på modellen, kan man lave revner og ridser med en hobbykniv og mattere ruderne med acetone. Her har jeg fjernet ruderne, da bøller har ituslået dem.

Dernæst skal vognkassen males med rustfarve – her brugte jeg først Humbrol 100, hvorefter jeg malede efter med Humbrol 70, dyppet i mel. Dette gav en opsvulmet, bullen overflade, der mere end rigeligt giver det indtryk af omfattende rustangreb. Husk, at dækkene ikke skal dækkes af rust, men gerne af grålig farve.

Indretningen – i det omfang, den findes – skal også males med rust- eller smudsiggrå farve, men lad bare rattet forblive på plads – eller læg det på sædet eller gulvet. Husk også at male de indvendige døre og chassiset. Hvis dækkene er støbt i plast, kan man forsigtigt opvarme dem et par sekunder med en lighter og hurtigt presse hjulene mod et stykke træ, hvorefter de får udseende af at være punkteret. Har modellen separate dæk, kan et eller to fjernes, så bilen holder på fælgene. For lastvognens vedkommende knækkede jeg såvel undervogn som lad, sådan at bilen så voldsomt medtaget ud, og i tilgift borede jeg hul i ladet og lod et lille træ 'vokse' op igennem det. Nu er de to modeller parate til at blive anbragt bag en lade eller på en skrotplads – men husk, at den valgte model skal svare til tiden, således at en bil fra 1950'erne sikkert er gennemrusten i dag, mens en nutidig bil slet ikke rustner nær så meget. I øvrigt kan man bruge talkum i stedet for mel til at lave 'klumperne' i malingen.



Den ene baglygte fjernes - der var nok en bilejer, der manglede den.



Udgangspunktet er en ramponeret model af Tempo Matador 1, men alle andre modeller, der kan skilles ad, kan bruges.



her er den anden kandidat til rustprøven. Først fjernes den ene forlygte og tankdækslet foran.



Og her er de to modeller klar til den endelige skrotning.



Og her er bilen færdig - dog skal dække-
ne lige 'punkteres' for at virke realistiske.



Efter endt behandling ser 'skønheden'
sådan ud.



**NYE
OPLAG**



OLSEN BANDEN-BILER SPORVOGNE OG RUTEBILER

Chevrolet blank sort, m. bagagebærer.. 375,- Chevrolet rusten, m. bagagebærer 395,- Opel Blitz, Odsherred Jernbane..... 359,- Bedford A DSB, m. bagagebærer 450,-	Sporvogn fra Lissabon, uden motor..... 149,- SZD-sovevogn nr. 288 eller 401..... 150,- To SZD-sovevogne..... 250,- + evt. porto/fragt
--	--

BESTIL HER: modelbiler@outlook.com eller tlf. 26 15 25 50

FRISPORET

Ostevogn fra Artitec

Artitec nr. 20.216.10 NS KCH
4m 29210 Ostevogn.
H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 300,-



Artitecs nye ostevogn er både smuk og harmonisk at se på.

Tekst og foto Flemming Søeborg

En af Artitecs nyheder er ostevognen fra De Nederlandske Statsbaner, NS, litra 4m 29 210. Vogntypen er kort, hvidmalet og ligner meget en dansk Iv-type, men er det selvfølgelig ikke. Det er heller ikke sandsynligt, at den har været i Danmark, for dengang, disse vogne var i brug, var import af oste ret lille, og de danske mejerier kunne glimrende udfylde hjemmemarkedet med kvalitetsoste. Her og der kunne man købe runde, røde Edamer- og mørkegule Gouda-oste, men slet ikke i det omfang, vi kender i dag.

Når vogntypen alligevel bliver omtalt her, skyldes det, at "der er en verden uden for Verona", og at det er godt at se, hvad andre producenter laver – og Artitec er en af de producenter, der er innovativ og idérig.

Ostevognen er som nævnt kort; overdelen er smukt lakeret i flødefarvet, halvmat udseende med skarpe påtryk i sort. Bræddestrukturen er fin, nogle håndbøjler m.v. er på forhånd monteret, men der ligger ekstra dele i en vedlagt pose. Der er skydedøre – troede jeg. På bil-

lederne og den viste model i Nürnberg var en dør halvt åben, men den kunne ikke skydes til side på min model. I stedet er døren klipset fast og kan lempes fri med neglene – og placeres i halvåben tilstand i stedet. En ny løsning, men jeg havde nu foretrukket den klassiske løsning, hvor skydedøren virkelig kunne skydes til side – selvom styreskinneerne muligvis bliver lidt overdimensionerede.

Taget med den enlige "Mickey Mouse"-ventilator kan nemt tages af, og vognbunden er lige så fint gengivet med bræddestruktur – samt to vægklodser i enderne. Undervognen er spinkel og fint udført, og man kan bemærke, at det blot er en ledningsvogn uden bremses. Pufferne er nydelige, men ikke fjedrende. Hjulene har ret små flanger og er brunerede, hvilket pynter meget. De lange trin under dørene er desværre meget udsatte og knækker let, så vær forsigtig med håndteringen. På et senere tidspunkt udsender Artitec et sæt med oste på reoler til placering i vognen, men reolerne kan naturligvis også benyttes på lagre, i lastvogne og i butikker.



Påskrifterne på nederlandsk og fransk fortæller nok en del om vognens 'rejsemål'.



Hovsa – det var ikke så godt – døren er faldet af. Som det ses, kan den nemt klippes på plads igen.

En fransk skønhed fra Exact-train

Exact-train art. nr. EX20228
SNCF Oppeln. Epoke IIIa,
H0-model.
Pris ca. kr. 300,-.



Exact-Trasins nye model af en fransk 'Oppeln', litra K - bemærk skydedør til at åbne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den tyske godsvognstype "Oppeln" fra 1930'erne blev meget udbredt i Europa; for eksempel dannede typen forbillede for DSB's HD-/IAK-/IAL- og IAR-typerne, men vognene kunne også ses i mange andre lande - velsagtens en følge af Anden Verdenskrigs omvæltninger. Således er vogntypen også kendt i Frankrig, og Exact-train har nu udsendt en meget vellykket model af litra K fra SNCF.

Modellen er halvmat chokoladebrun og vækker dermed minder om de smukke HD-vogne. Påskrifterne er kridhvide og fuldstændigt tydelige, og vognen virker meget gedigen med en god vægt. Der er masser af detaljer på vognen, fine håndbøjler, glimrende gengivelser af diverse detaljer, og så kan skydedørene skydes til side, hvilket forøger legeværdien.

Pufferne er fjedrende, og undervognen er helt utroligt flot detaljeret - noget af det bedste, jeg har set på en H0-model. Selv plankerne på undersiden er gengivet - så kan det ikke blive mere gennemført (bortset fra, at hjulene burde have været brunerede). De eneste afvigende farve'klatter' er omstillerrhåndtagene, der er markeret med gult, hvidt og rødt - særdeles fint.

Trin m.v. er heldigvis støbt i et delrin-agtigt materiale, hvorved delene ikke knækker, trods uhensigtsmæssig berøring. Håndbøjler og andre, tynde detaljer er fremstillet af tynd tråd, så der er virkelig tale om en fransk skønhed på skinner.



Lidt uheldig placering af påtryk eller liste på en ellers flot model.



Flotte detaljer hele vejen rundt på SNCF-modellen.

SPOR 0-biler



Willys Overland var egentlig en smuk og velproportioneret bil, som DSB jo også faldt for og fik lavet med skinnehjul.



'Drejeskiven' i bunden af bilen.



Hvis Overland'en skal bruges som DSB-skinnebil, skal de fleste passagerer stige ud, så der er plads til værktøj.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

I spor 0 (1/43-1/45) har man et meget stort udvalg af biler. Man kan vælge mellem klassiske, simple biler og superdetaljerede biler i alle prisklasser, og på grund af den store skala er det nemme at modificere og male. Her er mit forslag til et par spændende biler, som især er velegnet til et dansk anlæg, og som kan findes til priser mellem 100 og 200 kroner.

Bilerne er fra Edition Atlas Tintin-serier. Oprindeligt abonnerede man på bilerne, men den mulighed er forbi, da firmaet mig bekendt ikke eksisterer



Det var ikke så godt, men jernbanevognen holdt....

mere. Bilerne kan købes, bl.a. i tegneseriebutikker, på internettet og på legetøjsmarkeder. Da det er biler, der optræder i tegneserierne, er de med fører og evt. passagerer, der forestiller Tintin, kaptajn Haddock, Dupond og Dupont eller måske et par røvere. Bilerne er monteret på en plastic-plint, og her er det fabrikantens idé, at de skal blive, for vil man have dem fri, skal et plasticdæksel i bunden brækkes af, før man når ind til skruen, der holder bilen. Befriet for plinten opdager man, at hjulene er låst fast, hvilket dog ikke har betydning til dette formål. Bilerne kan let adskilles, da de er samlet med én eller to skruer i bunden. Figurernes

er blot limet fast, så behold føreren og genbrug passagererne i andre biler.

Willys Overland JEEP Station Wagon 1950 model

I Tintin-universet er den et redningskøretøj fra Genève med fem mænd i, men det kan der let ændres på. Skil bilen ad og fjern evt. figurerne, måske på nær chaufføren. Mal bilen mørkerød, og med et ældre DSB-mærke på sidedørene ligner den et arbejdskøretøj, som DSB kan have benyttet, og som de måske også har. Til slut bør de lysegrå dæk males i en mere mørkegrå/sort farve.

Tja - 2 CV'en var overvejende lavet af dåseblik. men den var nem at reparere.



Ups - sådan kan det gå, når man hedder Dupond og Dupont og ikke har helt styr på kørslen.

En anden mulighed er at ombygge den til det DSB vej- og skinnegående køretøj, som redaktøren har skrevet om i S&B nr. 42 side 55, godt nok i spor H0. Sideruderne skal blændes, eller der skal bygges en ny bagvogn, gerne en smule kortere end den originale. Det er nok svært at finde så små jernbanehjul, men såfremt den ikke skal motoriseres, men blot holde på et sidespor, vil fire énkrones mønter kunne klare det. Lim en lidt mindre papskive uden på mønterne og mal dem mørkerøde. Løftmekanismen er også let at lave, da modellen har en skruetap til plinten i midten, så det er blot at skrue en skive, f.eks. en tokrone fast, så er den klar.

Willys Overland-modellen fremstilles også af Brooklin Models i hvidmetal, men her er prisen en hel del højere.

Beskadiget Citroën 2CV

Det her er nok den eneste beskadigede bil, der er fremstillet i model, og den er jo fin at have holdende ved en servicestation eller et mindre værksted. Forskærmene er krøllet sammen, motorhjelmene bulet, forhjulene drejet og kofangeren beskadiget. Det detaljerede motorrum skal blot tilsvines for at se realistisk ud, og de to passagerer, Dupond og Dupont skal fjernes, så har man en nydelig bil til éns spor 0-anlæg.

Der findes også en fransk Matford-kranbil i serien (desværre ser man kun bagenden på et af billederne). Også på denne model skal hjulene males, og bilen skal nok være mørkegrøn eller blå, og på dørene kan man skrive f.eks. Kaj's Autoværksted eller lignende

Foto: Mine biler er fotograferet på Dansk Model-Jernbane Klubs anlæg i Albertslund.

Jouef – fra storhed til fald



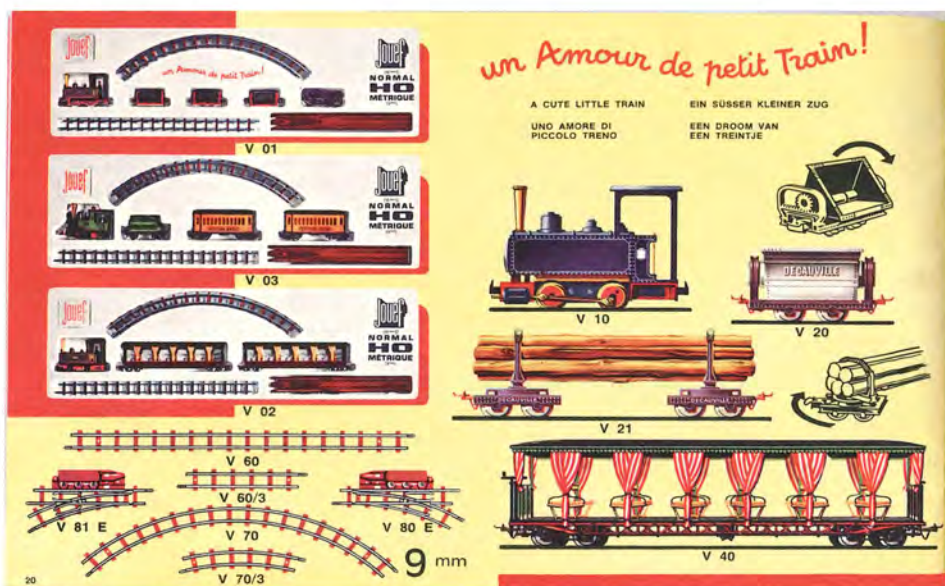
En typisk katalogforside - den kunne ikke andet end inspirere børn og voksne (i alle aldre!). Slg. SoB.



Med tiden udviklede Jouef en række flotte damplokomotiver, og pasasagervognene blev også mere realistiske, men det tog år at komme fra legetøjsstadiet til rigtige modeller. Foto wikipedia commons.



'Le Transsaharien', Jouefs første bliktog med skinner. Foto wikipedia commons.



Side fra Jouef-kataloget 1969-70 med Decauville-sommertoget og andet smalsporsmateriel. Jouef videreførte også dele af Egger-Bahns program. Slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

Et af de gamle firmaer, som ikke længere spiller den store rolle i Danmark, er franske Jouef, der så dagens lys i 1944, altså midt under Anden Verdenskrig. Stifteren, Georges Huard, begyndte med produktion af simpelt blikkelegetøj, men i 1949 kom det første, mekaniske tog, Le Transsaharien, på markedet. Det var en skinnibus med en skinnecirkel, inspireret fra de franske kolonier i Nordafrika (Marokko, Algeriet, Tunesien) med påskriften "Algier-Tombouctou". Sættet må have været en succes, for Jouef fortsatte i årene

herefter med at fremstille bliktog – fra 1954 også i form af elektriske tog med kunststofoverdele.

Lokomotiverne havde motorer, der kun brugte 6 V, hvilket gjorde dem velegnede til batteridrift. Det lille tenderlokomotiv 0-2-0 nr. 708 blev endda produceret i to millioner eksemplarer gennem 40 år. Modellerne var ret primitive, og bogievognene stærkt forkortede, men fra år til år blev modellerne mere og mere realistiske. Navnet Jouef (udtales sju-ef) er en sammentrækning af Le Jouet de France, Legetøjet fra Frankrig, og Jouef-modeller blev da også synonyme med fransk

modeltog (selvom der eksisterede talrige andre firmaer så som Hornby ACH0, France Trains, Fradis, Altaya, Tram, TAB, AS, RMA, MMM RG, Trains Rosseau, JEP m. fl.) – flere af firmaerne fremstillede flotte modeller fra epoke I eller II, i dag store sjældenheder og ret kostbare for samlere.

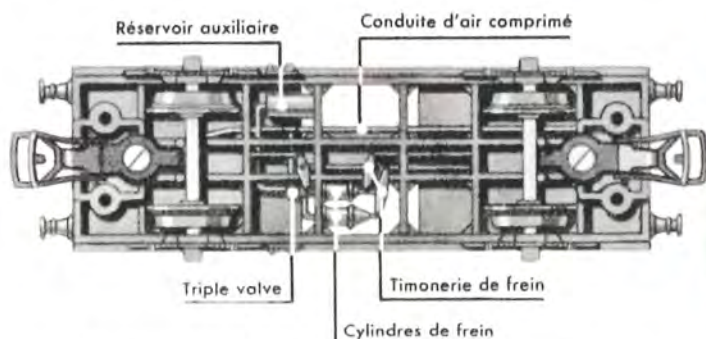
Jouef spillede en stor rolle på det danske marked i 1960'erne, hvor man kunne købe Jouef-modeller mange steder, blandt andet hos cykelsmede, isenkræmmere og farvehandlere. For eksempel købte jeg mine første Jouef-modeller sidst i 1960'erne hos



Det lille 020-damplokomotiv og en britisk Playcraft-vogn. Foto wikipedia commons.



Den eneste, danske model fra Jouef - en Carlsberg-vogn ZA 99 309 uden virkeligt forbillede - art. nr. 6268. Foto SoB.



Også godsvognenes undervognsdetaljer blev nøje forklaret i Jouef-kataloget - en fin service for cirka 50 år siden, hvor de fleste andre firmaer ikke gjorde noget ud af undervognen. Slg. SoB.

farvehandleren på Callisensvej i Hellerup – og det var et par så eksotiske vogne som britiske H0-modeller (under navnet Playcraft)! Koblingerne var desværre også britiske, men alligevel fik jeg koblet dem sammen med mine Märklin-blikvogne. Fordelen ved Jouefs/Playcrafts modeller var, at de var veldetaljerede, havde indretning og var billige (med plastichjul) – Märklins vogne var på det tidspunkt stadigvæk lavet af litograferet blik uden glas eller indretning, men havde til gengæld god vægt – og stelforbindelse gennem hele vognstammen, hvilket faktisk gav god mening dengang.

Jouef havde stor succes i disse år, og der kom endda en dansk Carlsberg-vogn fra firmaet. Der blev også lavet en del tysk materiel, men hovedvægten var og blev det franske, herunder en meget flot skinnekran med tilhørende ballastvogne. Serien med blå CIWL-vogne med indretning (køjer, borde med bordlamper etc.) var meget eftertragtet, selvom de virkede lidt formindskede i forhold til skala 1:87. Jouefs store damplokomotiver fra 1970'erne var noget af det flotteste, der var på markedet (for den almindelige forbruger), men nogle af de største problemer ved modellerne var motorerne og strømoptaget – modellerne kørte



Katalogside, der samtidig forklarer alle undervognsdetaljerne og indretningen i CIWL-restaurant- og sovevognene. Slg. SoB.

ikke særlig godt med trepoledede motorer og var derved med til at give to-leder/jævnstrømsmodeller et dårligt ry. Desuden havde de tidlige vognmodeller hjul af "traktordækstørrelse" – flangerne var enorme, nok de største i modeljernbaneindustrien! Det blev bedre med tiden.

Andre produkter

Ud over modeltog begyndte Jouef også at fremstille racerbaner i konkurrence med Scalextric, og firmaet bevægede sig også ind på smalsporsområdet med enkelte H0e-modeller (specielt Decauville-entreprenørmateriel og



Røggaskammerdøren på 'Steattie' - konstruk-tørerne har gjort et flot arbejde. Foto SoB.



Side fra Jouef-kataloget 1978-79 med den eneste, danske model, Carlsberg-vognen. Slg. SoB.



Drengen med kasketten var en trofast figur i Jouefs kataloger gennem mange år. Slg. Olaf Hermansen.



Jouef havde deres eget tilbehør til systemet, her f.eks. en pult til sporskifter og signa-ler. Derudover var der en komplet serie af husmodeller, fra banegårde til kirker og vandmøller. Foto SoB.

nogle herlige "sommervogne"). Det lille 020-damplokomotiv "Beattie" var vel-detaljeret, endda forsynet med lo-ko-motivfører og havde nogenlunde køreegenskaber, men det lød som en tændt barbermaskine i en blikdåse, når det kørte. Efter at Egger-Bahn gik kon-kurs i 1967, overtog Jouef nogle af for-mene herfra og producerede smalspors-modeller i perioder (1968-73, 1983-94), men afsætningen og kvaliteten var ikke god, og produktionen af smalspors-materiel ophørte herefter helt. Andre af Egger-projekterne blev overtaget af Liliput og lever i dag videre i serien af Zillertalbahn-modeller.

Jouef fremstillede ikke kun modeltog og tilhørende skinne/styresystem, der var også en meget stor produktion af typi-ske, franske stationer og husmodeller (ofte i skala 1:100), broer, signaler, biler, træer og andet tilbehør.

Turbulent forløb

Jouef indgik i forskellige firmakon-struktioner fra 1972 og frem og kom i selskab med f.eks. Solido, Heller og senere Joustra (Jouet de Strasbourg). I 1979 blev Jouef sluttet sammen med Revell i firmaet CEJI. Enkelte Jouef-hus-modeller genkendes herefter fra Hel-jans sortiment. Rivarossi overtog Jouef

i 1995, og Lima, arnold og Pocher blev ligeledes overtaget af det italienske fir-ma. Det varede indtil 2001, som var den sorteste dag i Jouefs historie. Fabrikken i Champagnole (Frankrig) blev lukket, og maskinerne blev flyttet til Lima i Italien. Fremover skulle Jouef sælges som abso-lutte discount-modeller, hvilket ikke var nogen succes, og navnet stod til at uddø i 2003. Enkelte Jouef-modeller blev mar-kedsført under Lima-mærket (f.eks. la Mairie, borgmesterkontoret), men uden den store succes trods ny emballage.

Lima gik konkurs i 2003, og aktionærer-ne solgte hele selskabet i 2004 til Horn-by plc. i Storbritannien for otte millio-



'Le Cevenol', et markant 'ansigt' på de skinnebusser, der kørte mellem Nîmes og Clermont-Ferrand. Navnet skyldes bjergkæden Cevennerne. Foto SoB.



En af de seneste frembringelser fra Jouef, den længe ventede 'Cevenol'-skinnebus, type X 2400. Den nye model afløser den gamle fra 2008, der tilmed var dyrere! Foto SoB.



Sparsommelighed er en dyd. Denne æske kunne bruges til syv forskellige byggesæt, bl.a. nr. 996. Fem af husene byggede tillige på samme grundmoduler. Målestokken var nærmest 1-100. Foto SoB.



Endnu en af de 'dynamiske' katalogforsider. Slg. Olaf Hermansen.

ner Euros. Produktionen blev forlagt til Kina, og i dag findes såvel Jouef som Rivarossi, Lima, Electrotren og Arnold atter på markedet. Jouef har genfundet de gamle traditioner og laver i dag dels modererede nyoplag af ældre modeller, dels fremragende nykonstruktioner, herunder de attraktive, store SNCF-damplokomotiver (type 040, 141, 241).

En fin efterfølger

Som nævnt fremstillede Jouef en serie af franske husmodeller – desværre oftest i mindre målestok ligesom f.eks. Heljans daværende huse. Oprindeligt havde Jouef et samarbejde med Pola/Quick om

byggesættene. I 1982 dannede nogle tidligere ejere sammen med modelbyggeren Alain Pras firmaet MKD (Modèles Kits Diffusion), som fremstillede realistiske og flotte husbyggesæt og tilbehør i skala 1:87. MKD repræsenterede adskillige firmaer, og de bedste af husene fra Jouef indgik også i MKD-gruppen. Hornby overtog i 2006 firmaet, men fabrikationen af disse flotte byggesæt er desværre siden ophørt.

NB: Oplysningerne om Jouefs historie er noget uklare og ind imellem lidt selvmodsigende, så der kan være nogle unøjagtigheder i artiklen, hvilket jeg beklager – for eksempel er perioden under

Revell meget lidt beskrevet i litteraturen, selvom modeludbuddet var ret markant; Revell markedsførte nemlig ikke blot Jouefs (og Egger-Bahns) smalsporstog, men også Heljan-modeller og Praliné-biler omkring 1980. Og utroligt nok lever enkelte Praliné-biler videre i Busch's aktuelle sortiment, så den europæiske modelindustri er om noget tæt vævet ind i hinanden. Noget om denne historie kan læses i hæftet om Heljans huse (udkommet på Spor og baners forlag, 2018). Jouefs nyudviklede modeller er i bedste, europæiske kvalitet og ofte med gode, tekniske påhit til meget kundesvenlige priser.

"Jumbo" BR 44 Öl i N



Det nye damplokomotiv DR BR 44 i spor N fra Fleischmann

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Sidste år havde jeg fornøjelsen af at afprøve Märklins nye model af BR 44 Öl i spor H0; nu har Fleischmann udsendt samme type lokomotiv, men som DR-model i spor N. Du kan læse mere om selve BR 44 og lokomotivernes historie i blandt andet Spor og baner nr. 46, hvor såvel forbilledet som H0-modellen beskrives nøjere i et par artikler.

Fleischmanns BR 44 er en komplet ny-konstruktion. Det første indtryk af modellen ved udpakningen er, at det ser ud som en elegant og meget detaljeret model. Selvom de fleste detaljer på overdelen er faststøbt, er der dog enkelte smådele monteret så som bøjler over lanterner, omstillerstang, trykluftpumpe, diverse rørforbindelser fra førerhus og hen langs fodpladen, lejdere på tender og førerhus, ætset taggitter, separate Witte-røgplader. Førerhuset har indretning (stileret), og vinduerne er meget fine og klare.

Modellen er ret tung. Der er frit gennemkig mellem kedel og rammen. Drivhjulene har fine eger, og gangtøjet er gennemdetaljeret. Det midterste hjulsæt har mindre flanger og større bevægelig-

hed end de andre drivakslers. Drivhjulene ruller frit, da motor og drev sidder i tenderen. Her er der træk på forreste og bageste aksel, der tilmed er udstyrede med fire gummiringe; strømoftag sker fra såvel tender- som fra drivhjul.

Påtrykkene er omfattende og kan trods den lille størrelse tydes ved hjælp af lup. Det gælder også påtrykkene med advarselsspile – meget fint! BR 44 kører godt og klarer tilmed R 192 mm, men det er også kun lige med nød og næppe, at det går. Der er hvidligt tre-lys for og bag, der skifter med kørselsretningen. Der er plads til dekoder (Next18), når man demonterer kedlen; modellen er vedlagt løse smådele (uhyggeligt små!) til vitrinebrug – bl.a. attrap-koblinger,

bremseslanger m.v. Tenderen er ombygget til oliebeholdning, og øverst er der monteret ætsede stiger og rist. Bogiesiderne er flotte og veldetaljerede.

Ingen tvivl om, at Fleischmanns nye udgave af BR 44 er en fremragende og vellavet model, der lever op til tidens krav. Den lille målestok sætter naturligvis nogle begrænsninger for, hvor mange detaljer, der kan være, men Fleischmann har løst opgaven på bedste vis. Den afprøvede model er analog, men den findes også med lyd og belysning i førerhus og hen langs fodpladen (disse LED-lamper er monteret, men uden funktion i analog drift).

Har du svært ved at finde Spor og baner?

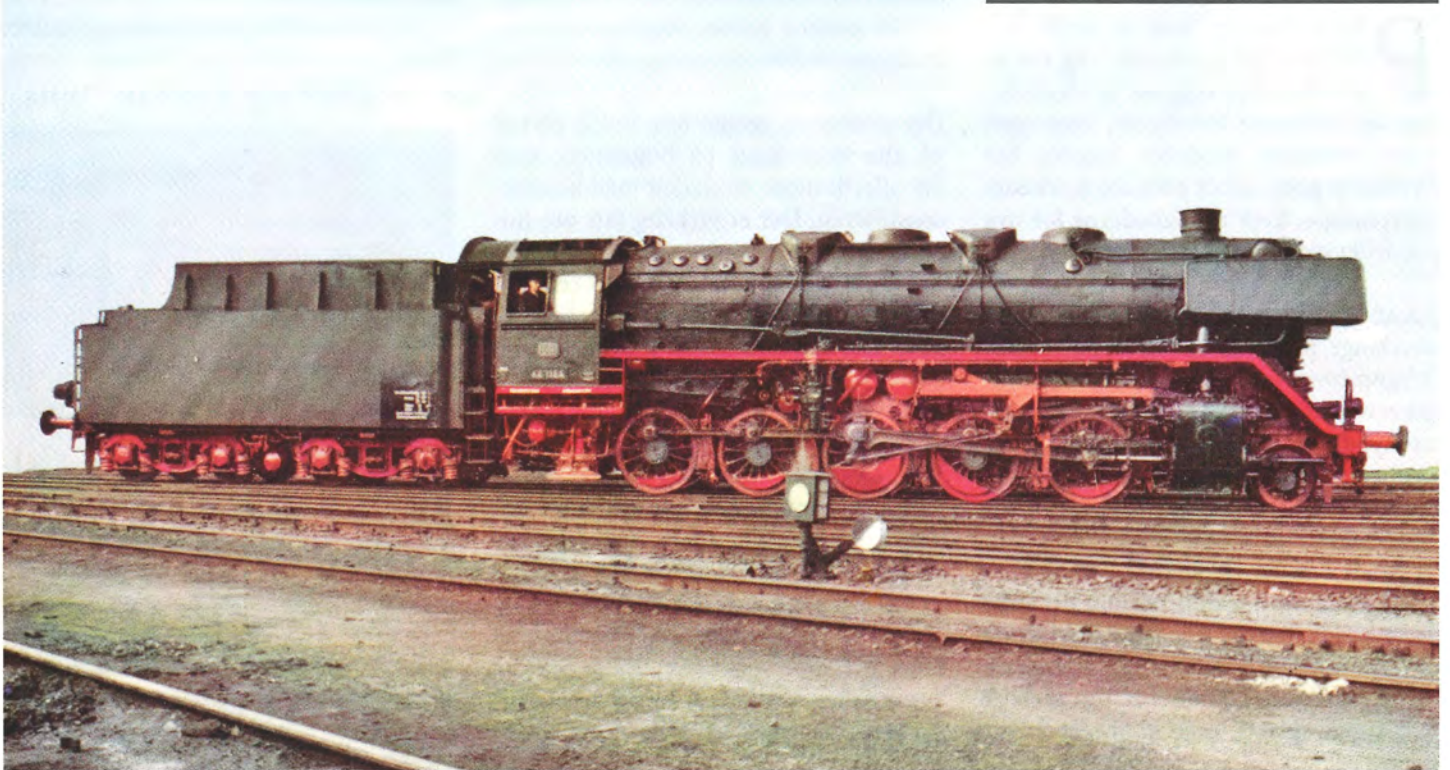
Bestil seneste udgave hjem på:

<https://www.bladportal.dk/spor-baner.html>

- og få det leveret et par dage efter uden ekstra omkostninger.



Fleischmann art. Nr. 714402
DR BR ÖL 440592-4. Spor N,
epoke IV.
Pris ca. kr. 2.300,-.



DR BR 44 1144. Kulfyret godstogslokomotiv fra 1935, bygget af Henschel i Kassel. Foto Redactor Verlag



Førerhuset med flotte, påtrykte påskrifter.



Tenderen med olie bunker og lejder.



Røgplader m.m. set oppefra - måske lidt grove, men så er man sikker på, at delene holder.

Pikos polske godsvogn

Af Flemming Søeborg

Piko fortsætter med at sende nye modeller på markedet - og det er ikke kun nye udgaver af almindelige og velkendte forbilleder, men også mere 'eksotiske' modeller. Således har firmaet et godt, solidt greb om markedet i Østeuropa, hvor mulighederne for nye modeller øjensynligt er meget stort.

En af de seneste nyheder er modellen af den lange, polske godsvogn type 401 Ka, Wagon towarowy (på tysk: Grossraumgüterwagen) - en type i stil med den ældre type, som Roco lavede sidste år (som genoptryk).

Modellen er som sagt meget lang, den er holdt i rødbrun nuance, og detaljeringsgraden er i orden, selvom det ville have klædt Piko at lave flere fritstående detaljer (så som lemmene på siden). De forudmonterede håndbøjler og -greb er dog tynde (plast), men er meget iøjne-

faldende med deres hvide farve. I daglig trafik er de nok hurtigt blevet smudsige, og det samme gælder vognkassen, som med garanti ikke har set ny ud ret længe.

Der er mange, meget fine hvide påtryk på alle sider (også på bogierne!), men det allerflotteste er pladen med bremseomstilleren. Der er virkelig tale om mikroskrift på denne plade, der måler ca. 4 x 6 mm... og alligevel er det lykkedes at trykke alle tal og bogstaver, så de kan læses (i stor forstørrelse). Det er mesterligt gjort - selvom denne detalje kræver mere end et par gode øjne.

Vognen er velkørende og vækker opsigt med den kantede 'arkitektur' - men om den har kørt i Danmark, kan jeg ikke afgøre. Tilbage i 1970'erne var vogne af denne art ikke ukendte herhjemme, og Holger B.D. Sørensen har fotograferet såvel østtyske, tjekkiske, bulgarske og rumænske udgaver af lignende vogne, så mon ikke også de polske har været

her? Selv under den kolde Krig var der jo omfattende handel med Østblokken, og vi importerede jo ganske mange polske biler (Polda, Polski Fiat, Polonez - denne sidste opkaldt efter dansen polonaise).



Fine detaljer på gavlen - og ikke mindst flot påtryk.

Det historiske billede



Udsigt over Apenrade (Aabenraa) i 1911 med to lokomotiver, formodentlig BR T3 og S4 fra KPEV, De præjssiske Statsbaner. Slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

På grund af de særlige, aktuelle forhold er mange begivenheder afløst eller skubbet i baggrunden, og det gælder f.eks. også festlighederne ved 100-året for Genforeningen. Helt snydes for lidt historisk materiale skal I dog ikke, for dette billede viser udsigten over Aabenraa (Apenrade) i 1911 med to præjssiske damplokomotiver. Så vidt det kan tydes, er der tale om et T 3-tenderlokomotiv og et S 4-eksprestoglokomotiv (senere BR 36) på den normalsporede strækning til Rødekro.

S 4-maskinerne var meget elegante og kunne vel nærmest sammenlignes med en langstrakt K-maskine, mens T 3 var lidt mindre end litra F. Sidebanen blev anlagt i 1868, men persontrafikken ophørte i 1971, hvorefter der var godstrafik til 1990'erne.

Det kunne se ud som om, at der er et trinbræt helt til venstre, men jeg har ikke kunnet finde noget om det i litteraturen. Selve. Selve banegården ligger stadig i byen i nærheden af havnen. Efter nedlæggelsen af godskørslen har der været skinncykling på en del af strækningen.



Pikos nye model af PKP Typ 401 Ka.



Her er en lignende, tjekkisk vogn et sted i Danmark den 17. marts 1975 - CSD litra Hacdgrs-Zsa. Foto Holger B.D. Sørensen.

Piko art. nr. 58470 PKP Typ 401 Ka godsvogn. Epoke IV, H0-model.
Pris ca. kr. 300,-



Utroligt, men denne plade med omstillerhåndtag er ca. 4 x 6 millimeter på modellen... og kan stadig læses.



Også vognsiderne er flotte, selvom det havde pyntet med separat monterede jalousier m.v.

DF Modeltog
Made in Denmark



facebook.com/dfmodeltog



DSB udflugt



"Skide godt, Egon"

DSB litra BUH udflugtsvogn. En nyhed til epoke 4.

Formnyhed. Korrekt model i skala 1:87 med alle detaljer. Nye støbeforme til vognkasse og undervogn.

Få mere info om vognen og bestil din egen DSB udflugtsvogn i vores webshop.

NYT NYT NYT

Vi forhandler ROCO
Det vi ikke har får vi
hurtigt hjem ☺

Roco
Super kvalitet til gode priser



Webshoppen
har altid åbent ➡

www.dfmodeltog.dk
info@dfmodeltog.dk



Vores brugtafdeling svømmer over med Märklin Mini-Club Størrelse Z

Har du ikke plads og er lange tog noget for dig, så prøv Märklin Mini-Club, stør-

relsen er 1:220 hvilket giver rig mulighed for lange tog og strækningsskørsel.

Flere end 500 lokomotiver og 4000 vogne på lager, masser af huse og tilbehør.

Vi har indkøbt en kæmpe Märklin MiniClub spor Z samling, besøg vores hjemmeside eller forretningen for at se det store udvalg.



kr. 1200,-

Märklin

81360 Dampfschneeschleuder, Insider



kr. 950,-

Märklin

8833 SBB Diesellok Am4/4 (V200)



kr. 800,-

Märklin

88441 E-Lok Re 4/4 460 004-5 der SBB



kr. 750,-

Märklin

88454 E-Lok SBB Re460 Rentenanstalt Swiss Life SBB



kr. 400,-

Märklin

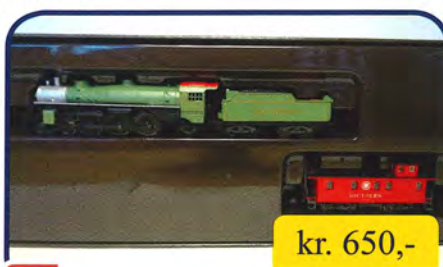
88460 Elok Serie 460 "ZUGKRAFTAARGAU"



kr. 800,-

Märklin

8819 US Diesellok Dreifacheinheit F7 Alaska Railroad



kr. 650,-

Märklin

88811 Southern 4-6-2 Pacific Steam Engine w/ Caboose



kr. 700,-

Märklin

88841 Dampflokomotiv BR 50 2668 DRG

www.togcenter.dk