

Nr. 59
Oktober 2021

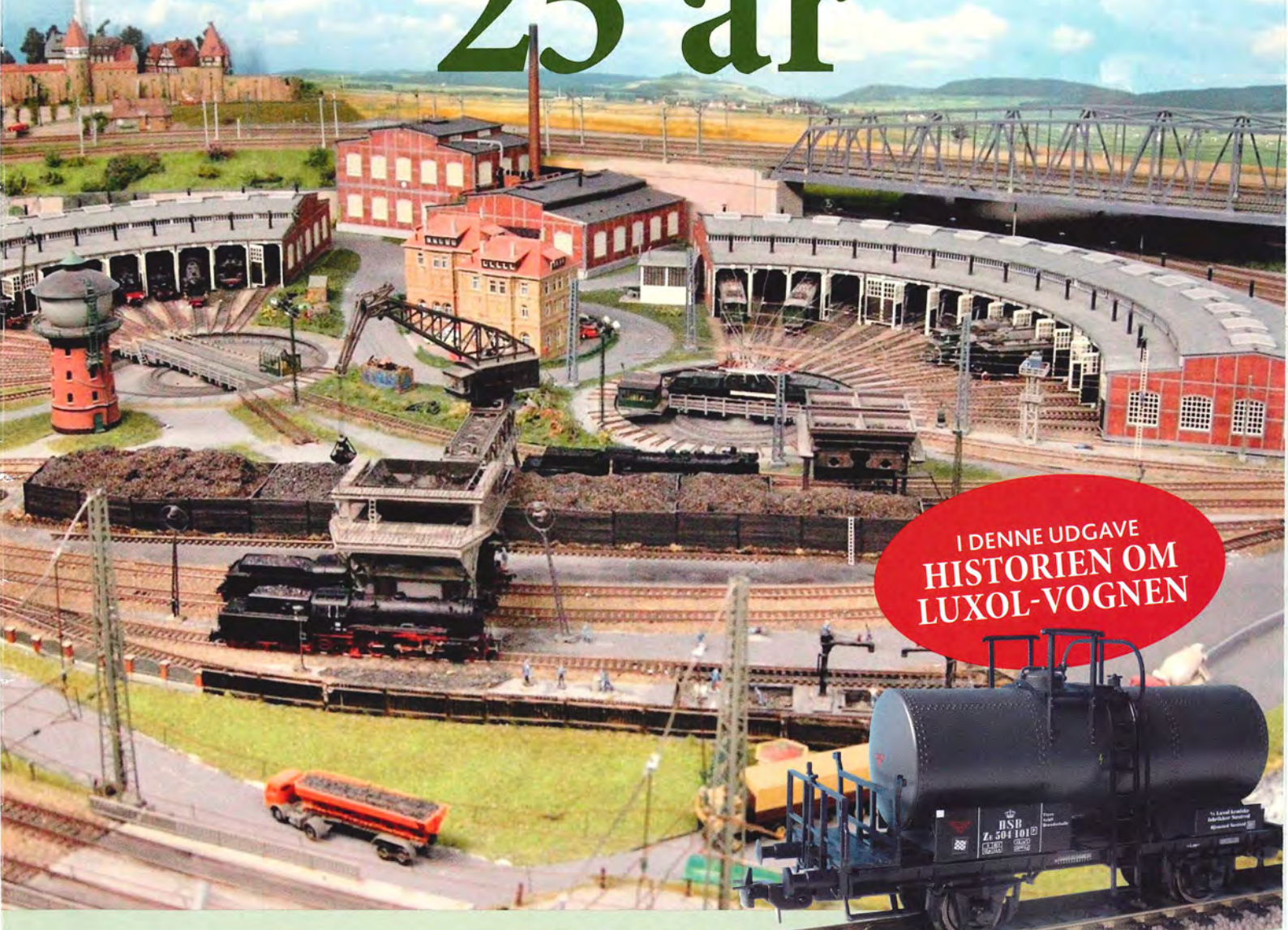
SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 130,-
Euro 17,50

Modelbane Europa 25 år



I DENNE UDGAVE
HISTORIEN OM
LUXOL-VOGNE



■ "BIEN"
I MODEL



■ DALSÖGAS-TANKVOGNE
FRA ESU



BLIV ABONNENT
OG FÅ MAGASINET SENDT
DIREKTE TIL DIN ADRESSE
Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk



BK 14.10.2021 - 01.12.2021
ISSN-2245-4099 BK returage 48

TOGCENTER

1996 - 2021

25 år med modeltog



25 år jubilæum

I anledningen af at vi har drevet modeljernbaneforretning i 25 år vil vi gerne inviterer kunder, samarbejdspartnere, tidligere ansatte, familie og venner til jubilæumsdage lørdag d. 6/11 og søndag d. 7/11
begge dage fra 10:00 til 14:00

Jubilæumsuger 25 okt. - 7 nov.



I anledning af vores jubilæum har vi hos Märklin fået fremstillet denne specielle jubilæums-vogn, vognen gives som gave ved køb for min. kr. 5000,- i jubilæumsperioden.
Bemærk der gives kun 1. gave pr. kunde - Vognen er produceret i 100 styk.
Tilbudet gælder kun så længe lager haves og kan ikke ombyttes til andre vare.
Vognens værdi er kr. 499,-

www.togcenter.dk

Togcenter - Blåmunkevej 1-3 - 2400 København NV - Tlf: 39 65 13 61 - Mail: togcenter@togcenter.dk
Åbningstider: Man, ons - fredag 12:00 - 17:30 - Lørdag 10:00 - 14:00

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 59, 10. årgang
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S
redaktion@sporgbaner.dk
www.sporgbaner.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@sporgbaner.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. 1.375. Løssalgspris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2021:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 640,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 740,- / Euro 98,50
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 840,- / Euro 112,-

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Folkesparekassen
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 abonnementsudløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
(Sparekassen 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.

Leder

Normale tider er atter ved at indfinde sig - f.eks. er de første markeder i halvandet år blevet afholdt, udstillinger og arrangementer er atter kommet i gang, så mon ikke vi kan se frem til bedre tider nu? Også på modelområdet er der atter kommet "gang i hjulene", bogstavelig talt, især med de nye øl- og QGR-vogne fra Dekas.

Men også fra Tyskland kommer der interessante nyheder: ESU har nu udsendt deres modeller af Dalsögas-tankvognene på det tyske marked, mens Tillig har udsendt Luxol-tankvognen - se Morten Flindt Larsens spændende artikel om netop denne vogns skæbne. Og så har A.C.M.E. netop udsendt et par flotte Sgns-sæt med danske containere, men de kunne ikke nå at komme med i dette nummer.

Det er ikke kun modeljernbanen, hvor der er spændende nyheder - også til sporvognssamlerne er der overraskende nyt: Modeller af Trianglens ventesal "Bien", en Lunding-vogn og senere en "Dukke Lise"-vogn. Her må man, næsten som Jeppe i baronens seng, knibe sig selv i armen og spørge: "Drømmer jeg, eller er jeg vågen?" Det er utroligt, hvad den moderne teknologi, 3D-print, kan frembringe - snart er der vel ingen grænser for nye modeller.

Som tidligere nævnt præsenterede Märklin og Piko deres første fælles projekt i sommer, og flere af modellerne blev straks udsolgt. De store oversvømmelser i Tyskland affødte flere hjælpeprogrammer, og de to firmaer satte nogle *Sondermodelle* til salg, hvor overskuddet gik til nødhjælpen - også her blev modellerne udsolgt på rekordtid. Roco meldte dog samtidig ud, at firmaet foreløbig ikke kan levere de lovede nyheder pga. de logistiske problemer oven på covid-19, så det går ikke lige let for alle.

Danmarks Jernbanemuseum afholdt dampdage sidst i september - lige tids nok til, at der kunne komme en mindre beretning ud af det. Der var mange interessante damplokomotiver udstillet og forspandskørsel med K 563 og K 564. Af andre markante begivenheder kan jeg henlede opmærksomheden på, at Togcenter i Emdrup holder 25-års "*jubilæumsdage*" den 6.-7. november. Det er bestemt et besøg værd.

I Tyskland sætter man virkelig pris på jernbanerne - hvert år kåres "Årets Banegård" med henblik på service, tilgængelighed, kvalitet og tilstand, ligesom personalet i togene kan blive hyldet og hædret.

Den "moderne" jernbane herhjemme til gengæld er lig med uendelige sporspæringer, kroniske signalproblemer, ulidelige togbusser, manglende kommunikation mellem DSB og Bane-danmark (den har vi hørt før, i snart 25 år...!), deraf følgende passagerflugt osv., men til gengæld blomstrer modeljernbane-hobbyen, og det er da anledning til at glæde sig over. Og så vel mødt til alle nye abonnenter.



Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg
Redaktionen afsluttet den 20. sep. 2021

Foto
Jonas Henriksen.

Indhold



15 Luxol-vognen



20 Svendborg-banen



35 18 løbske godsvogne

Leder	3	Ny Taurus fra Østrig	43
Indhold	4	Den klassiske rangermaskine	43
Modelbane Europa 25 år	5	Ford TT - en oldtimer-lastvogn	44
Jernbanesabotagerne ved Rislev	9	Antik, græsk ølvogn	45
Tankvognen fra Luxol	15	Oldtimer-ølvogne fra Dekas	46
Luxol-tankvogn fra Tillig	18	Benzinstationens historie - Højoktan nostalgi	47
Svendborg-banen 145 år	20	"ELNA" på fransk	48
Nye spurvogsbøger	28	Trés Bien	50
Rettelser	28	Fransk bagagevogn til Nord-Express	52
Allan Testrup har forladt os	29	Samarbejde mellem konkurrenter	53
Dalsögas-tankvognene fra ESU	32	Nødhjælp	53
18 løbske godsvogne	35	H-maskine med gastankvogn	54
Den sidste Mo(hikaner)?	36	Inspiration	55
Biler til vejene	37	Ren soduko – eller talforvirring	56
Trafikdag på Sporvejsmuseet	38	Ferrobuss fra Renfe	57
Glasæskan - et mini-lokomotiv	40	Dampdagene på Jernbanemuseet	58
QGR fra Dekas	42	Nyt fra NOCH	59
"Fyr og flamme"	42		



SPOR OG BANER

NÆSTE UDGIVELSE 2. DECEMBER 2021

OBS! LILLE PRISSTIGNING FRA NR. 61/ 2022

LØSSALG KR. 132,-
ABONNEMENT 2022 KR. 642,-

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk

Forsidefoto:

Stort billede: Modelbane Europa 25 år. Foto Ole Linå Jørgensen

Lille billede: Dalsögas-tankvogne fra ESU. Foto SoB

Lille foto: "Bien" i model. Foto Søren Gylden

Ved ovale cirkel: LUXOL-vognens historie. Foto SoB

**BEGEJSTRET FOR DE NYESTE ARTIKLER OM
SPOR, TOG, MODELLER OG MODELBYGGERI?**
Køb abonnement og spar penge.

**6 numre
kr. 640,-**

Du sparer kr. 140,-
og modtager
magasinet direkte
i din postkasse.

**VELKOMSTGAVE
TIL ALLE NYE
ABONNENTER**

Se på www.sporogbaner.dk
hvilke modeller, bøger og andet,
du kan få som ny abonnent.
Gælder kun nye abonnenter,
der ikke har abonneret
det sidste halvår.



Modelbane Europa 25 år



8. august 2021 åbnede Modelbane Europa dørene til sit 25 års jubilæum.

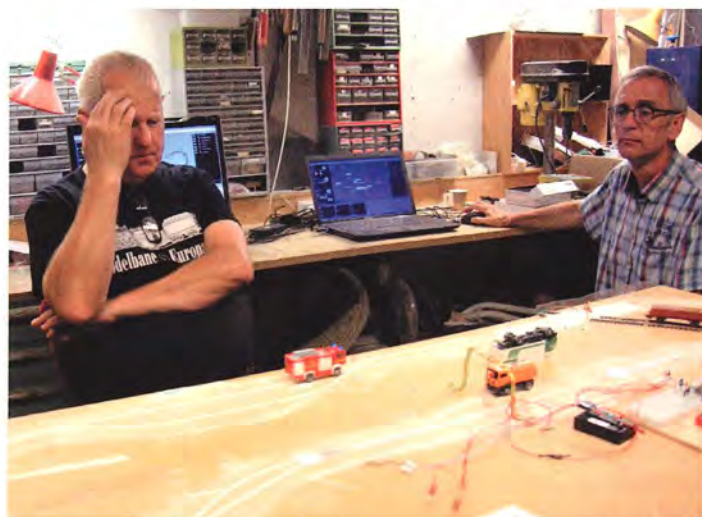
Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen

Som altid i åbningstiden stod flagene uden for døren til Modelbane Europa i Hadsten; men søndag den 8. august 2021 var noget særligt. Netop den dag var det 25 år siden, at modeltoget havde slået dørene op for betalende gæster for første gang.

Straks inden for døren blev man tilbudt hvidvin, kaffe og kage i stedet for at betale, og inde i lokalet var borgmester Nils Borring fra Favrskov kommune ved at holde tale for Hadsten Modeljernbane Klub, som ejer modelbanen. Humøret var højt blandt klubbens medlemmer og de mange gæster og gratulanter fra andre modelbaneklubber, og snakken gik livligt.

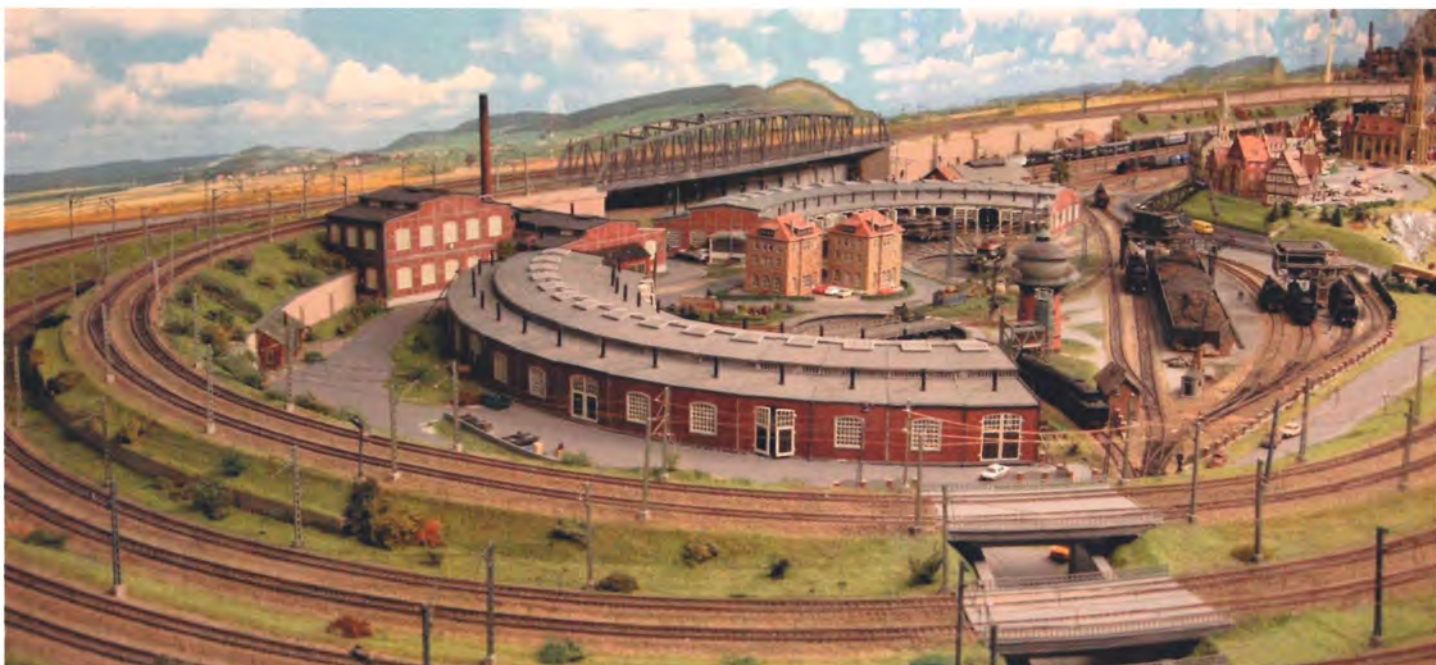
Det sydtyske anlæg.

For 25 år siden gik man derefter direkte ind til det store udstillingsanlæg med sydtysk forbillede. Umiddelbart kan man ikke se forskel på anlægget i dag, og hvad man eventuelt kan huske fra mange tidligere besøg; men det er detaljerne, man skal se efter. Der er lagt mange timers arbejde i løbende vedligeholdelse, fornyelse og forbedringer. Set i det store overblik forsvinder disse detaljer dog. Klubbens formand Bjarne Werliin og tidligere formand Torsten Olesen fortalte om udskiftning af opslidte sporskifter, fornyelse af bjergsider med nytillavet vegetation og ikke mindst vedligeholdelse af lokomotiver og vogne. Lokomotiverne er Torsten Olesens speciale, og han bliver aldrig træt



Henrik Østersø demonstrerede "satellit-styrede" modelbiler – Faller biler med elektronik fra Games on Track. Det kunne godt give lidt hovedbrud ind imellem. På billedet har en lastbil netop været ude for en feberredning, da den var på vej ud over kanten af bordpladen. Tre "satellitter" ophængt under loftet bestemmer køretøjernes placering og overfører således hvert køretøjs position til skærmen og sørger for, at de ikke kører op bag i hinanden.

Bilernes hastighed styres ved hjælp af skærmene i baggrunden, mens styringen af retningen styres af en magnettråd, der er nedfældet i bordpladen. En slæbesko under forhjulene følger magnettråden og drejer således forhjulene i den ønskede retning.



Det første, der fanger øjet, når man går ind til det store tyske anlæg, er de imponerende ringremiser omkring to drejeskiver.



Anlæggets store banegård har nogle dimensioner, som de fleste kun kan drømme om.

af at udskifte tandløse tandhjul på lokomotiver og smøre. Hans indbakke bliver næppe nogensinde tom.

Når man kommer ind i rummet, fanges øjet straks af det store maskindepotområde med to drejeskiver og tilhørende to rundremiser med kul- og vandforsyning til damplokomotiverne. Når man har set sig mæt på det, fortsætter øjet mod den store centrale banegård i anlægget, hvor alle togene på et eller andet tidspunkt mødes. Der er livlig aktivitet hele tiden. Derefter begynder man så at studere detaljer og måske prøve at danne sig et overblik over, hvordan det hele hænger sammen. Man kan prøve at følge et tog rundt på hele anlægget, og lige før man tror, at man har fundet ud af sammenhængen, forsvinder toget ind i et bjerg og kommer ikke tilbage. Man når lige at undre sig over, at toget forsvinder, da man opdager et helt andet og nyt tog komme ud af et andet hul i bjerget.

Forklaringen på mysteriet findes i et lokale bagved, hvor de fleste af anlæggets 60 – 70 togstammer er parkeret på en mægtig opstillingsbanegård. Togene kører meget længere både i tid og længde, end modeltog normalt gør og vel også i forhold til, hvad de er konstrueret til. Derfor skal de hvile ud og køle af et stykke tid efter hver runde. Samtidig bliver de set efter og eventuelt sendt til smøring eller reparation.



Den anden større banegård ligger for foden af et højt bjerg. Hvis man vil studere toppen af bjerget, kører en tandhjulsbane uden for billedet op til toppen, eller man kan tage med den blå luftballon.



Illusionen af bjerglandskab er uovertruffen.

Forhistorie.

Det er den del af banen, der blev taget i brug den 8. august 1996. Oprindeligt var det et privat udstillingsanlæg, der kunne besøges i et lokale tilhørende Gartnernes Salgsauktion i Tilst ved Århus. Anlægget blev imidlertid sat til salg, og et par foretagsomme mænd i Hadsten fik stabledet en klub på benene til at drive modeltoget, oprettet en erhvervsdrivende fond, der finansierede købet og opstillingen af modeltoget i de lokaler, hvor det stadig befinder sig. Med tiden blev det administrative arbejde med fonden for besværligt, så den blev ophævet, og ejerskabet af modelbanen overgik til Hadsten Modeljernbane Klub.

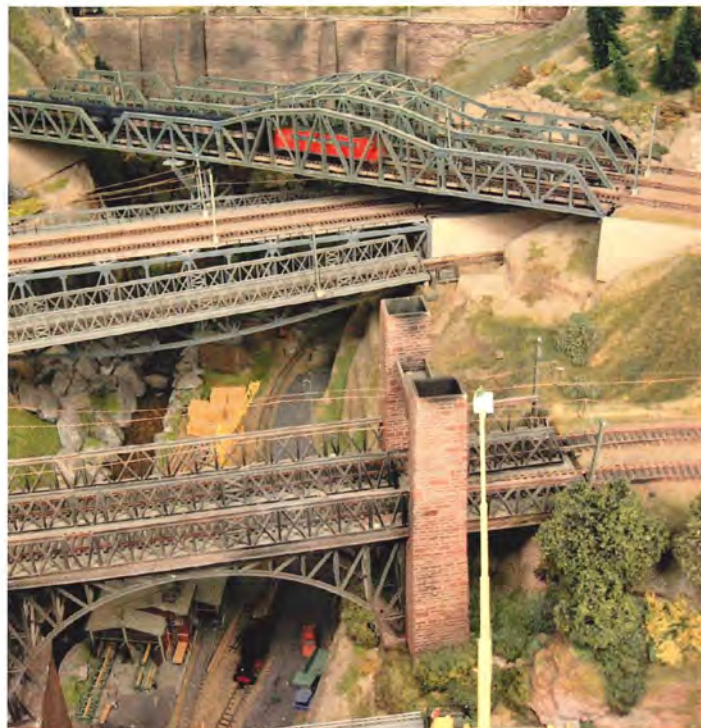
Modelbanens organisation.

Da modeltoget befinder sig i et butikslokale af de lidt større, er huslejen i forhold til udstillingsanlæggets økonomi med ca. 6.000 gæster om året ret stor, og de fleste af entreindtægterne går til husleje. For nogle år siden var det ved at kvæle foretagendet; men i de senere år har klubben lavet fornyelserne som afgrænsede projekter, som man har søgt og fået støtte til af lokale fonde.

Hadsten Modeljernbane Klub har i dag omkring 60 medlemmer, hvoraf den aktive del vedligeholder toget og bemander lokalerne i åbningstiden. De aktive medlemmer mødes hver mandag og torsdag aften et par timer til arbejde på modeltoget og hyggeligt samvær. Medlemskab som aktivt medlem er gratis, mens man også kan blive passivt medlem; men det koster 300 kr. hvert halve år. Pengene går jo til et godt formål. Nye både aktive og passive medlemmer optages gerne i klubben.

Det danske anlæg.

Det er meget spændende med det sydtyske landskab med høje bjerge og dybe slugter, hvor der kan bygges spektakulære broer og tunneler i bjergene; men der er også modeltogsentusiaster og for sin sags skyld også i denne forbindelse sagesløse danskere, der gerne vil se noget genkendeligt



Nogle dramatiske klippeformationer har givet mulighed for at bygge broer i tre niveauer.



Henning Christensen demonstrerede, hvordan anlæggets træer blev lavet – grantræerne efter den sædvanlige flaskerensemetode. Taget i betragtning, hvor mange træer, der kan være på et anlæg af den størrelse, må det være et arbejde uden ende.



Et af højdepunkterne på det danske anlæg, Thorsø station, hvor Hammelbanen havde endestation. Modelbyggernes kreative evner er virkelig udfoldet her.



Her et af anlæggets hemmeligheder, den store spiral, der bringer togstammerne ind fra anlægget til hvilepause og eventuel service, inden de efter en rum tid atter sendes af sted.



Trængsel på parkeringspladsen. På hele anlægget findes 60 – 70 togstammer. Desuden er der omkring 30 togstammer på det danske anlæg, som ses, lige når man har passeret indgangsområdet.



På det danske anlæg overvåger en måske kommende modelbaneentusiast trafikafviklingen på Hadsten station.

dansk. Hvad var mere nærliggende end at bygge en model af genboen, Hadsten station. Det projekt startede omkring år 2000. Det blev til en model af en meget koncentreret del af jernbanen mellem Langå og Århus med Hadsten station som centrum og udført med stort set alle detaljer. På anlægget kører ca. 35 togstammer, der er parkeret på en underjordisk opstillingsbanegård. Man kan selv starte de enkelte togstammer ved tryk på en række knapper.

I enden af rummet er bygget en lille perle i form af Thorsø station, der lå på den skæve bane mellem Laurbjerg og Silkeborg. Foruden at være en station på vejen for DSB, var stationen endestation for Århus-Hammel-Thorsø Jernbane, hvilket modellen flot gengiver.

For begyndere.

For de små børn er der et gammelt Märklin-anlæg, hvor der er mulighed for at køre race, som mange børn ynder. Materiellet er gammelt modeltog, som man har fået foræret, når midaldrende mænd har ryddet op i kælderen eller på loftet og fundet deres gemte legetøj fra barndommen. Hadsten Modeljernbane Klub tager altid med kyshånd imod gammelt Märklin-modeltog.

Særudstillinger ved jubilæet.

Efterhånden er det tid lige at kaste et blik på de særudstillinger, der er lavet i forbindelse med jubilæet. Henning Christensen var i fuld sving med at lave landskab og ikke mindst træer. Klaus Mikkelsen demonstrerede meget entusiastisk Rocos Z21 digitalsystem med WLANmaus, Rocos fine nye kørekran med masser af muligheder for fjernstyring og en godsvogn med indbygget slutlys, der blev strømforsynet af batterier i godsvognen. Henrik Østersø arbejdede med at få nogle fjernstyrede Faller-biler til at køre, som det var tænkt. Bilerne hastighed blev reguleret via et meget lokalt GPS-system, hvor satellitterne ikke hang ude i rummet men oppe i loftet. Systemet er udviklet af Games on Track. I en helt anden boldgade, men sikkert lige så vigtig, udskænkede JM Bryg i Vissing smagsprøver på deres øl og demonstrerede anlæg til hjemmebrygning af øl. Hvis man trods alt var mere inspireret af modeltoget, havde Niels Møller fra Modelhøkeren i Hadsten en lille salgsbod ved udgangen.

Mæt af kaffe, kage, snak og masser af indtryk var det efter et par timer tid at sige farvel og tak for i dag til formanden Bjarne Werliin og tidligere formand Torsten Olesen samt alle de øvrige hyggelige medlemmer af Hadsten Modeljernbane Klub.

Jernbanesabotagerne ved Rislev

Det gik voldsomt for sig, når jernbanetankvogne med brændstof blev saboteret. Her brænder en tankvogn med benzin på jernbaneterrænet i Silkeborg i 1944. Silkeborg Arkiv.



Den danske modstandsbevægelse under Anden Verdenskrig var dels et civilt baseret modsvær til den tyske besættelse af Danmark, dels et militært koordineret modsvær, der var inspireret af engelsk militær.

Modstandsbevægelsen i Danmark havde indtil 1942, hvor krigslykken skiftede, kun få medlemmer. Den foretog sabotage af industri, jernbaner og likvidering af stikkere.

Den egentlige skaber af modstandsbevægelsen i Næstved var den unge reservelæge Rasmus Movin, som efter krigen blev overkirurg på Frederiksberg Hospital. Som sin højre hånd havde Rasmus Movin den 28-årige officiant (ligestillet med sekondløjtnant) Frits Larsen, og der dannedes en foreløbig komité, som senere med bredere sammensætning blev underlagt Frihedsrådet. De var 15-16 mand, der fandt sammen efter den 29. august 1943, men i den følgende tid gjorde Rasmus Movin og Frits Larsen en stor indsats for at organisere de lokale modstandsgrupper og skabe en fasttømret helhed og en øget rekruttering. Da Rasmus Movin i februar 1945 blev forflyttet, blev det Frits Larsen, der rykkede op som byleder, og som sin næstkommanderende knyttede han Børge Carmel Hansen til sig, og de to tog den sidste hårde tårn inden befrielsens time slog. Efter Folkestrejken gik tilslutningen rask, og i begyndelsen af 1945 var modstandsstyrkerne i Næstved og omegn ifølge Frits Larsen på 350 mand fordelt på en række undergrupper.

Den første egentlige sabotagehandling i området fandt sted i december 1944 mod Dansk Skovindustri krydsfinerfabrik i Næstved, hvor sabotørerne ødelagde tørrehallen, som blev benyttet til tørring af finerplader til den tyske flyvemaskineindustri. Denne aktion blev iværksat på sabotørernes egen foranledning.

Der havde dog været tilløb til en jernbanesabotage lørdag den 4. november 1944, da der om eftermiddagen opdagedes to mistænkelige mænd på banelinjen ved Rislev på Næstved - Ringsted banen. Man fandt under en viadukt to pakker i avispapir, hvorfra der stak lunter ud. Næstved Brandvæsen og CBU blev underrettet, ligesom et tog, der lige skulle til at passere, blev holdt tilbage. Det viste sig, at der var gravet huller under to bærepiller i viadukten. En sprængningskommando fra Værnemagten kom til og uskadeliggjorde de to bomber, der var tidsindstillet med et urværk.

Den største sabotage, sabotørerne i Næstved udførte, var en sprængningen af olietankene på Det danske Petroleums-Aktieselskabs lager på Næstved havn, som blev beordret udefra af Frihedsrådet. Aktionen på DDPA var et led i en større helhed og skulle foregå den 12. marts 1945. Den forløb særdeles tilfredsstillende, idet det lykkedes at afbrænde 780.000 liter af de 800.000 liter dieselolie, lagertankene indeholdt. Det var dog lige ved at gå galt: Sprængladningerne havde man fået nedkastet fra England, ordren blev givet, sabotørerne entrede tankgravene og anbragte "skildpadderne" på lagertankene, som ordren lød, og alt gik programmæssigt undtagen på ét punkt. Den ene af tankene væltede og den brændende olie strømmede ned over havnen. Det var et nederdrægtigt uheld, og sabotørerne var noget bekymrede, da ilden begyndte at flamme op ved pakhusene. Men heldigvis blev den stoppet i tide. Det afgørende var, at tyskerne ikke fik fat i lagerets store mængder olie og benzin, som de havde hårdt brug for. Der blev opbevaret 740.000 liter i overjordiske beholdere, og de gik alle til ved den store brand, som sprængningerne medførte. De resterende 40.000 liter var benzin, som lå i underjordiske beholdere og som efter branden blev pumpet over på to jernbanetankvogne, der blev kørt til stationsterrænet. Men også dette brændstof fik modstandsbe-

vægelsen ram på, da det et par dage senere var på vej til DDPA's lager i Århus.

Fredag den 16. marts 1945 om aftenen blev baneformand Andersen ved kolonne 110 i Rislev mellem Næstved og Herlufmagle kl. 23.15 vækket af ledvogter Madsen på Rislev billetsalgssted og underrettet om, at der var kørt to jernbanetankvogne ud på strækningen mellem Næstved og Rislev, og da Andersen gik ud, hørte han et brag, og et øjeblik derefter stod begge vogne i lys lue. Vognene var anbragt ved kilometersten 22,5 ud for bebyggelsen Ganges Bro, lidt nord for banens viadukt over Sorøvej. Andersen underrettede straks Herlufmagle station om, at toggangen måtte indstilles indtil videre, da begge spor var spærret.

Det viste sig, at personalet i Kommandoposten, i nordre post (Post I) og ved 1. rangermaskine på Næstved station kl. 22.42 var blevet holdt op af bevæbnede mænd. Kommandoposten fik ordre til at forholde sig i ro og Post I til at lade rangermaskinen køre ud på Ringstedbanen med to tankvogne fra DDPA læsset med benzin. Rangerholdet blev beordret til at skubbe benzinvognene ud ad Ringstedbanen mod Rislev.

Klokken 23.09 meldte rangerlederen og lokoføreren sig tilbage i Kommandoposten, hvorefter sabotøren forsvandt. Straks efter kunne man herfra se et stort brandskær og der hørtes flere eksplosioner.

Herlufmagle station blev underrettet og anmodet om at tilbageholde tog 7149.

Baneformanden i Rislev blev anmodet om at tage til brandstedet og efterse sporene.

Klokken 23.10 fik Togkontoret i København en foreløbig underretning, der ligeledes blev afgivet til baneingeniørerne i Roskilde og Næstved.

Klokken 23.13 blev Næstved Brandvæsen alarmeret. Klokken ca. 23.30 konstaterede man, at telefon og telegrafforbindelsen med Ringstedbanen var afbrudt.

Efter aftale med trafikinspektøren kørte rangermaskinen kl. 0.45 ud til brandstedet for om muligt at få vognene trukket ind til Næstved.

På brandstedet var mødt Næstved Brandvæsen samt CBU-kolonnen, og disse havde fire slanger i brug.

Det blev efter krigen afdækket, at det var Frits Larsen, Børge Carmel og deres nærmeste medarbejdere, som havde besat Kommandoposten og Post I og havde tvunget rangermaskinens personale til at køre de to tankvogne med 40.000 liter benzin et stykke ud ad sporet mod Rislev, hvor der blev sat ild på vognene. Efter at ilden var slukket, blev de to beskadigede tankvogne trukket ind på Næstved station, men to tredjedele af indholdet var brændt. Fem skinner var ødelagt, ca. 40 svelle brændte og ca. 25 hegnspæle gik op i luer. En telegrafpæl og telefonledninger brændte over.

Det vestre spor mellem Rislev og Næstved var repareret og køreklart den 17. marts kl. 12.00, og det østre spor køreklart den 20. marts kl. 12.



De to udbrændte tankvogne DSB ZE 502 914 (Shell) og DSB ZT 508 136 (IC) på Næstved station efter sabotagen ved Rislev 16. marts 1945. Foto i april 1945: W.E. Dancker-Jensen, arkiv P.C. Johansen.



Der rangeres i nordenden af stationsterrænet i Næstved i nov.-dec. 1944, med Post I til højre. Til venstre huse ved Nordre Fari-magsvej. Danmarks Jernbanemuseum.

Begge de brændte tankvogne var danske: DSB ZE 502 914, tilhørende Dansk Shell A/S, og ZT 508 136 (PTR 9597), en hjælpetankvogn udlejet til Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolie (IC). De var efter sabotagen så beskadigede, at de blev udrangeret og ophugget.

Lørdag den 31. marts 1945 slog sabotørerne atter til.

Klokken 21.45 blev overportør R.C. Jensen i Næstved stations nordre signalpost, Post I "holdt op" af to sabotører, og da signalhus-passer, overportør T. Nielsen intetanende mødte i Post I kl. 22.00, tvang sabotørerne også ham til i tavshed at udføre de ordrer, som sabotørerne pålagde de to mænd.

Da overassistent K.R.W. Seye tiltrådte nattevagten som fungerende på stationen kl. 22.00, fik han af kollegaen A.M. Gottschalck overdraget følgende forhold: Tog 135 holdt i spor V med togmaskinen i kulgården. Tog 12 holdt i spor VII. Begge disse tog skulle afvente tog 263, der var under indkørsel. Tog 2144 holdt i spor IV og var ikke færdigekspederet.

Tog 263 ankom kl. 22.00. Tog 12 afgik kl. 22.00 og tog 135 afgik kl. 22.15. Da overassistent Seye kom ind i Kommandoposten fra ekspeditionen af disse tre tog, ringede han til Post I og spurgte, hvorledes det gik med ekspeditionen af tog 2144. Af overportør T. Nielsen fik han svaret, som så ofte før, at toget ikke var nær færdig og at det sikkert ville vare nogen tid, inden rangeringen var afsluttet. Heri var der intet usædvanligt, da 2144's rangerarbejde ofte trak i langdrag.

Imidlertid var rangerlederen ved tog 2144's afgående maskine, ekstraarbejder T. Christoffersen på vej med maskinen fra maskindepotet til nord blevet standset af et lyssignal i spor 3, ca. 150 m syd for Post I. Maskinen var der blevet entret af to sabotører, der med pistol i hånd tvang ham til at udrangere de fire benzolvogne fra maskinsporet og derefter køre disse ud på fri bane ad spor IV, og turen gik på ny til Ganges Bro. Her blev togmaskinen af sabotørerne beordret tilbage til Næstved station.

Få minutter senere (kl. 22.27) ringede lokomotivføreren fra 2144's maskine fra tjenestetelefonen ved signalet i nord til Kommandoposten for at få tilladelse til indrangering. Efter at lokoføreren havde forklaret overassistent Seye, der indtil da var uvidende om begivenhederne, hvad der var sket, hørtes fire eksplosioner og der sås et stærkt brandskær. Herefter blev maskinen indrangeret af ekstraarbejder Christoffersen, og kl. 22.34 ankom den til stationen. Lokomotivføreren var P.L. Pedersen, Næstved. Lokomotivfyrbøderen var J.O. Jensen, ligeledes Næstved.

Forinden indrangeringstilladelse blev givet, afæskede overassistent Seye signalhus-passeren i Post I en forklaring, og denne oplyste ligeledes, hvad der var foregået.

Sabotørerne forsvandt kl. 22.30, da de af telefonsamtalen mellem Kommandoposten og Post I forstod, at 2144's maskine var kommet tilbage.

I mellemtiden var brandvæsenet, CBU-kolonnen, baneformanden, Togkontoret i København samt Næstveds stationsforstander blevet underrettet. Togkontoret blev forespurgt, om stationen skulle underrette Værnemagten, men Togkontoret svarede, at det gjorde det selv.

Stationsforstanderen kom til stede og blev underrettet om begivenhederne og aftalte de nødvendige underretninger med overassistenten, hvorefter han begav sig til Kommandoposten, hvor lokoføreren og signalhus-passeren fra Post I endnu befandt sig. Sidstnævnte udtalte på forespørgsel, at han af sabotørerne var blevet truet til at åbne den ellers aflåste dør til signalhuset.

Klokken 1.14 meldte baneformanden, at branden var dæmpet så meget, at vognene kunne afhentes. Samtidig indløb meddelelse fra en udsendt strækningspatrolje om, at sporene mellem Næstved og brandstedet var i orden. Klokken 1.45 tog overassistent Seye med rangermaskinen ud at indrangere de brændte vogne. Da de tre af disse var stærkt beskadiget, måtte de køres ind med stor forsigtighed. Trods megen omhu løb et hjulsæt på forkert spor i sporskifte 11-15, der med forsæt måtte opskæres,

Små Q-vogne fra Privatbanerne

Dekas

DK-872407

TKVJ QA 211
ca. 1943-61



DK-872408

TKVJ QA 233
ca. 1943-61



DK-872411

HHJ Q 161
ca. 1944-62



DK-872409

FFJ QF 290
ca. 1944-62



DK-872410

FFJ QF 316
ca. 1944-69



DK-872412

OHJ QC 322
ca. 1944-56



Første serie små Q-vogne fra danske privatbaner er på vej i butikkerne.

Vær sikker på dit eksemplar, og bestil hos din lokale Dekas forhandler !

Vejl. udsalgspris

369,-

www.dekas.dk

DekasModeltog

Dekas - Herstedvang 8 - 2620 Albertslund - Denmark



Tre af de fire beskadigede tankvogne på Næstved station efter sabotagen ved Rislev 31. marts 1945. Foto i april 1945: W.E. Dancker-Jensen, arkiv P.C. Johansen.

da vognene ikke kunne skydes tilbage uden at blive afsporet. Vognene var anbragt på stationen kl. 3.15.

Benzolen i de saboterede vogne var en civil leverance af såkaldt "motorbenzol", som ved Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolies mellemkomst var købt af det danske oliefirma Alfred Olsen & Co. (AOCO) hos Arbeitsgemeinschaft Deutsche Benzol-Erzeuger i Bochum. Der var således ikke tale om en tysk transport men om benzol til de få danske forbrugere, der endnu havde tilladelse til bilkørsel, og som var afhængig af leverancer fra Tyskland, som fx brandvæsen, læger og andet beredskab. Motorbenzol kunne opblandes med benzin, hvilket gav benzinen ethøjere oktantal, eller bruges "ren" i motorpumper etc.

Benzolen kom fra firmaet Adolf von Hanseemann i Dortmund-Mengede, Essen i Westfalen og var den 21. februar 1945 afsendt i fire jernbanetankvogne: DR Hannover 587 123, DR Essen 504 563, DR Essen 507 178 samt DR Essen 505 952. Transporten, som altså havde været mere end en måned undervejs, var gået over Warnemünde - Gedser og var bestemt for AOCO's afdeling i Odense. Afsender og modtager blev nu underrettet om sabotagen, og afsenderen anmodede om disposition.

Den 1. april kl. ca. 12.30-12.50 blev der af det tyske sikkerhedspoliti i Præstø afholdt et orienterende forhør over de implicerede jernbanemænd; politiet ville komme igen senere.

Samme dag kl. 16 indtraf en major fra Værnemagten i spidsen for en styrke soldater, der medbragte en mængde tomme beholdere. Majoren erklærede, at Værnemagten beslaglagde den tilbageværende benzol, men lovede efter nogen diskussion senere at tilstille stationen en opgørelse over, hvilket antal liter man havde taget. Ordnung muß sein. Herefter blev afsender og modtager af vognene underrettet om beslaglæggelsen.

Den 5. april 1945 meddelte Major und Standort-Offizier I.A. Hockerup, at den af Værnemagten beslaglagte mængde benzol udgjorde ca. 8,5 m³, der alle stammede fra Essen 505 952. Benzolen blev transporteret til København.



DSB Kørekran Nr. 3 med Løbevogn Nr. 6 og 5 på Centralværkstedet i København i august 1945, istandsat efter sabotagen ved Rislev. (Danmarks Jernbanemuseum)

Vognene var dermed fuldstændig tømt for benzol, men kun Essen 505 952 var efter sabotagen i en sådan stand, at den eventuelt ville kunne køre hjem på egne hjul, mens de øvrige tre vogne først skulle demonteres og måtte forsendes pr. vogn. Men arbejdet med demonteringen var endnu 1. maj 1945 ikke færdigt.

På grund af den herskende kulsituation – navnlig i Jylland – mente DSB i øvrigt ikke, at det foreløbig var forsvarligt at hjemsende vognene. Der var desuden – oplyste vognfordeleren – et antal danske vogne sydpå, som DSB formentlig heller ikke fik hjem foreløbig. DR Essen 505 952 var ikke skadet i undervognen og blev derfor planlagt hjemsendt på egne hjul.

Natten til den 5. april 1945 sprængte sabotører på Falster jernbanebroen over Marrebæk Kanal i km 25,9 mellem Væggerløse og Fiskebæk, så forbindelsen blev afbrudt mellem Nykøbing Falster og Gedser.

Fra København afsendtes et særgodstog (8603) med bl.a. Kørekran Nr. 3, som var DSB eneste kørekran øst for Storebælt, og DSB Hjælpevogn A Nr. 2 og Hjælpevogn B Nr. 2.



Næstved maskindepots kulgård set mod sydøst fra Rampen 11. marts 1958. Til højre et hjørne af Luxols anlæg med bl.a. et par tjærebekholdere og fabrikkens tankvogn, der endnu er koksgrå. Foto: Jens Bruun-Petersen.

Modstandsbevægelsen i Næstved fik fra deres folk på jernbanen meddelelse om, at kranen var undervejs, og sendte straks en gruppe af sted til Rislev. Mellem Herlufmagle og Rislev blev toget stoppet af banenæstformand H.V.S. Nielsen, der tvunget af pistolbevæbnede mænd svingede med en rød lanterne midt i sporene, og da lokomotivet var standset, sprang flere bevæbnede mænd frem. Personalet på særtoget var meget imødekomende og anviste sabotørerne de mest sårbare steder på kranen, således at de kunne gøre den ubrugelig i længere tid uden lige frem at ødelægge den. De to forreste vogne i særgodstoget. Hjælpevogn A2 B2 blev medtaget til Næstved, mens togets øvrige 30 aksler blev efterladt ved Rislev. Kranen, der blev benyttet overalt på Sjælland efter større jernbanesabotager, blev ved denne aktion sat ud af funktion for et tidsrum af ca. to måneder.

Konsekvenserne af sprængningen af broen ved Marrebæk viste sig at være ret omfattende, idet østre vange i broen var sprængt, og reparationsarbejdet ville tage længere tid, især nu da kørekranen måtte undværes.

Sabotørerne i Næstved foretog kun én egentlig jernbanesprængning, da jernbanerne på Sjælland ikke havde strategisk betydning. De skulle ikke sprænge jernbaner, og de blev lidt forbavsede, første gang de fik at vide, at Vordingborg-gruppen havde indledt sprængninger af Sydbanens banelegeme. Men det var formentlig efter ordre. Næstved-gruppen fik ifølge Frits Larsen kun én gang ordre til at sprænge banelegemet på Sydbanen, og det skete syd for Horsmoseskoven ved Rønnøbæksholm. Hvem der stod bag de to tidsindstillede bomber ved Rislev i november 1944, er derfor uvist.

Gestapo kendte Frits Larsens dæknavn men kunne ikke finde ham. Bortset fra den store sprængning på havnen var det sjældent at se ham i direkte aktion, men det var efter ordre. Selv om det kneb hårdt, når han skulle stå et stykke fra en aktionsplads og se på arbejdet, så havde han den strengeste ordre til ikke direkte at deltage i sprængningerne, bortset fra den store aktion mod tankanlægget. Gestapo var blevet klar over hans navn, og Frihedsrådet gav derfor ordre til, at han som leder ikke måtte løbe den store risiko for tilfangetagelse. Børge Carmel fik i øv-

rigt den samme ordre. Både Gestapo i Næstved og hovedkvarteret i Præstø havde fået Frits' dæknavn, og de fór rundt efter ham. En nat fór de således rundt oppe i Østergade i Næstved for at finde en mand ved navn Frits Berg – de troede, at det var Frits Larsens sande navn, men de fik ikke fat i nogen. Imens Gestapo-folkene løb rundt, sad Frits Larsen i sit natkvarter for den nat adskillige hundrede meter fra, hvor tyskerne fór rundt efter ham. Det morede han sig over efter krigen.

Det lykkedes Gestapo at finde ti af Næstved-gruppens folk, men trods alle mishandlinger og trusler holdt de tand for tunge, selv om måske nok navnet Frits er blevet nævnt.

En fra sabotage-gruppen, Aksel Petersen, Grønnegade i Næstved, blev stukket efter en anden aktion på havnen. Han blev dømt til døden men senere benådet med livsvarigt fængsel. Derimod forløb alle de mere end 60 våbenmodtagelser uden en eneste arrestation.

Efter Befrielsen fortsatte Frits Larsen sin militære karriere ved regimentet i Vordingborg, først som kaptajn, senere som major.

I september 1945 meldte den berygtede chef for Gestapo i Danmark, Dr. Jur. Karl Heinz Hoffmann, som under Besættelsens sidste måneder havde opereret i Sydsjælland, sig til englænderne i Hamburg. Karl Heinz Hoffmann blev overført til Danmark og dømt til døden ved Københavns Byret i 1948, men året efter ændredes dommen til 20 års fængsel. I 1952 blev han løsladt, udvist af Danmark og slog sig ned i egnen omkring Koblenz i Tyskland, hvor han levede til sin død i 1973.

I Sydsjælland, navnlig på Præstøegnen og på Næstvedegnen, havde man flere høns at plukke med den storpralende Hoffmann, der bl.a. ledede anholdelserne af en række mennesker i Sydsjælland. Hoffmann havde været meget forbitret over benzinsabotagen i Næstved, og navnlig var han vred over det dristige kup, da benzintankvognene blev slæbt til Rislev og sat i brand. I den anledning foretoges en masse afhøringer i Næstved, og Hoffmann hævdede – med rette – at der in-

gen tvivl var om, at sabotørerne havde fået hjælp på Næstved station. Han truede med at arrestere hele stationspersonalet men afstod dog fra dette foretagende, da han fik stukket i næsen, at tyskerne jo holdt hele baneområdet bevogtet.

Karl Heinz Hoffmann var modstandsbevægelsens største fjende, og han havde stor succes med det. Helt frem til Befrielsen anholdt Gestapo modstandsfolk og sendte dem i KZ-lejr. Han var blevet sendt til Danmark i 1943 for at oprette en dansk filial af det tyske hemmelige politi, Gestapo. Baggrunden var den tiltagende danske modstand mod Besættelsen, der havde ført til sabotageaktioner og likvideringer af tyske soldater på åben gade.

Hoffmanns ordrer kom direkte fra Hitler, og de var skræmmende i al deres krystalklare enkelhed: Modstandsbevægelsen skulle nedkæmpes, og jøderne i Danmark sendes i koncentrationslejr.

Helt frem til Befrielsen anholdt Gestapo modstandsfolk og sendte dem i KZ-lejr, og drab på tyske soldater blev hævnnet med såkaldte clearingdrab på tilfældige danskere.

Karl Heinz Hoffmann var en sammensat natur. Som chef for Gestapo i Danmark 1943-1945 var han ansvarlig for besættelsesmagtens tortur af danske modstandsfolk, men Hoffmann holdt sig helst på afstand af rå vold. Han var en charmerende mand med glimt i øjet og et stort, velplejet hår. Han var en kultiveret mand, der yndede at føre lange, intellektuelle samtaler med prominente fanger som de fremtrædende, intellektuelle modstandsfolk Børge Outze og Mogens Fog. Han var også aktivt optaget af sit sociale netværk, der ikke mindst bestod af kvinder. Den givetvis charmerende tyske jurist fik nære relationer til en stribe danske overklassekvinder, bl.a. statsminister Erik Scavenuis' hustru Alice, der tilsyneladende efter krigen var optaget af at lægge amoureuse planer for sin datter og Hoffmann, når han slap ud af fængslet.

Under sit ophold i Danmark nåede Gestapo-chefen at have adskillige elskerinder, der faldt for den charmerende nazi-tortur-boss. Alice Scavenius har udtalt, at Hoffmann var en mand, der var nødt til at have "en flamme på hvert et gadehjørne".

Blandt de mange damer, som faldt for nazi-chefen, var den billedskønne fotograf og modejournalist Ketty Selmer. Vedholdende rygter hævdede også, at han havde et forhold til en kendt skuespiller, men det er aldrig blevet bekræftet.

Hoffmann sad med på møderne, hvor det blev vedtaget, hvem der skulle myrdes, og han gav personligt ordre til, at modstandsfolk og andre blev udsat for "skærpet forhør" – et raffineret ord for tortur.

Det praktiske arbejde med at uddele pisk og cigaretbrændermærker overlod han dog til andre som fx den berygtede torturbøddel Ib Birkedal.

Hoffmann holdt sig helst på ti skridts afstand af uhyrlighederne. Han var aldrig til stede ved tortur, men han var selvfølgelig klar over, at det fandt sted.

Selvom Karl Heinz Hoffmann var overbevist nazist, var han ikke nogen stor tilhænger af jødeforfølgelserne. Han var med



DSB Hjælpevogn B Nr. 2 (tv.) og A Nr. 2 (th.), som ledsagede DSB Kørekran Nr. 3 i toget mod Falster. Centralværkstedet i København i 1943. (Danmarks Jernbanemuseum)

til at bløde op på de strenge ordrer, da jøderne skulle indfanges i København og omegn med hjælp fra danske SS-frivillige. Han gav ordre til, at der kun skulle ringes på – dørene måtte ikke sparkes ind, hvis der ikke blev åbnet. Dermed fik jøderne et forspring til at flygte, og da turen gik over Øresund, var kun få SS-folk udkommanderet til at holde vagt.

Det var ikke særlig svært at få jøderne uset til Sverige, men det vidste de personer, der stod for overfarten, ikke. De følte, at det var forbundet med stor fare. Trods dette blev en mængde jøder taget af tyskerne, men hovedparten slap væk.

Da Gestapo i deres raseri over de vellykkede sabotageaktioner med benzinvogne og lignende i Næstved og Rislev skulle have en syndebug, arresterede de O.B. Stigsgaard, en lokal overbetjent. Stigsgaard havde det trælse job at lede jernbanepolitiet, dvs. at han skulle kontrollere jernbanestrækningen fra Lou til Englerup og derved hindre sabotørerne i at udfolde sig. Under sig havde han en hær på 40 politimænd. Stigsgaard sled sig med nogenlunde humør gennem "svelletæller-tilværelsen", og hans stilling til tyskerne var der ingen, som tog fejl af, så det var på en måde forståeligt, at han blev taget. En nævenyttig kvinde havde stukket ham til tyskerne, og skønt Stigsgaard med rette kunde hævde, at han intet som helst havde haft med sabotageaktionerne at gøre, blev han sammen med andre sydsjællændere ført til Vestre Fængsel i København, hvor han holdtes fængslet lige til Befrielsen. Det var en hård omgang, som bl.a. kostede overbetjenten 15 kilo.

Efter løsladelsen fik Stigsgaard dog sit huld igen, og humøret var der heller ikke noget i vejen med. Han passede med flid sin gerning som munderingsmester i Politiet, som kontrollør ved Kvægtorvet og i øvrigt de mange andre roller, han havde som overbetjent; respekteret af hele staben på politigården og vellidt af de mennesker, han kom i kontakt med.

Den 12. maj 1945, otte dage efter Befrielsen, skrev Trafikministeriet til Statsbanernes 1. Distrikt og bad dette til underretning for Stats-Brandforsikringsfonden bekræfte, at de tre ødelagte vogne efter sabotagen ved Rislev den 31. marts var hjemsendt på andre vogne, og at vogn Essen 505 952 var hjemsendt på egne hjul, uden at Statsbanerne havde haft udgifter til istandsættelsen. Det var de imidlertid ikke; alle vognene henstod endnu på Næstved station, hvor det lokale firma I/S Luxol Kemiske Fabrikker var stærkt interesseret i at købe den mindst beskadigede af vognene.

Tankvognen fra Luxol



Luxol-tankvognen i juli 1964, nyrevideret med sort tank og efter at trykluftbremsen var blevet ændret til kun trykluftledning. Firmanavnet er ændret fra "I/S Luxol Kemiske Fabrikker" til "A/S Luxol kemiske fabrikker". Fotograferet af P.C. Johansen på Centralværkstedet i København.

Af Morten Flindt Larsen og Flemming Søeborg

Den tyske producent Tillig har i år udsendt en model af en tjæretankvogn fra firmaet I/S Luxol Kemiske Fabrikker, Næstved, hvilket i sammenhæng med foranstående artikel er en god anledning til at afdække et lille stykke dansk jernbane- og industrihistorie.

Firmaet Luxol, der i dag er mere end 100 år gammelt men nok ret ukendt for mange, blev grundlagt i 1914 af fabrikant Aage Nelleman i form af en lille fabrik til fremstilling af tagtjære og træfarver, som han installerede under meget beskedne forhold i en baggård i Østergade i København. Fabrikken skiftede senere ejer, og i 1923 blev den overtaget af den 34-årige fabrikant Thv. Andersen, der flyttede produktionen til Kählersvej i Næstved, hvor han lejede en bygning af Statsbanerne. I 1928 og igen i 1929 nedbrændte hele virksomheden, og samme år opførtes en ny bygning. I de følgende år blev der flere gange foretaget udvidelser såvel af virksomheden som dens produktionsområde, idet man fra midten af 1930'erne fremstillede asfalt-emulsion, vejtjære samt såkaldt Luxobeton og Granulit til belægning på veje, gader, fortove, gårdspladser osv. Hertil kom en produktion af forskellige kemikalier bl.a. trækul, træsyre, benzol, toluol, stenkulsnafta, Luxolin, kreolin osv.

Fabrikken afsatte sine produkter til amter og kommuner samt til grossister landet over. Desuden oparbejdede man i midten af 1930'erne et stort salg af fiskeritjære-produkter og imprægneringspræparater til fiskere. I 1935 beskæftigede fabrikken 12 mand.

Til sine transporter af tjære m.m. lejede Luxol i maj 1934 to jernbanetankvogne hos firmaet Anker Heegaard, som var det store tyske vognudlejningsfirma Eisenbahn-Verkehrsmittel A.G.s danske repræsentant. De to vogne, DSB Zr 503 203 og 503 204, som der ikke kendes fotos af, var på ejerpladerne med Anker Heegaards navn fra den 26. maj forsynet med en besked tilføje: "Til Disposition for Luxol". Dette blev allerede den 29. juni 1934 på 503 203 ændret til: "Til Disposition for Phønix", så det var en kort fornøjelse for Luxol at leje den vogn. Lidt mere brug havde man øjensynlig for Zr 503 204, som fik påskriften ændret til: "Til Disposition for P. Johansen" den 3. januar 1935.

Så kom 2. Verdenskrig, hvor samfundet fik andet at tænke på end asfalt-emulsion og vejbelægninger, og hvor fabrikken i Næstved kørte på lavt blus. 2. Verdenskrig betød på mange måder et vendepunkt – især trafikalt.

Før krigen var trafikken ret langsom og let – hjultrykket lå på højst 1,5-2 tons – vejenes opgave var stort set at betjene den lokale trafik samt tilførslerne til jernbanen, der almindeligvis tog sig af fjerntransporterne.

Der var en vis harmoni mellem vejenes opbygning (ca. 25 cm vejmaterialer), vejenes udformning (bredde, profil o.a.) og de trafikmidler, der benyttede vejene.

Efter krigen blev trafikken på vejene bl.a. på grund af større og bedre biler hurtig og ret tung med hjultryk på ca. 4 tons.



Næstved maskindepots kulgård set mod sydøst fra Rampen onsdag 14. juli 1971. Kulgården er tømt, dampdriften er ophørt. Til højre et hjørne af Luxols anlæg med bl.a. et par tjærebeholdere og fabrikkens tankvogn, der nu er sort. Arkiv "Lokomotivet",

Vejnettet blev belastet i takt med udviklingen inden for erhvervslivet, og dette krævede naturligvis en ganske betydelig udbygning af vejnettet, så der igen blev harmoni mellem vej og transportmiddel, og da udbygningen af vejnettet dvs. forstærkning, udvidelse og omprofilering ikke holdt trit med de forøgede trafikbelastninger, gjaldt det nu om hurtigst muligt at få bragt tingene i orden.

Da der blev stor efterspørgsel på asfaltbaserede vejmaterialer, etablerede Luxol Kemiske Fabrikker sammen med Korsør Stenforretning en filial i Østjylland: Man overtog Trige Skærfefabrik i landsbyen af samme navn ved Århus. Her beskæftigedes omkring 1950 ca. 30 mand, der producerede sten i forskellige størrelser, som med tipvognstog førtes ind til fabrikken. Her blev stenene vasket, sorteret og knust, hvorefter materialet blev videresendt, udelukkende pr. lastbil.

Anderledes så det ud med fabrikkens forsyning med tjære til produktionen. Her blev store partier traditionelt leveret pr. jernbane, så her ville det med udsigt til et boom i aktiviteterne være ønskeligt for fabrikken at kunne disponere over egen jernbanetankvogn.

Den 4. januar 1946 skrev I/S Luxol Kemiske Fabrikker til De danske Statsbaner vedrørende køb af tankvognen Essen 505 952, som efter sabotageaktionen ved Rislev henstod i hullet

tilstand på Næstved station. Vognen var tidligere tilhørende Bergbau A.G. Ewald-König Ludwig, Recklinghausen Süd, Zeche König Ludwig.

I svaret, som Luxol modtog fra Ministeriet for offentlige Arbejder den 9. februar, skønnedes det, at vognen i istandsat stand ville koste ca. 13.000 kr. Dette beløb oversteg imidlertid, hvad firmaet havde påregnet at investere i vognen, så den 18. februar forespurgte Luxol Udenrigsministeriet, om firmaet kunne enten låne eller leje vognen, og i så fald, om den betalte leje kunne godskrives den forlangte pris ved et eventuelt senere køb af vognen – hvilket ville være meget sandsynligt fx i 1947.

Udenrigsministeriet sendte den 6. marts 1946 Luxols forespørgsel videre til Direktoratet for Vareforsyning og anmodede dette om en udtalelse. Forespørgslen mandede ud i at, Luxol den 3. juni til låns overtog vognen, der kun måtte benyttes i indenlandsk trafik og på selskabets ansvar, samt at selskabet måtte være indstillet på, "at den Myndighed, som erholder den endelige Dispositionsret over Vognen, kan kræve Leje af selskabet for det Benyttelse af Vognen", samt at retten til Benyttelse af vognen kunne tages tilbage, så snart den pågældende myndighed måtte kræve det. Den "pågældende myndighed" var SHAEF, Supreme Headquarters of the Allied Expeditionary Forces, altså "de allierede styrkers hoved-

kvarter". Vognen var tysk og tilhørte derfor ikke de danske myndigheder.

Kun to dage senere – den 5. juni 1946 – forespurgte lederen af Alfred Olsen & Co.s tankanlæg i Odense, Bo Bojesen, "vogninspektøren" i Næstved, om hvem der solgte de fire saboterede vogne fra Rislev. Alfred Olsen & Co., som 9. januar 1946 havde skiftet navn til Danish American Gulf Oil Company A/S, havde erfaret, at tankvogn 505 952 var "udbudt til salg til anden side". Der var på markedet interesse for at købe brugte tankvogne, som erstatning for vogne forsvundet i det sydlige udland, men her kom Gulf Oil et par postgange for sent.

Allerede den 29. marts 1946 havde SHAEF frigivet de tre stærkt beskadigede tankvogne for salg til De danske Statsbaner formedelst 10 øre pr. kg, og sidst i maj blev vognene transporteret fra Næstved til Statsbanernes Centralværksted i København, hvor diverse brugbare dele blev indvundet, inden vognene blev hugget op. SHAEF mente ikke, at det tjente noget formål at transportere vognene til Tyskland til militært brug, da der dér manglede reparationsfaciliteter.

Efterfølgende bekræftede Udenrigsministeriet den 17. juni 1946, at de fire tankvogne af de allierede myndigheder blev betragtet som krigsbytte, og at de tre værst beskadigede af vognene nu var frigivet af de allierede myndigheder og overgivet til Statsbanerne til salg til fordel for den af Danmarks Nationalbank førte konto for provenu ved salg af efterladt tysk krigsmateriel, mens den fjerde vogn, 505 952 endnu ikke var frigivet, men med de allierede myndigheders tilladelse midlertidigt var udlånt til Luxol.

Essen 505 952 blev i juli 1946 sendt til istandsættelse hos Vognfabrikken Scandia i Randers. Vognens byggested og byggeår var ukendt, akselafstanden var 4.000 mm, længde over puffer 8.600 mm (cylinderpuffere), tankens rumindhold var 18.700 liter, last 15.000 kg og påmalet tara 11.150 kg. Vognen var forsynet med rangerskruebremse og tryklufsbremse KKG med lastveksel samt nødbremseventil uden træk efter tysk normal (dansk Type 19). Trækkroge og koblinger var Model 1932. Akselgaflerne var formpressede af pladejern.

Vognen blev under opholdet hos Scandia istandsat og opmalet i sin tyske skikkelse og forsynet med revisionsdatoen 18. september 1946. Vogne fik tyske påskrifter, og tanken blev efter tysk mønster malet koksgrå. Herefter blev vognen overdraget Luxol "til låns" efter at være besigtiget på Centralværkstedet i København den 23. november 1946. Ved optagelsen som dansk vogn var det påregnet, at der skulle foretages følgende ændringer:

- Fjernelse af alle tyske påskrifter og anbringelse af danske.
- Tyske lastvekselskilte udveksles med danske.
- Anbringelse af to sikkerhedskoblinger.
- Fuldstændiggørelse af bremsehus.

Derudover var der ved besigtigelsen fundet en revne i en længdedrager, en revne i en skråplade samt tre revner i beholderen. Som følge af beholderreparationen måtte beholderen renses indvendig før reparationen af disse revner og efterfølgende trykprøves. Det skønnedes i 1946, at vognen var mindst 25 år

gammel, altså et produkt af den store tyske tankvognsproduktion under og umiddelbart efter 1. Verdenskrig.

I januar 1947 blev vognen frigivet af SHAEF og den 25. marts blev den optaget i DSB's vognpark som ZE 504 101, efter at være eftersat og udgået af DSB's værksted den 17. februar 1947.

I 1962 startede Luxol produktionen af kalcineret flint i Kløv Kær ved Thisted, hvortil virksomhedens hovedsæde senere blev flyttet. Produktionen var baseret på et patent, som den daværende ejers far havde fået i 1936. Patentet omfattede iblanding af kalcineret flint i asfalt, således at man fik lyse vejoverflader, og produktet blev kaldt Luxovit.

Det var indledningsvis et specielt dansk fænomen at blande lyst tilslag i asfalten og produktet blev meget berømt, både i Danmark og i udlandet, fordi alle ved selvsyn kunne konstatere, at det var meget mere komfortabelt og sikkert at køre på lyse veje, især i mørke og regnvejr.

Siden 1962 var Luxol verdens førende leverandør af kalcineret flint. Vejmarkedet var indtil midten af 1980'erne absolut dominerende for Luxol, med en 50 % besparelse på elektriciteten til gadebelysning og en fordobling af sigtbarheden på ubelyste veje, som de primære salgsargumenter.

I 1960 havde Luxol afdelinger i Næstved, Mogenstrup, Roskilde, København, Trige og Herning. Hovedkontoret i Næstved flyttede i 1963 fra Kählersvej til en stor og moderne administrationsbygning på Ærøvej, samtidig med at man ændrede firmanavnet til A/S Luxol, men fabriksanlægget på Kählersvej bibeholdtes i endnu 10 år.

Fabrikkens jernbanetankvogn, som nu var over 50 år gammel, blev ophugget i 1973, samme år som fabriksanlægget på Kählersvej lukkede. I 1968 havde den fået UIC-nummer DSB 21 86 070 2 101-9 og var fortsat RIV-mærket for kørsel i udlandet. På grund af manglende rullelejer havde vognen dog ikke måttet befare DSB's strækninger siden 1. januar 1970 og Luxol ville ikke bekoste at forsyne den med godkendte lejer.

Trafiksikkerhed koster penge, og i takt med at bevillingerne hertil blev færre, gik Luxols salg af Luxovit noget tilbage, og virksomheden måtte se sig om efter nye markeder og/eller nye produkter. Der bød sig en mulighed for at komme ind på det engelske marked indenfor områderne keramik, byggeindustrien og det store engelske marked for pyntesten. Samtidigt havde Luxol fået et godt salg til byggeindustrien i Danmark, hvor der var et behov for farvede sten, og hvor Luxol omkring 1989 fandt frem til en keramisk glasur, som kunne give de hvide Luxovit-sten enhver ønskelig farve.

I 2011 havde Luxol et bredt vareprogram, et godt spredt kundegrundlag i mere end 10 lande og en eksportandel på ca. 85 %.

I perioden 1970 til 1999 var Luxol under navnet Superfos-Dammann-Luxol A/S ejet af Superfos Construction, der siden blev solgt til det svenske vejfirma NCC. NCC var ejer af fabrikken frem til 2006, hvor Luxol blev købt af den franske byggekoncern Gagneraud Construction.

Luxol-tankvogn fra Tillig

Luxol-vognen fra Tillig. Foto SoB.



Tillig har på basis af sin ældgamle Prefo-tankvogn udsendt en model af en grå Luxol-tankvogn, DSB ZE 504 101. Detaljer så som bremsepladform, mandehul, lejder, trin stemmer nogenlunde med forbilledet, selvom der er divergenser ved bl.a. lejderen og løbebroen. Har man en gammel Prefo- (eller Tillig-) model liggende i brokkassen, kan lejderen herfra dog let flyttes over på Luxol-modellen og løbebroen ændres til kun at være på den ene side af tanken, hvorved modellen vil vinde betydeligt i udseende.

Tanken er antracitgrå med røde advarselstrekanten i enderne og bittesmå, gule lyn midt på siden. Tanken har den grå tyske farve fra istandsættelsen i 1946. Modellen har revisionsdato i 1961. Desværre er påskrifterne trykt med en ikke helt korrekt skrifttype både på litreringspladen, ejerpladen og vangerne. De

færreste vil dog næppe lægge mærke til dette, "når musikken spiller". Af litreringspladen fremgår det, at vognen må transportere: "Tiære, Asfalt og Brændselsolie" (med trykfejl!), hvilket er korrekt for perioden 1947-1964. Luxols produktion af tjære stoppede omkring slutningen af halvtredserne, så fra 1964 måtte vognen transportere: Sprit, Asfalt og Brændselsolie.

De tekniske angivelser på modellens litreringsplade stemmer med ca. 1956-1964, dog ikke hjørnemærkerne. Forbilledet havde trykluftebremse (to hvide hjørnemærker) frem til 1964 og herefter kun trykluftledning, så det bør rettes. Trykluftebremsen var Kunze-Knorr G og på grund af manglende mulighed for vedligeholdelse af denne type styreventil, blev trykluftebremsen afmonteret formentlig ved revisionen i 1964, hvorefter vognen kun var ledningsvogn (ét hvidt hjørnemærke).

Ejerpladen viser korrekt ejerskab og hjemsted, men vel at mærke for perioden fra 1964 til udrangeringen. Vil man forsyne vognen med det korrekte firmanavn 1947-1964 (I/S Luxol Kemiske Fabrikker), som matcher den grå tank, må man søge hjælp hos fx KM-Text eller Skilteskoven og samtidig forsyne vognen med en ejerplade i den korrekte "danske" størrelse.

Der har af DWA Hobby tidligere været produceret en lille serie Luxol-tankvogne på basis af en Fleischmann-grundmodel, som imidlertid på en række punkter adskiller sig fra forbilledet. DWA's model har sort tank og litrerings- og ejerplader som fra 1964 til 1968.

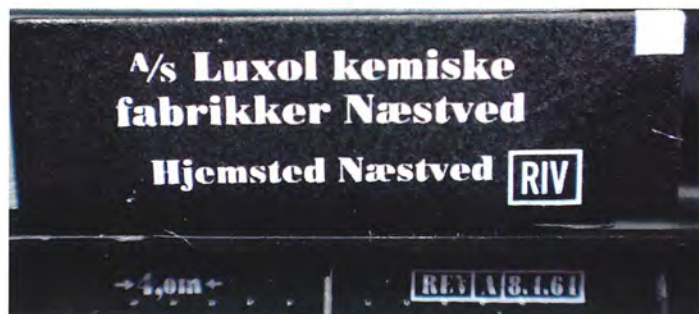
Tillig art. nr. 76794 DSB Luxol-tankvogn ZE 504 101. Epoke III, H0-model. Pris ca. kr. 300,-.

Kilder til artiklerne Jernbanesabotagerne ved Rislev og Tankvognene fra Luxol

- "Luxol Fabriker" i: *Dansk Handel og Industri* (Bd. 1): Holbæk, Sorø, Præstø. Frederiksborg og Københavns Amter, af M. K. Gudmundsen (red.). Odense, 1936.
 - Krogh, Peter. "En Landsby med Stor-Industri" i: *Landet*, 1. december 1949.
 - "Daglige Beretninger om Begivenheder under den tyske Besættelse". Redaktør Søren Hansens Beretninger om Tiden fra d. 19. September 1944 til d. 4. Maj 1945. København, 1946.
 - "Gestapochefen" af: Niels-Birger Danielsen og Suzanne Woweren Rasmussen. København, 2011.
 - *Luxol* (firmatidsskrift)
 - *Information*
 - *Næstved Tidende*
 - *Vordingborg Dagblad*
 - *Informationer fra Luxols hjemmeside indhentet i 2011 og 2021.*
 - Endvidere er benyttet DSB's sagsbehandling vedrørende sabotageaktioner og Luxols tankvogne, som befinder sig på Rigsarkivet og hos Danmarks Jernbanemuseum.
- Med tak til P.C. Johansen, Ole Møller Nielsen, Torben Andersen og Jens Bruun-Petersen.



Påskriftspladen på modellen. Foto SoB.



Hjemstavnspladen er for lille og har forkert typografi. Foto SoB.



Luxol-vognen til venstre, en Roco-vogn til højre - betydelig højdeforskel ved koblingerne, og pufferhøjden er også forskellig. Foto SoB.



Gelænder, løbepros, mandehul m.v. Foto SoB.

DF Modeltog
Made in Denmark

Find os på
Facebook
facebook.com/dfmodeltog



HOBBYMESSE – RØDOVRE

Lørdag d. 6 & Søndag d. 7 November

Vi har både nyheder og et stort udvalg af byggedele med...

Har du set de mange danske signal byggesæt fra Banetjenesten?

Et meget stort signal-program. Se dem alle på vores stand og få en "signal snak" ☺



Besøg vores stand på Hobbymessen
Stort udvalg. Mange nyheder og byggedele



Webshoppen
har altid åbent ➔

www.dfmodeltog.dk
info@dfmodeltog.dk

Svendborg-banen 145 år

Det første DSB-tog mod Svendborg på Odense Banegård i 1949 - muligvis generaldirektør Terkelsen med ryggen til med Dannebrog i pakken. Arkiv HGC.



Moderne nærtrafik med Desiro ved Odense Sygehus og Ringvejen, den 18. marts 2019.

Af Flemming Søeborg

Svendborg-banen undergik sidste år en markant ændring i driften: Efter at DSB har drevet sidebanen siden 1949, hvor Staten overtog Sydfyenske Jernbane (SFJ), er driften på ny overgået til et andet selskab, nemlig Arriva. Samtidig fyldte banen i år hele 145 år - på godt og ondt.

Når mine følelser for banen er lidt blandede, skyldes det, at driften siden den delvise renovering i årene 1999-2003 var blevet noget lemfældig. Ved renove-

ringen blev signalsystemet nemlig ikke skiftet ud, men blot lappet her og der med utallige afbrydelser og forsinkelser til følge. Jeg kørte selv næsten dagligt med banen i denne periode (indtil 2005), og ofte blev vi læsset af i Stenstrup med besked om, at der på et tidspunkt kom en bus for at køre os resten af vejen til Svendborg. På grund af de idelige forsinkelser var der ikke tid til, at toget kørte hele vejen til Svendborg, og vi passagerer blev om ikke smidt under bussen, så overladt til langsomme, nedslidte togbusser.

Eller jeg skulle af sted fra banegården i Svendborg, men der var ingen tog. I stedet holdt et par busser udenfor, uden skilte, så hver enkelt passager måtte spørge chaufføren, om bussen var gennemgående eller holdt ved alle trinbrætter - elendig information fra DSB og Banedanmark. Det er blevet bedre nu, hvor der efter små tyve års nølen er opsat skiltestandere med "Togbus" nær alle holdstederne, åbenbart i erkendelse af at Svendborg-banens elendighed fortsætter på ubestemt tid. Til sammenligning kan man tage Skagensbanen, der i samme periode blev totalrenoveret (altså



Formodentlig et Svendborg-tog med CLS-Mo i Odense den 26. januar 1975. Foto Olaf Hermansen.

også på det signalmæssige område) og i dag kører uden problemer, så vidt jeg ved. De fynske trafikpolitikere - hvis sådanne findes? - har altså sovet i timen eller har fokuseret på motorveje. I samme periode blev Svendborg-motorvejen jo anlagt og fungerer perfekt.

Sidste tur

Nå, tilbage til virkeligheden: En af de sidste dage med DSB som operatør på banen fik jeg mulighed for at køre med i førerrummet på et ordinært Desiro-tog. Jeg mødte op med mundbind på Odense Banegård i god tid før afgang og fik en lille introduktion til oprigningen af togsættet af lokomotivføreren, som jeg kalder Morten (han har ønsket at være anonym). Det tog ret lang tid, fem til syv minutter, inden toget var klart til afgang - noget, der ofte voldte problemer ved forsinkelser med knapt tilmålte "vendetider" i f.eks. Svendborg.

Vi fik afgang samtidig med et lokaltog til Fredericia, men nogen kapkørsel ud af banegården var der ikke tale om - selv om Morten ellers ofte havde oplevet det. Hurtigt var vi oppe i fart og krydsede under den fynske hovedbane, hvorefter vi var alene undervejs. Det var desværre sidst på efteråret og overskyet, hvorfor billederne dels blev lidt "uldnede", dels rystede - en Desiro ligger ikke så roligt på sporet, noget, man især mærker som passager, hvor de to toghalvdele vugger tydeligt frem og tilbage selv på ret spor.

Turen gik stille for sig, eller rettere ret hurtigt, for det var en af de afgange, hvor toget slet ikke standsede før Ring. Den ene station efter den anden blev sprunget over - Odense Sygehus, Fruens



Krydsning mellem to Mo-tog i Fruens Bøge 1974. Foto Hans Gerner Christiansen.



IC4 passerer overskæringen i Fruens Bøge 21. august 2019. Sporet til højre førte ind til Dalum Papirfabrik samt mod Nr. Broby-Faaborg.



Aktivitet på Hjallesø station oktober 1975. Der læsses kabler ved galgekranen. Foto Lars Viinholt-Nielsen.



Den harmoniske og fredelige Højby station en dag i 1950'erne. Stationen blev nedrevet i 2002. Foto Ole Winther Laursen.



En af de mindre kendte trinbræt på Svendborg-banen er Pederstrup med MQ 4129-4929, på vej mod Odense den 1. oktober 2020.



Krydsning mellem jubilæumstoget med R 946 og en rød Desiro på Højby station sommeren 2002.



En MK-maskine fra Odense på vej til Rimi i Ringe med vinvogne, set ved overskæringen på Lindved Trinbræt om morgenen den 7. oktober 1998.



Mt med sær-godstog på Ringe Banegård en dag i 1960'erne. I forgrunden drejeskiven og en pumpedræsine. Foto Hans Gerner Christiansen.

Bøge, Hjallesø med de nye letbanespor, det nedlagte trinbræt Lindved, Højby, Årslev, Pederstrup - og lige pludselig var det den store mellemstation Ringe. Her holdt lokaltog i spor 3, det modgående Svendborg-tog holdt i spor 2, og vi ankom rettidigt i spor 1. Godt at se, at trods covid-19-restriktionerne var der en hel del passagerer, der skulle med.

Efter et minuts ophold var der atter afgang, og heller ikke den videre kørsel frembød noget spektakulært - bortset fra, at det altid er en nydelse at se jernbanestrækningen ud af frontvinduet

fremfor fra passagervinduerne. At opleve, hvordan et fjernt overskæringssignal tænder og lover os fri passage, så vi kan fortsætte kørslen, ja, så føler man noget - vi - eller toget - har forrang ved overskæringerne.

Steril jernbane

Kværndrup, en stor station, flot renoveret, langt krydsningsspor, signalbro i den nordlige udkørselsende, mange signaler og skilte i retning mod Svendborg og den velproportionerede stationsbygning intakt, jovist - det er smukt og ny-

deligt, men - der mangler noget! Personale, passagerer, liv på station og perron, alt er væk, og meget af persontrafikken er lagt over på den parallelt løbende motorvej, der sikrer hurtigere transport mellem Fyns to største byer. Hvorfor beholdt man egentlig Svendborg-banen, når renoveringen var så halvhjertet? Det spørgsmål bliver ved med at spøge, når jeg ser de hel- og halvtomme stationer og trinbrætter.

Så blev det Stenstrup. Igen et af disse trøstesløse, livløse holdsteder, hvor stationsbygningen - selvom den var er-



En af de store SFJ-maskiner med stort godstog på Aarslev station cirka 1920. Arkiv Hans Gerner Christiansen.



Moderne materiel på Svendborg-banen i form af IC3 på Højby trinbræt kl. 15.15 den 23. august 2020.



'Topmøde' mellem tre DSB-Desiro på Ringe station den 11. december 2020 kl. 14.33 - en af de sidste muligheder for at se det. Dagen efter var det Arriva, der kørte her.



Moderne 'brutalisme-arkitektur' ved stationen i Ringe den 31. juli 2017.



Rudme station med ankommende damptog fra Svendborg ca. 1910. Arkiv Hans Gerner Christiansen.



Godstog trukket af Mx 1033 passerer Stenstrup station en dag i 1960'erne. Foto Hans Gerner Christiansen.



To Desiroer på vej mod Odense forlader Stenstrup Syd den 11. april 2018.



Eftermiddagsgodstoget, trukket af Mx 1116 og 1114, drøner igennem Svendborg Vest på vej mod Odense den 21. maj 1993.



Prøvekørsel med Nærumbanens Regiosprinter på Svendborg-banen. Krydsning på Kværndrup station den 13. september 1996.

klæret bevaringsværdig - blev revet ned et par år efter, at den store destruktionsbølge havde hærget banen i 2002: Her faldt Hjallesø, Højby, Pederstrup, Rudme, noget af Stenstrup Syd samt pakhuset i Svendborg trods lokale forsøg på at bevare nogle af bygningerne. Jeg boede lige overfor banegården i Svendborg og kunne dagligt følge ødelæggelserne - og det pudsige er, at pakhuset faktisk stadig ligger der, omend nu i "rematerialiseret skikkelse": Pakhuset blev nemlig sten for sten kværnet til grus på stedet, som efterfølgende blev læsset ned i hullet efter bygningen (kælderen), hvorefter det hele blev asfalteret over og i dag

bruges som rutebilstation! Jeg fik efter aftale med nedbryderne bevaret vejskiltet "Toldbodveien" med keramiske bogstaver fra bygningens opførelse i 1876 samt en hestebinding fra Rudme station - det kostede en kasse bajere samt en flaske rød Ålborg! Lars Viinholt-Nielsen fik ved den lejlighed en regnskabsbog fra loftet på Højby station, men ellers fandt håndværkerne ikke noget af interesse.

Vi passerede den nedlagte station Kirkeby, der ligger idyllisk inde midt i Hvidkildes store skov, Sørups lille, nedlagte station blev ligeledes passeret

uden ophold, og så blev det Svendborg Vest, et meget simpelt trinbræt, som nogle kræfter i byen helst så lavet om til endestation for Svendborg-banen. De arme passagerer, som nok bliver meget få i så fald, skulle derefter transporteres videre i busser ind til byen - og så kunne man lige så godt nedlægge banen helt. Mon de beslutningstagere og politikere, som er ellevilde med busser og opfatter jernbanen som et levn fra fortiden, nogensinde selv har sat sig i en bus for at køre til og fra arbejde? Som har oplevet generne ved ustandseligt at skulle skifte transportmidler og skramle af sted i togbusser - jeg tvivler.



Mo 1856 med ABg-vogn mod Odense har netop passeret Kirkeby station i 1974. Foto Hans Gerner Christiansen.



Tog fra Nyborg er ankommet i spor 3 til Svendborg den 21. juli 1963, og passagererne stiger ud. En DSB-ansat har parkeret sin Lloyd på perronen. Foto HBDS.

Ankomst til tiden

Vi ankom rettidigt til Svendborg. Stationsbygningen er lige som de fleste andre i landet stort set ribbet for indhold - af en eller anden grund måtte DSB for godt tyve år siden ikke længere drive restauranter, caféer og kiosker på banegårdene, selvom det var meget populære forretninger, der gav liv og omsætning lokalt. DSB blev offer for en politisk *vendetta*, hvis jeg må sige det sådan. Godstrafikken blev givet bort til lastbilerne, og pakhuse blev revet ned. Billetsalgene blev lukket, og nogle steder kom der Seven-Eleven-kio-

sker i stedet, hvor man knapt nok kunne købe sig en billet.

Der er ikke engang mulighed for om-løb i byen længere, og det er slut med de engang så populære udflugtstog å la "Tåsing Rundt", hvor hundredvis af cyklister kom med særtog fra Odense og/eller Jylland. Det er tydeligt for enhver, at jernbanerne egentlig kun er til besvær i det moderniserede, gennem-kontrollerede og afrettede Danmark, hvor discountløsninger er vejen frem. Miljøhensyn, klimaproblematik, trængsel og forurening - jamen, det løser vi da

med flere motorveje og billigere biler.

Tur/retur

Straks efter, at passagererne havde forladt toget i Svendborg, steg næste hold ind. Morten og jeg iførte os atter covid-19 mundbind, han tog sit udstyr med sig, vi gik ned i den modsatte ende, og han riggede toget til igen. Ganske rigtigt, der gik seks-syv minutter, før vi var køreklare. Der kom grønt lys i afgangssignalet, efter at bommene ved Frederiksgade og Brogade var sænket, og vi kørte nordpå igen. Vi holdt ved



Havnebanen i Svendborg er for længst ude af brug, og snart står der store, nye bygninger på kajen i stedet. Foto fra den 18. maj 2020.

de samme steder som på udturen, og ikke før i Ringe fik vi atter føling med de andre tog på strækningen. Efter 45 minutter var vi tilbage i Odense, hvor jeg takkede ham for turen. Han havde nu en pause inden næste tur, og for ham var det særligt vemodigt at skulle forlade denne bane, hvor han ofte havde kørt, men at skifte til den nye operatør ville han dog ikke. Det ville nemlig betyde, at han fremover kun skulle køre på denne strækning, og det ville nok blive noget ensformigt, den skønne udsigt eller ej.

Fra den 13. december 2020 var det så Arriva, der overtog driften, men siden har jeg mistet interessen for Svendborg-banen, selvom den næsten forløber i min baghave. Mere interessant var det, da DSB kørte på banen, og jeg ved at lytte til hjulstøjen ved passagen af de to sporskifter og få sekunder senere på den karakteristiske rumlen på broen over Odense Å ved Fruens Bøge kunne afgøre hvilket tog, der var tale om - om det var MQ, IC3, IC4 eller MR - hver enkelt litra havde dets egne lyde ved passagen, afhængigt af akselrækkefølgen og vægten. Nu er det udelukkende gråsorte Desiroer, der kører på min gamle bane - og lejlighedsvis en Mo eller en Triangelvogn fra Danmarks Jernbanemuseum.

I stedet for at vise en række ret monotone billeder fra den moderniserede Svendborg-bane har jeg valgt at illustrere artiklen med et bredt, repræsentativt udvalg af billeder fra de seneste godt 100 år, visende mange forskellige materieltyper. Billeder af Sørup station mangler, ellers er alle trinbrætter og stationer med. Billederne fra banens 125-års jubilæum 2001 er reelt taget året efter, i 2002, da fejringen på grund af ombygningen og nedrivningerne blev udskudt. Billeder uden fotografangivelse er taget af undertegnede.



Frederiksgade i Svendborg med bomme, det flotte træ, postbiler og Carlsberg-vogne den 21. juli 1963. Det meste er væk i dag. Foto Holger B.D. Sørensen.



Mange år senere - den 21. maj 1993 - så forholdene sådan ud i Svendborg med Køf 275, MZ 1413 og MR 4007. Omkring 1998 ophørte godstrafikken totalt, og sporarealet blev indskrænket.



Også ME har kunnet ses på Svendborg-banen med den svenske målevogn. I den modsatte ende var der en MZ, og desuden var der en Bns-styrevogn med. Januar 2001



Vi slutter turen med dette billede - R 946 er blevet til skrot, sporarealet er busterminal, og alle på billedet er blevet mange år ældre - det er fra den forsinkede jubilæumstur 2002.

Nye sporvognsbøger

Af Flemming Søeborg

Sporvejshistorisk Selskab (SHS) har i sommer sendt to nye bøger på markedet. Den ene omhandler sporvognsline 1 i København og afløser forgængerens, der udkom i 1983 - dengang udelukkende med ret gnidrede, uskarpe sort/hvide billeder.

Den nye bog, der er skrevet af Per Vadmand, er lavet med moderne teknik, og billederne fremtræder derfor skarpe, tydelige, med klare farver (hvor der er farvebilleder) og naturligvis med ny og væsentlig mere oplysende tekst.

Turen begynder med et historisk rids over udviklingen i store træk, hvorefter vi kommer med på en detaljeret tur fra den ene endestation til den anden, afsluttende med remiseture.

For "os gamle rotter" er der måske ikke så meget nyt, men det er dejligt at genopleve turene med linie 1 gennem byen - den var, ligesom linie 14, den vigtigste transport til og fra byen for min familie, og erindringerne står med hjælp fra dette hæfte knivskarpt, selvom linien som sporvogn blev nedlagt for næsten 55 år siden.

For yngre generationer vil der være mange "aha"-oplevelser imellem, for billederne viser ikke kun sporvognene, men også gadebilleder, huse, bygninger og trafikken generelt gennem mange årtier. Linie 1 havde rødder helt tilbage til den første hestesporvognsline i 1863, og da spor-

vognen forsvandt i 1967, er der tale om 104 års trafikal udvikling med en håbløs slutning. Et anbefalelsesværdigt hæfte.

Per Vadmand: Linie 1. Hæftet, 66 sider. SHS 2021. Pris ca. kr. 120,-. ISBN 97-91109-35-3.

Så vidt, jeg husker

Det er også Per Vadmand, der står for denne udgivelse. Her beskriver han sine barn- og ungdomsoplevelser med sporvognene i København og de første, nølende skridt hen imod en mere seriøs beskæftigelse med dem. Han var så heldig, at han som skoleelev blev udstyret med et skolekort, således at han på egen hånd kunne køre store dele af nettet igennem og få svar på mange spørgsmål om sporvognenes "liv og færden".

Per Vadmand har som voksen rejst i flere verdensdele og har besøgt mange sporvejssystemer og skildrer enkelte af dem i bogen, herunder det spændende system, der dengang stadig fandtes i Lissabon. Gennem mange år har han tillige været aktivt medlem og deltaget i arbejdet på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, hvor han også er kendt for sin optræden med Basie Trust Big Band. Kort sagt, en underholdende og fin bog at hygge sig med en aften.

Per Vadmand: Så vidt, jeg husker. Sporvognserindringer fra Danmark og omegn. SHS 2021. 86 sider, ryglimet. ISBN 9-788791-109348. Pris ca. kr. 175,-.

Københavns sporveje

Linie

1

Sporvejshistorisk Selskab

Det nye liniehæfte om linie 1



Den nye erindringsbog.

Rettelser

I sidste nummer var prisen for Volvo T350-byggesættet angivet forkert. Den korrekte pris er kr. 245,-, hvortil kommer evt. porto. I øvrigt leveres det nu med førerhus (ætsede dele).

En anden fejl var noget værre, da jeg kom for skade at blande de to vidt forskellige sporvogne FS 22 og KS 22 sammen - selvom de begge oprindeligt var to-etages vogne og nogenlunde lige gamle.

På side 23 gik det helt galt i det sidste afsnit linie 10-20, der faktisk bør slettes helt. Her skulle i stedet stå:

"FS 22 var af den specielle, frederiksberg-ske type med åben førstesal og blot én snoet trappe bagest. Denne type indledte fra 1899 epoken med elektriske sporvogne, drevet med strøm via køretråden. Allerede i 1901 blev Frederiksberg-linierne til Københavns Rådhusplads elektrificeret, og dette år begyndte den storstilede elektrificering af hele sporvognsnettet. FSEA-vognene blev i 1919 overtaget af Københavns Sporveje. Den 10. juni 1933 blev de sidste af disse vogne taget ud af driften, og en del endte som skure eller sommerhuse. To overlevende vognkasser bliver nu renoveret og genopbygget på Bornholm, mens en tredje, som i 1921 blev ombygget til én-etages vogn, afventer restaurering."

Man skal somme tider holde tungen lige i munden for at holde rede på omlitringeringer, ombygninger og vognumre i det hele taget. Tak til Erik Storgaard samt Leif og Jørgen Bang fra SHS for at have påpeget denne fejl.

Olaf Hermansen gør opmærksom på, at de to biler nederst på side 59 faktisk er i samme målestok - Jen-Tug-bilerne var meget små.

En læser efterlyser gode råd om, hvordan man kan male øjne, øjenbryn og andre, meget små detaljer på H0-figurer. Har nogle læsere et forslag til, hvordan det kan lade sig gøre?

Allan Testrup har forladt os

Af Flemming Søeborg

En af bladets trofaste læsere, en ægte jernbanemand og en stor personlighed, Allan Testrup, er død. Allan begyndte sit aktive jernbaneliv i 1957, hvor han blev optaget i Danske Statsbaner som trafikelev. Efter undervisning på Jernbaneskolen blev Allan udstationeret på Haslev station. Senere blev han udstationeret i f.eks. Holbæk og Tølløse, men kom også ud for at gøre tjeneste i togene. Helt grotesk var en oplevelse i togtjenesten, hvor lokomotivføreren og togføreren spiste frokost med øl og snaps, mens fyrbøderen alene måtte føre toget! Allan har i en spændende artikelserie her i bladet (nr. 28-38) berettet om sit lange liv og virke gennem 46 år ved DSB.

Allan begyndte i en tid, hvor DSB stadig var en stolt og selvbevidst etat, en bærende søjle i samfundet. Hans erindringer bærer præg af, at han var glad for sit arbejde med alle de udfordringer og oplevelser, det indebar. Han var avancerede med tiden til forskellige, betydningsfulde poster.

Han nød til fulde arbejdet ved jernbanen, og en af de historier, han yndede at fortælle om, var, da han som tjenstgørende på Roskilde Banegård ved bisættelsen af Kong Frederik IX. skulle være "adjutant" (stik-i-rend dreng) for overkontrolløren og tage imod meldinger fra personalet, når en opgave var udført. Alle ansatte i uniform skulle



Allan Testrup ved førerhuset på E 994, da han var begyndt på sine erindringer.

den dag bære hvide handsker og sørgebind.

Allan var afholdt af familie, venner og kolleger, og efter sin pensionering virkede han som frivillig medarbejder i arkivet på Danmarks Jernbanemuseum, hvor hans viden var en stor hjælp ved sortering og registrering af postkort, billeder og andet materiale. Det var også her, at jeg lærte ham at kende, og han var straks med på at nedskrive

sine erindringer, hvilket han var meget glad for at gøre og ligefrem lavede op ved. Vi mødtes også på særlige jernbanemarkeder på Sjælland, hvor han ofte deltog sammen med hustruen Jytte.

Allan efterlader sig en datter og to børnebørn af første ægteskab. Som stedfar for Jyttes tre børnebørn var han lige så afholdt af dem og blev kaldt "Bedstefar". Allan blev bisat den 20. august i Korsør Kirke. **Æret være hans minde.**



Den flot renoverede KS 22 fra 1900 på Medlemmernes Dag i 2008. Foto Nils Bloch.



En af de typiske Frederiksberg-motorvogne, vogn 11, på Frederiksberg Runddel. Arkiv Leif Bang.



Togcenter Gentofte's historie:

Starten: Togcenter Gentofte blev startet i august 1996 som en "forlængelse" af det gamle "Togcenteret" i Hellerup. Motivationen var et godt grundkoncept, som den tidligere ejer, Ib Wolff, ikke ønskede at fortsætte, men som hverken personale eller den tilknyttede brugtogsforening "Futtoget" ønskede skulle forsvinde.

Målet

Vort mål med butikken, Togcenter Gentofte, er at levere et vareudbud af en vis bredde - og til lavest mulige generelle pris - til modeltogsentusiaster landet over.

Prispolitikken er baseret på regulære rabatter, hvilket betyder, at du som kunde kan være rimelig sikker på, at du får den samme rabat som alle andre kunder - store som små - og at rabatten ligger så fast, at du kan stole på vort prisniveau.

Med andre ord: Du finder nok ikke det samme vareudvalg til samme lave prisniveau hos vore konkoller i branchen, og vi vil ikke presse priserne op, når en vare bliver en sjældenhed.

Et ord er et ord hos os !

Sådan startede det i 1996. Efter 3 år blev lokalerne på Gentoftegade 95 kld. th. for små, forretningen fik så mulighed for at leje kælderen til venstre, og på den måde fik man dobbelt så store lokaler ca. 40 m². Efter tre år var også disse lokaler blevet for små, og drømmen om en forretning i gadeplan havde eksisteret et stykke tid og værkstedsfaciliteter samt kursusafholdelse var mere pladskrævende end der var muligheder for, så i 2002 flyttede forretningen til Kildegårdsplads 150m væk. Her blev indrettet en rigtig forretning med store udstillingsvinduer og en kælder med mulighed for et stort kursuslokale og værksted. Efter 3 år på Kildegårdsplads og



Kr. 5999.-

Märklin 60216 CS3 plus

Märklins nyeste digital central, op til 5A udgangsstrøm, 3 protokoller mfx/mfx+, DCC og Motorola, moderne skærm med høj opløsning.



Kr. 2599.-

Lenz 60101 SET101

Digital central i klassisk Lenz kvalitet, består af LZV200 Central med booster og LH101 Håndkontrol, 5A udgangsstrøm. 6 år garanti.



Kr. 5289.-

ESU 50210 EcoS 2.1

Digital central med op til 6A udgangsstrøm, 7" TFT farveskærm, 4 protokoller MM / DCC / SX / M4 (mfx), strømforsyning medfølger.

Anno 1996



Märklin digital system fra 1996 pris i 2021 tal ca. 14.500.-

Der er sket meget på 30 år, i 1996 var Märklins første dekoder med lastafhængighed lige kommet på marked, prisen var ca. kr. 1500,- (omregnet til 2021) acceleration og nedbremsning skulle indstilles på drejeknapper. Og dekoderen fyldte stadig ligeså meget som den gamle omskifter. I dag koster den nyeste og mest moderne dekoder omkring kr. 249,- og fylder omkring 1/4, og kan tåle det dobbelte i strøm.

en omlægning af firmastrukturen til ApS var ideen om en stor strogforretning opstået, og næsten med dags varsel opstod muligheden for en 650 m² stor forretning på Søborg Hovedgade 44. Denne kæmpe forretning gav os uanede muligheder for at lave en af skandinaviens flotteste og største forretninger, med den første Märklin Shop-in-Shop i Danmark, det første Roco Galleri i verden og den første Fleischmann Shop-in-Shop i Skandinavien.

Vi fik en fantastisk flot forretning, hvor mange varegrupper for første gang blev udstillet rigtigt, en stor og velbesøgt brugtafdeling i kælderen sammen med en stor havetogs afdeling og værksted. Et kursuslokale der kunne rumme op til 20 kursister var hidtil uset i hele branchen. Desværre var ejendommen ramt af store fugtproblemer og i sensommeren 2010 blev hele kælderen oversvømmet og gjorde vores drift næsten umulig

i mere end et halvt år, så da muligheden for at leje den nuværende adresse på Blåmunkevej 1 - 3 opstod, slog vi til med det samme og flyttede forretningen endnu en gang. Her har vi nu fået næsten de samme muligheder som på Søborg Hovedgade, og har samtidigt kunne øge vores konkurrenceevne.

Theis Berantzino



Kurser

28/10 Lokomotiv dekoder kursus
4/11 Automatik kursus
18/11 Märklin CS3 kursus

Kurser.

Togcenter Gentofte har afholdt kurser i modeltog i 23 år, ideen kom efter at digitalt modeltog blev mere og mere udbredt i 1990'erne og manglen på dansk litteratur om emnet var udtalt.

Sådan er det desværre stadig, så derfor har vi stadig gang i vores populære kurser, udvalget er det samme, men indholdet er up-to-date.



Kursus i kælderen på Kildgårdsplads ca. 2003



Dekoder indbygning i Märklin MiniClub 1:220



Fra kr. 199,-

ESU

59610 Lokpilot V5 NEM 652 MM/mfx/DCC/Selectrix.
Pris ved 1 stk. kr. 249,- Pris ved 5 stk. kr. 199,-

Værksted.

Har været en fast del af forretningen lige siden starten, hvor det i mange år var digitaliseringer af lokomotiver der var kerneområdet, der det nu blevet mere og mere vedligeholdelse af klassiske lokomotiver samt reparationer af nye lokomotiver, hvor det efter hånden ikke er muligt at skaffe originale reservedele mere.

Brugt afdeling.

Køb, bytte salg og kommission har været en del af Togcenter Gentofte siden 2003 og har været en stor succes lige siden begyndelsen. Antallet af samlinger vi får ind har været stødt stigende, hvilket også har været gældende for vores kunders alder, vi har derfor senest udvidet vores brugtafdeling med Café, da det sociale fylder mere og mere.



Brugtafdeling i 2009 Søborg Hovedgade 44



Fra kr. 2,-

Märklin

Märklins gamle metal skinner sælger stadig, i den seneste Corona tid har de fået en ny renæssance, i det mange har fundet deres gamle modeltog frem under nedlukningen og har genoptaget deres hobby



Udstillingsanlæg.

Vi har altid sat pris på at vores kunder kan blive inspireret, og har derfor altid haft forskellige udstillingsanlæg opstillet i forretningen. Da mange kunder samtidigt også ønsker at se og afprøve de lokomotiver de gerne vil købe, har vi altid stillet mulighed til rådighed for testkørsler i alle størrelser, både digitalt og analogt kontrolleret.

Märklin 0452 Originalt udstillingsanlæg fra 1967

Dalsøgas-tankvognene fra ESU



*Dalsøgas-emalets kilt
fra 1950'erne*



*N 207 med Dalsøgas-tankvogn, øst
for Holmstrup i vestgående retning,
marts 1970. Foto Kaj Pedersen.*

Af Flemming Søeborg

For trofaste læsere er ESUs nye to-vognssæt af Dalsøgas-tankvogne ikke nogen overraskelse, idet projektet allerede i nr. 54 blev præsenteret. Baggrunden for disse vogne er faktisk et billede af Kaj Pedersen, som jeg kiggede nærmere på sidste år. Der var blandt andet en god optagelse af en svensk Dalsøgas-tankvogn, og senere fandt jeg endnu et billede af vognen i Kajs billeder.

Det var svært at finde mere materiale om Dalsøgas-tankvognene, da de oftest kun er at finde midt i lange godstog, men det lykkedes efterhånden at samle mere materiale om vognene, herunder en fin tegning. Foreløbig er det lykkedes at finde ti-femten billeder med Dalsøgas-vognene på - men i reglen blot nede i vognstammen.

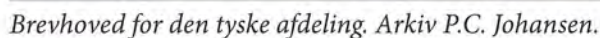
ESUs Deutz-type passede nogenlunde til en model, og firmaet var straks var med på idéen. Fra forskellige samlere dukkede andre billeder op, for eksempel kunne Per Topp-Nielsen fra Dansk Jernbane-Arkiv bidrage med vognnumre og billeder af Dalsøgas-vogne i senere udgaver, ligesom nogle farvefotos fra Ole Linå Jørgensen - desværre taget på lang afstand - dukkede op. Her kunne farven fastslås til en hvidlig nuance sidst i 1960'erne.



*Ukendt N-maskine stamper op ad bakken ved Juelsberg, bl.a. med Dalsøgas-tankvogn
1969. Foto Kaj Pedersen*



*Udsnit af foregående billede. Tankvognen har dansk, svensk og tysk påskrift og synes at
være svensk litereret (74 ... SJ). Foto Kaj Pedersen.*



33



Tankene er asymmetriske som i virkeligheden.



Tankenerne set på mere 'normal' vis.



Nærbillede af en af vognene med rent og klart påtryk - og et for stort soltag.



Den ene af filtreringspladerne.



52 år efter kører N 203 af sted med næsten samme oprangering som på billede 1 ud af Odense - dog er det en DSB Gs-vogn og ikke en tysk eller fransk.



Trinbræt og bremseplatform lavet af tyndt, ætset metal med fine huller.

Bortset fra det er undervognen gennemgribende detaljeret med håndhjul, omstillere, bremseudstyr, ætsede detaljer m.v., og påtrykkene er overalt fine og skarpe. De to vogne har revisionsdato i februar 1962, de er tunge (85 g) og meget velkørende. Så selvom modellerne ikke er 100 % korrekte, er det virkelig dejligt, at et i dag så glemt selskab som Dalsögas nu har fået et varigt minde i form af disse vogne. En skam blot, at der aldrig var dansk indregistrerede vogne

fra Dalsögas, men "kun" svenske og tyske - og derfor skrives navnet på disse vogne med 'ö' i stedet for med 'ø'. I øvrigt er det underligt, at der kun er så få, kendte billeder af vognene, da selskabet havde over 100 i drift. Forhåbentlig dukker der flere op, efterhånden som mange samlinger i denne tid bliver scannet.

I et senere nummer af bladet regner jeg med at kunne bringe en uddybende artikel om firmaets historie, som er gan-

ske spændende, hektisk og ret dramatisk med mange hidtil upåagtede detaljer.

ESU meddeler, at første oplag er udsolgt, men et nyt ventes til februar 2022.

ESU art. nr. 36539
DB Dalsö Flaskegas-tankvognssæt.
H0-modeller,
epoke III. Pris ca. kr. 650,-.

18 løbske godsvogne

ANMELDELSE

Af Flemming Søeborg

Det er meget sjældent, at jeg ligefrem nyder at læse om uheld og ulykker, men denne bog er en undtagelse – måske i høj grad fordi dette uheld ikke medførte andet end materiel skade, som til gengæld var voldsomt stor. Baggrunden er, at en afkoblet og afbremset vognstamme på 18 vogne under rangering ved Nyker mejeri på De Bornholmske Jernbaner (DBJ) den 22. juli 1936 satte sig i bevægelse og rullede de cirka 7 km tilbage mod Rønne H. Sporet falder på stort set hele strækningen ned til Rønne H.

Der blev straks slået alarm til de to berørte stationer – Rønne N. og Rønne H., ligesom personalet på lokomotivet søgte at indhente de løbske godsvogne ved at sætte efter dem med et par åbne godsvogne forrest, hvori togføreren havde taget plads. Han ville prøve at koble de løbske vogne sammen med den vogn, han var i.

Personalet på de to stationer var heldigvis årvågne og handlede resolut. På Rønne N. holdt det ordinære persontog til Allinge klart til afgang. I hast fik den tjenstgørende stationsbestyrer Knud Jensen beordret toget væk fra hovedsporet og over på et sidespor og rullet bommene ned, og kort efter drøede de løbske vogne med op til 100 km/t gennem stationen uden at forvolde ravage.

I Rønne H. var man også blevet advaret, og personalet fik anbragt sveller på tværs af sporet, mens trafikassistent H.P. Andersen stillede sig klar ved indkørselssporskiftet og anbragte det i "saksestilling". Herefter kom vognene farende. Han holdt fast i sporskiftearmen, mens de forreste vogne tørnede ind i svellerne, der splintredes. Vognstammen fortsatte ind i vognhallen og blev én efter én mast til pindebrænde, hvorefter hallens tag kollapsede – og alt blev stille. Fra vognene begyndte at rulle, og til de blev standset i Rønne H., var der gået 12 minutter, hvor man havde frygtet det værste.

Ingen var kommet noget til, men banegården så Herrens ud. Rygtet om ulykken spredtes med lynets hast i byen, og nysgerrige strømmede til. Der blev fotograferet, indtil banens ledelse fik spærret området af – DBJ ønskede ingen negativ opmærksomhed. Selv dokumenterne ved de efterfølgende auditor-forhør og retssagen blev makuleret, mens ansvaret for hændelsen entydigt blev lagt på ledelsen, der ikke havde sørget for tilstrækkeligt med mandskab i godstogene.

Hele denne hændelse og flere andre uheld og ulykker beskrives indgående i den nye bog af Sten Møller og Nils Pedersen, begge fra foreningen DBJ. Når jeg er begejstret for bogen, skyldes det den meget sobre, nøgterne og saglige stil, den er skrevet i – baseret på facts, kendsgerninger, samtidige avis- og øjenvidneberetninger. Sten Møller har – selvfølgelig ud fra egne ræsonnementer – søgt at gengive, hvad der måtte have udspillet sig for Knud Jensen og andre af de involverede personer, uden at det virker fortænkt, "påklistet" eller befamlende. Begivenhedsforløbet bliver nøje gennemgået, men også hånd- og skrubremsesystemets konstruktioner, svagheder ved bremserne, daværende praksis og



Den nye bog om DBJ.

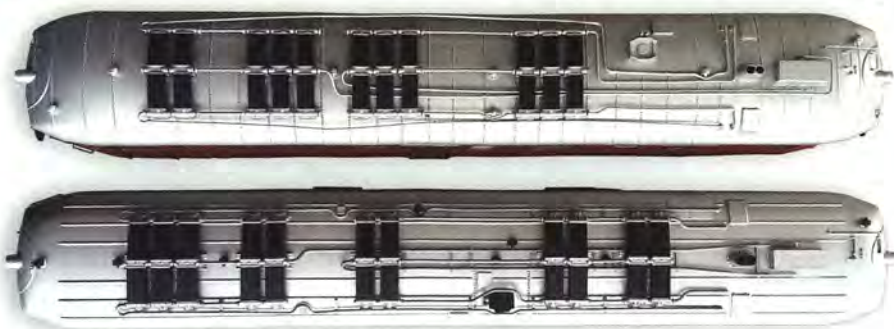
personalets konduite bliver indgående forklaret og blotlagt. Den sidste del af bogen omhandler diverse andre uheld og hændelser i samme tidsrum – der er stort set tale om årene 1935-40, en periode, hvor DBJ oplevede en næsten uendelig række af uheld, ulykker og hændelser desværre også med dødelig udgang – i reglen, fordi andre trafikanter (bilister, cyklister, kuske) ikke overholdt færdselsreglerne.

Jeg har tidligere nævnt, at det er utroligt, at DBJ igen og igen kan fremtrylle fængslende og spændende bøger om øens jernbaner, der forsvandt for over 50 år siden. Jeg håber, at dette arbejde vil fortsætte længe endnu, for foreningen har virkelig formået at fortælle historien om disse baner og personalet, så de bliver levende igen. Og hvor kunne man ønske for DBJ, at det blev muligt at (gen)opbygge en del af strækningen ved Nexø og kunne køre veteran tog på den – et førsteklases tilløbsstykke.

Men køb og læs bogen – den er det værd!

Sten Møller & Nils Pedersen: 18 løbske godsvogne og andre uheld ved De Bornholmske Jernbaner.
William Dams Forlag 2021, 146 sider, indbundet.
ISBN 978-87-93286-24-5. Pris ca. kr. 200,-.

Den sidste Mo(hikaner)?



Heljan har kunnet montere kølerør som de skal, her ses en Mo 1800 ved siden af det katastrofalt rodede tag på Mo 1900

Af Vagn Holstein

Det var helt uden begejstring, at jeg åbnede æsken med den sidste variant af den udødelige Mo-motorvogn: 1900-serien, der opstod som en opgradering af 500-vogne med en oliefyret varmekedel, så de specifikationsmæssigt svarede til 1800-vognene. Se tidligere artikler om Mo i Spor og Baner.

Den manglende begejstring kommer af, at det første, der møder ens blik, når låget løftes af kassen, er et tag af meget rodet udseende, hvor der slet ikke er styr på de mange kølerør – det ser forfærdeligt ud, og det er heller ikke nemt at gøre noget ved! Modellen taget ud af æsken afslører den samme monteringsfejl på motorbogien som på de nittede 500-vogne. Det vil sige, at de må være bygget samtidig i Kina? Heljan har næppe checket, hvad de har modtaget fra Kina, for så burde de have fundet et menneske i Sønderød, som kunne have fikset denne dumme fejl! Bare at sende Mo nummer to ud til forhandlerne med den samme fejl som sidst er simpelt hen mangel på respekt for kunderne! Jeg er klar over, at Heljans filosofi altid har været, at bliver deres ting solgt, så må de være OK, men det her er for groft! Der jo ikke købetvang, vil nogen indvende – nej, gudskelov ikke, men vi er en del, som har set frem til de tre versioner af Mo, som Heljan i løbet af det sidste halve år har udsendt. At vi skal lave større

reparationer og tilpasninger, kan til nød gå an for en lille del af os, som ikke står tilbage for at skille en ny model til over 2.500 kroner ad for at rette helt oplagte fejl.

Jeg er ret sikker på, at den almindelige modelbaneentusiast finder det uacceptabelt. Men undlader de så at købe, eller går de tilbage til deres forhandler med modellen? Jeg tvivler desværre, og nogle venter nok, til prisen bliver sat ned. Se, det er en mulighed, men da oplaget er ret lille, er det også en risiko, hvis det er en bestemt model, man er ude efter. Kort sagt, vi er gidsler for Heljans tvivlsomme eller helt fraværende kvalitetskontrol. Jeg gad vidst, hvor længe det vil fortsætte? Måske er denne Mo den sidste danske model, vi skal se fra den kant?

Bortset fra ovenstående, generelle kritik kan vi konstatere, at 1900-Mo har fået nye detaljer, bl.a. korrekte sandkasselæg på vognsiderne samt en gennemgående dampvarmeledning, som dog (som sædvanligt) skal genmonteres, for at bogierne kan dreje ubesværet. Denne gang er der endelig de rigtige trin med i den lille pose med løsdeler. Ellers er alt ”ved det gamle”.

Heljan art. nr. 1961. DSB Mo 1900-serien. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 2.800,-.



Lidt på afstand – en pæn model!



Samme fejl som på nittet 500, forkert monteret aksel. Her ses også sandkasselåget og døren ind til varmekedlen.



Mo 1955 i Viborg i 1965. Arkiv Peter Abel.



Sådan skal kølerørene sidde på taget på en Mo 1900. Ringgadebroen i Århus 1964, Vagn Holstein foto.



Godt billede af Mo 1955, hvor tagdetaljerne er tydelige. Arkiv Peter Abel.



Allerede i 1959 meddelte Märklin i deres jubilæumskatalog, at HVERT ENKELT lokomotiv blev afprøvet og kontrolleret, inden det blev sendt videre til forbrugeren – nok en god tradition at genoptage

Biler til vejene



Godstog ved Fruens Bøge med talrige Peugeot 404-biler - samme type som blev omtalt i nr. 58. Foto Hans Gerner Christiansen.



Facel Vega og Simca Aronde.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Blandt de nye H0-modelbiler er Facel Vega Cabriolet fra 1963. Vega'en er slank, smidig og luksuriøs, og det gælder også for Norevs 1:87-model, der har flot udstyr m. solskærme, "polstrede" sæder, gearbokskonsol m.m. og en lakering med metaleffekt. Nummerpladerne er fra departementet Yvelines sydvest for Paris.

Den lille, vævre sportsvogn Simca Aronde er næsten samtidig med Vega'en, men langt mere sporty og fiks - Aronde betyder "svalehale", og her sigtes nok til de diskrete halefiner bagest. Nummerpladerne angiver, at den stammer fra Alpes de Haute Provence.

Den tredje franskmænd er mere velkendt - det er Renault 4. Her er der tale om en ny model fra Wiking i den specielle "parisienne"-stil med imiteret bast-fletværk på siderne. Påtrykkene er fine, men jeg må indrømme, at jeg aldrig har set modellen i virkeligheden.

Brekina har udsendt nye oplag af klassikeren Volvo 121 "Amazon", her f.eks. i den ret sjældne karrygule farve med hvidt tag, mens Wiking er mester for Folkevognsrugbrødet VW T1 Sam-



Renault 4 'Parisienne'.

Den karrygule Volvo Amazon.

bus i en helt speciel bemaling, nemlig med silhouetten af VW 1200 hen langs siden - virkelig en original model. Der er tale om en "Sondermodell" for den tyske hobbykæde VEDES, og modellen er blot fremstillet i 1.000 eksemplarer.

Norev art. nr. 453004 Facel Vega III Cabriolet. Pris ca. kr. 65,-
Norev art. nr. 576086 Simca Aronde P60 Océane. Pris ca. kr. 65,-
Wiking art. nr. 022405 Renault 4 "Parisienne". Pris ca. kr. 110,-
Brekina art. nr. 29229 Volvo Amazon. Pris ca. kr. 120,-
Wiking art. nr. 879705 VW T1 Sambabus. Pris ca. kr. 175,-



Øjensynligt en helt 'normal' VW T1 Sambabus - men set fra siden er den meget original med 'lillebroderen' VW 1200 i profil.

Trafikdag på Sporvejsmuseet



Den meget specielle, tyske arbejdsvogn fra Strausberg.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

På den sidste dag i juli var der trafikdag på sporvejsmuseet, med besøg af biler fra før 1972 og med travl sporvognstrafik. Det er gerne mit årlige besøg, hvor jeg glæder mig til at se hvad nyt, der er sket, og så trafikken: Biler og sporvogne hører jo sammen. Vejret lovede regn og gråvej, hvilket jeg ikke havde haft noget imod. Sporvognene kørte jo i alt slags vejr, og de forrige år har jeg taget mange solskinsfoto af de kære køretøjer, og museet er også et besøg værd i regnvej, da der er tørt og godt inde i vognene og remiserne. Det blev nu sol og kun til få korte byger.

Ankomsten til museet har altid fascineret mig. Man rumler af sted i en metersporet Aarhus-vogn, og når man træder ud af den, er man midt i en livlig trafik. Der kører sporvogne for og bag en, en hestemobil kommer forbi, og de ældre biler ankommer. En Nimbus-postmotorcykel kører frem og tilbage. Et herligt trafikmylder, hvor man skal se sig godt for, inden gaden krydses, ligesom i min barndoms København. Ser man op ad Valby Langgade, mellem remiserne, ser man forretninger og parkerede biler, busser, sporvogne og mange mennesker. Har man været inde og se udstilling i remiserne en halv times tid, er der i mellemtiden kommet andre sporvogne ud at køre. En herlig omskiftning, hvilket gør, at det er mange fotos med mennesker og biler, der kommer i kameraet, ligesom i min barndom.

Ønsker man sporvognsfoto uden 'forstyrrende' elementer, må man komme igen en almindelig dag uden for skoleferien.

Nyt, som jeg ikke havde set før:

- Der var kommet vinduer i ledogn 890, så det går fremad.
- R 4, rensevognen, var malet færdig.
- S 1, slibevojen i drift.

Den pudsig hvid/grønne arbejdsvogn fra Strausberg, der førhen holdt bortgemt bag Valby Remise, var blevet istandsat, og jeg fik et kig ind i lastrummet.

Jeg glæder mig til den næste trafikdag og til en dag at se ledvogn 890 samt til at se trolleybusserne køre, sporsløjferne på metersporet anlagt og taget i brug.

Jeg vil ønske, at der en dag opføres en biograffacade, der går et par meter ind i bygningen, med en billetsalgsrude og udhængsskabe med plakater og filmfoto. Sporvognene kørte jo forbi de fleste københavner-biografer, så det mener jeg, vil passe godt ind på museet. At der i forbindelse med opførelsen af ankomstbygningen bliver en museumssalgsshop med en café, hvor man kan sidde, både inden- og udendørs og iagttage trafikken på pladsen, ligesom man kunne på Restaurant Frascati på Rådhuspladsen.



Førerpladsen på den istandsatte tyske arbejdsogn.



Myldretid som i 1960'erne - en sjov 'genoplevelse'.



Slibevogn S 1 var ude at køre - en ganske speciel oplevelse.



Ledvogn 890 nærmer sig færdiggørelsen, men der er et stykke vej endnu.



KS-bus nr. 41 måtte repareres midt på gaden.JPG



En dansk klassiker på vejene - Nimbus-postmotorcyklen kunne man også se på Medlemmernes Dag.

Glaskæskan - et mini-lokomotiv



B-h2-lokomotivet fra De bayriske Statsbaner, litra PtL 2-2, bygget af Krauss 1908. Slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

Et af de mindste, normalsporede damplokomotiver er nu atter på sporet - i model. Det er Glaskæskan, som nu er genudsendt fra Roco. Glaskæskan eller Glasmontren, Glasæskan på dansk, den bayriske type PtL 2/2 fra 1908, var et pudseløjerligt lokomotiv, hvor førerhuset næsten var større end lokomotivet, idet førerhuset omsluttede en stor del af kedlen. Meningen har måske været at give personalet bedre forhold under kørslen, for det var et fuldstændigt lukket førerhus med mange vinduer i - 14 i alt. Dertil kom stor fodplade for og bag, "rygsæk" til kul, rækværk rundt om fodpladen - og så blindaksel og kobbelstænger til de to aksler. Alt i alt et bemærkelsesværdigt og mærkværdigt lokomotiv. Læg dertil, at tophastigheden var 45 km/t - så kan det vel ikke bliver mere *kleinbahn*-agtigt?

Selvom der er tale om et stort set uændret genoptryk af den gamle maskine fra slutningen af 1990'erne, er detaljering og køreegenskaber fine. Umiddelbart er der ikke noget at udsætte på den lille PtL'er - og dog alligevel: For man kan godt mærke, at det er en ældre model - der er ingen lys i lanterneerne. Det var nok en svær opgave for 25 år siden med den begrænsede plads, der ville kræve særdeles lange og spinkle lysledere, men siden da er led-lamper i ekstrem lille udførelse hverdagsting, så de burde have været indbygget. Det samme kan man sige om dekoderstikket: Det er til en otte-bens dekoder med alenlangt kabel, men pladsen er meget trang i førerhuset, der så bliver fyldt med dekoder og kulørte ledninger.

Men ellers er det en fin, lille maskine med god vægt og forbausende gode køreegenskaber i en udførelse, der sagtens matcher vore dages modeller. Kobbelstængerne er af metal, mens styringen er af kunststof. Påtrykkene er knivskarpe - især er staferingen flot, og så er der - som vanen tro ved Roco - vedlagt ætseark med fine litrerings- og fabriksskilte. Bravo!

Passende fire-vognssæt

Samtidig med, at Roco genudsendte Glaskæskan, udkom fire-vognssættet med bayriske sidebanevogne. Her er der også tale om genoptryk, denne gang af ældre Fleischmann-modeller, nu under Rocos navn, men stadig med Fleischmann-mærke i bunden. Vognene er flotte med præcise tryk, farver og markeringer, og især trykkene på rejsegods- og togførervognen er jeg begejstret for. Her kan skydedørene åbnes. De to passagervogne er ens, bortset fra numrene, mens postvognen adskiller sig fra togførervognen og er af en helt anden type

Desværre ses alderen tydeligt på vognenes ellers udmærkede detaljering, idet detaljerne på perronerne virker for grove og massive - i dag ville disse ting nok blive fremstillet spinklere, evt. som ætsede dele. Og så er vognene ligefrem for pæne, men det kan man jo klare med patinerings. De er alle udstyret med KK-kulisser.

Roco art. nr. 72058 K.Bay. Sts. B. PtL 2/2 Sidebanelokomotiv. H0-model, epoke I. Pris ca. kr. 1.325,-.

Roco art. nr. 74187 K.Bay.Sts.B. Fire-vognssæt. H0-model, epoke I. Pris ca. kr. 1.000,-.



Glasæskan er godt fyldt op med motor m.v., men stadigvæk uhyre fint detaljeret.



Eksempel på påtryk og detaljering.



Forsiden af K.E. Maedels klassiske bog om tyske lokalbaner med en PtL 2-2 mellem Spalt og Georgensgmünd.



Rejsegods- eller pakvognen.



Postvognen med oplukkelig skydedør.



Den ene af de to ens passagervogne.



Afgang fra Oberkirschtal i 1907.

QGR fra Dekas



En af de nye QGR-vogne med pletmaling - en god idé.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Lige inden bladet skulle trykkes, dukkede de første udgaver af Dekas' nye Q-vogne op, så dette er blot en lille billedokumentation af disse skønne modeller. Nyd billederne og skynd jer at anskaffe vognene - de forsvinder hurtigt.

Dekas art. nr. 872404 m.fl. DSB QGR. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 370,-.



Fornem og flot undervognsdetaljer.



Akselgafler og bremseudstyr - en nydelse.

Fyr og flamme



"Det lokomotiv er da utroligt varmt - og så er der ikke engang ild i fyrkassen"

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ikke noget Melodi Grand Prix her, men hvilken anden overskrift passer bedre på denne model end netop noget med ild? Det er Roco, der har udsendt dette særdeles markante Taurus-elokomotiv BR 182 fra TX-Logistik. Bonmot'et på siden "Wir brennen für das was wir tun" behøver nok ikke at oversættes - det tror jeg, at alle, selv ikke tyskskyndige, kan forstå.

Modellen er ud over selve decorationen forsynet med utallige påtryk, mange af dem nærmest usynlige i flammehavet, men de er der - også på apparatskabene på undervognen og sågar også på bogierne. På taget er der tre pantografer med forskellige slæbestykker, mens motoren er udstyret med to svinghjul. Der er træk på alle fire aksler, hvoaf to hjul har hæfteringe.



I den ene ende er der to pantografer - mens der blot er én i den anden ende - eller måske skal man kalde det for horn, som en Taurus (latin for tyr) har.

I den digitale version er der diverse maskin- og lokomotivlyde, afgangssignal etc., mens lyssætningen blot er hvid/rød og fjernlys. Kørslen er eminent god, og lyden er faktisk behagelig, så er man til moderne maskiner, er denne fyrige Taurus et oplagt valg.

Roco art. nr. 73229. BR 182 572-8 Ellokomotiv TX-Logistik. H0 DCC-model med lyd, epoke VI. Pris ca. kr. 2.500,-.

Ny Taurus fra Østrig



Den nye Taurus.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Fleischmann har netop udsendt en spor N-model af Taurus-lokomotivet fra ÖBB i den nyeste, mest iøjnefaldende foliering med mottoet "Heute. Für morgen. Für uns" (I dag. I morgen. For os). Påtrykkene er flotte, men skal helst

ikke ses tæt på, da det er digitaltryk. Desværre synes de mere skarpe tampontryk at være på vej ud.

Modellen er veldetaljeret med fine pantografer, flotte bogier og hjulskiver. Køreegenskaberne er der intet at udsætte på, og modellen svarer til vore dages

standard. Det indre er særdeles "klinisk rent" med indkapslet motor og NEM-stik til dekoder. Hvidt/rødt lysskift for/bag.

Fleischmann art. nr. 781703. ÖBB BR 1116 225-4 Taurus ellokomotiv. Epoke VI, spor N. Pris ca. kr. 1.400,-.

Den klassiske rangermaskine

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det tyske rangerlokomotiv V 60 blev med tiden opdelt i talrige andre undergrupperinger (BR 260, 261, 361-365), og enkelte er maskiner er fortsat i drift, blandt andet på privatbaner. Nogle stykker blev solgt til Norge, Kroatien, Grækenland og Tyrkiet. En lignende serie blev i sin tid også bygget til Belgien (SNCB).

Fleischmann har nu udsendt en spor N-model af BR 260, dvs. en maskine fra epoke IV. Det er en meget veldetaljeret model, hvor alle proportioner, mål osv. er overholdt. Overdelen er i kunststof i den velkendte, mørkerøde farve med gule pyntestriber. Der er godt med detaljer, men pas på, for de spinkle rækværk (af kunststof) knækker nemt. Påtrykkene er flotte og læsbare - med lup. I øvrigt er der frit gennemsyn gennem førerhuset.

Der er strømoftag på alle seks hjul og ingen hæfteringe. Koppelstængerne er af metal. Modellen har triangellys med skift frem/tilbage, men ingen røde lanterner. Modellen er kun afprøvet analogt, men den findes også i digital udgave med lyd.

Fleischmann art. nr. 722401 DB Rangerlokomotiv BR 260. Spor N-model, analog, epoke IV. Pris ca. kr. 1.150,-.



En nærmest perfekt model af V 60 til spor N.



BR 260 244-9 med blandetog GmP 8243 Wiesau-Bärnau i Bf Tirschenreuth den 3. april 1969. Foto Dr. Rolf Löttgers.

Ford TT - en oldtimer-lastvogn



Indholdet i æsken - meget overskueligt og nemt at samle.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ford TT var lastvognsudgaven af Ford T, verdens første masseproducerede automobil. Auhagen har udsendt et byggesæt af vognen. Det består af få dele - selve karosseriet m.v., der er støbt i ét stykke (resin) med skærme osv. på plads, hjul (resin), et ætseark med udervogndetsaljer, rat, håndbremse m.v. samt en byggevejledning.

Efter afrensning af delene kan de bemales i ønsket farve. Her kan jeg referere til Henry Ford, der udtalte de berømte ord: "De kan få Ford T i hvilken farve, De ønsker, når bare det er sort!" Baggrunden var, at sort lak tørrede hurtigst, og da mantraet var, at tid = penge, gjaldt det om at få bilerne væk fra fabrikkerne så hurtigt som muligt. Så Ford T var stort set altid sort. Det blev min model også,

Jeg er ikke sikker på, at det var det rette valg, for den blanke, sorte farve gør, at hvert et støvknug ses på modellen. Sikkert er det i hvert fald, at den blanke farve hurtigt ville have antaget et træt og slidt udseende i virkeligheden. Ladet har jeg malet som slidt, brunbeige træ.

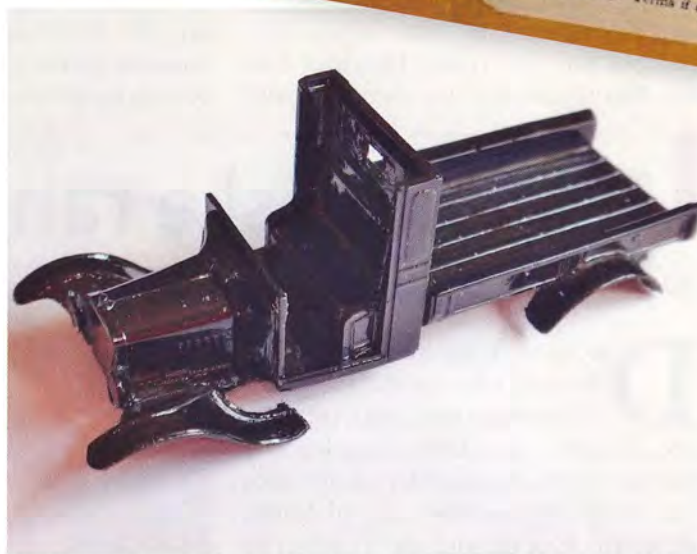
Min model har fået tilføjet handskenummerplader (fra Skilteskoven), lidt læsegods samt en chauffør, og i øvrigt kan lastvognen opstilles med åbne fordøre, hvis man ønsker det - førerhuset er nemlig en ætsemodel for sig.

Artitec art. nr. 10.371 Ford TT-lastvogn. H0-model, epoke I-VI. Pris ca. kr. 120,-.

Artitec har i samme forbindelse sendt nye oplag af deres populære, resinstøbte godslaster på markedet, velegnet netop til mindre lastvogne. Der er bl.a. tale om typisk gods til byen - kasser, tønder - og til landlige områder sække, kasser med grønt, en fiskekurv m.v. Alle dele er fint og nøje bemalet og er i Artitecs bekendte, høje kvalitet.

Artitec art. nr. 487.801.76 Vognlæs byliv. Pris ca. kr. 75,-.

Art. nr. 487.801.77 Vognlæs landliv. Pris ca. kr. 75,-.



Karosseriet efter afvaskning, grunding og bemaling i blank sort farve.



Ud med næste læs.



Læseegods til byen -.



- og til landlivet - uhyre fint dekoreret og bemalet.

Antik, græsk ølvogn...



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det lyder lidt mærkeligt, men den er god nok - der er tale om en antik, græsk ølvogn, som Heris har udsendt. Den er dog ikke fra Antikken, men det antikke ligger i, at forbi- ledet er over 100 år gammelt og dermed kan kaldes en antikvitet.

Ølvognen har påskrifter fra Olympos-bryggeriet i Saloniki, der blev grundlagt i 1893. Vognen tilhørte Compagnie Orientale (C.O.). Den har revisionsdato 20.4.1900, og modellen er tid-

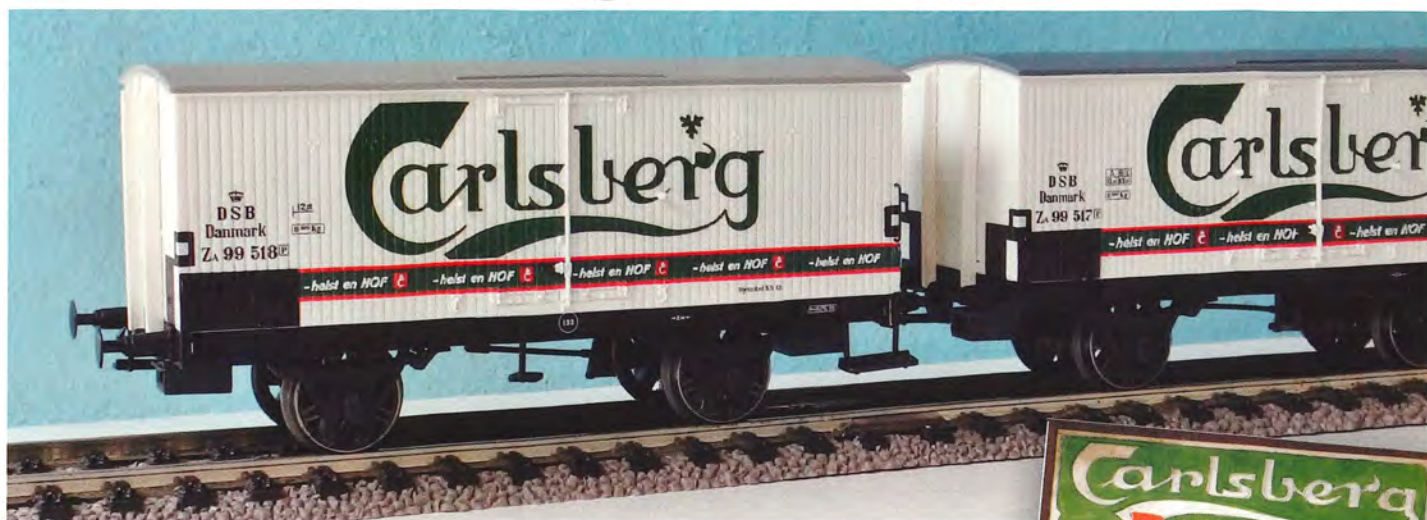
ligere udsendt som italiensk ølvogn fra San Marco-bryggeriet. Om vognen er korrekt, er det nok svært at afgøre, og den har med garanti aldrig været i Danmark - men som eksotisk ølvogn kan den sikkert inspirere nogle til at forøge samlingen af ølvogne. Pudsigt er det, at den store reklamepåskrift på siden er på tysk - "Brauerei Olympos" - og hverken på græsk eller fransk, men omvendt er det jo tyske bryggere, der laver verdens bedste øl. Det var da også tyskere, der stod bag de første, græske bryggerier, herunder Olympos, der blev landets største.

C.O. var et jernbaneselskab, grundlagt i 1871 i den europæiske del af Tyrkiet. I første omgang bestod "nettet" blot af separate baner, der først i 1888 blev indbyrdes forbundet med banelinien Wien-Konstantinopel-Saloniki. I 1910 overtog tyrkerne selskabet.

Modellen er nydelig, har påskrifter i flere farver og mange fine detaljer.

Heris art. nr. 50012 Græsk ølvogn "Olympos Saloniki", C.O. Epoke I, H0-model. Pris ca. kr. 240,-.

Oldtimer-øl vogne fra Dekas



To af de nye ølvogne - bemærk tagfarveforskellen.



En søstervogn, nr 516, under læsning i Station HOF omkring 1955. Her er påskriftene lidt anderledes. Foto Carlsbergs Arkiver.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ølvogne er særdeles populære, og det tror jeg, at de nye vogne fra Dekas også vil blive - ikke mindst fordi de er "nuttede" - små, lebedige og ganske enkelt flotte.

Vognene følger Dekas' filosofi - så korrekte som muligt, med et væld af detaljer, selvom vognene umiddelbart ikke havde så mange detaljer. De tynde håndbøjler er af metal og forudmonteret.

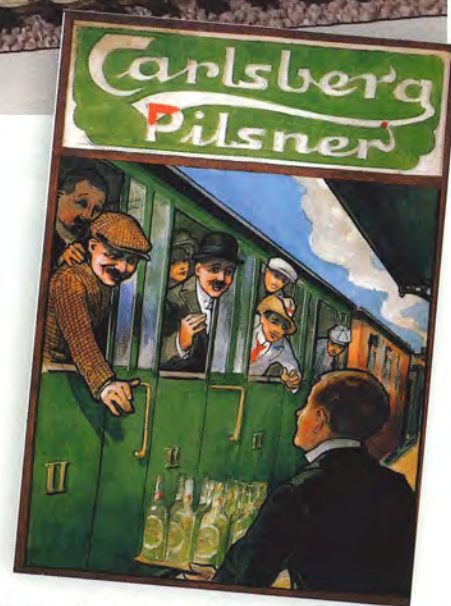
Den bræddebeklædte overdel (plaststøbning) er mathvid med Carlsberg-påskriftene i korrekt farve og skriftsnit - meget fint. En enkelt udgave leveres med den røde påskrift. Der er minimale forskelle i de tekniske påskriftte, hvilket er korrekt.

Vognene har klodsbremse på et enkelt hjul. Undervognen og hjulene er så tilpas spinkle og detaljerede, som Dekas laver

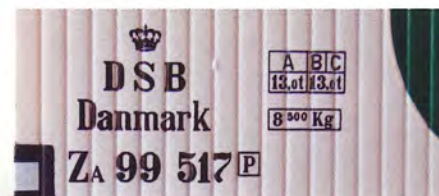
dem samtidig med, at det hele virker so-lidt. Trinene er meget vridningsstabile og knækker ikke ved berøring. Vognene ruller let, og de har fjedrende puffere. Jeg holder meget af denne "gimmick", der stort set ikke har nogen praktisk betydning, men alene at den er der, virker overbevisende. Dekas angiver på æsken de omtrentlige år for indsættelsen i driften - det er mere sigende end blot "epoke III", som dækker over et vidt spænd af år.

Hvis jeg skal komme med lidt kritik, er der, at modellerne på grund af kunststofoverdelen virker for perfekte og trænger til en lettere patineret - men det er jo heldigvis nemt at ordne. Så det bliver til en omgang til.

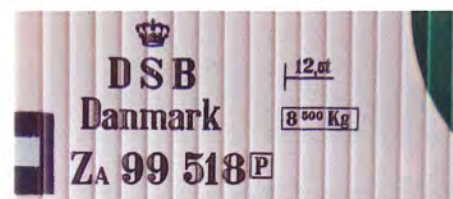
Dekas art. nr. DK-872141 og flere: DSB Carlsberg-vogne litra ZA. H0-modeller. Pris ca. kr. 370,-.



Tidlig Carlsberg-reklame.



ZA 99517 med tekniske påskrifter



og ZA 99 518 med lidt andre markeringer



Som altid flotte detaljer på Dekas-vogne - her håndbremsen og akselgaflen

Benzinstationens historie - Højoktan nostalgi

Af Flemming Søeborg

Benzinstationens historie - det lyder som en stor mundfuld, og det er det bestemt også: Nils Bloch (NB) har i sommer udgivet denne bog, der beskriver mange aspekter af fænomenet benzinstationer - lige fra den tid, hvor brændstoffet blev aftappet i dunke på f.eks. apoteker til de relativt få automobiler og til fremkomsten af egentlige tankstationer, drevet af utallige oliefirmaer - lokale som internationale.

Tankstationerne bredte sig med lynets hast ud over landet, og i 1965 var der omkring 8.000 tankstationer - lige fra helt små, enkelte tankstandere uden for den lokale købmand til store, moderne anlæg med tilhørende vaskehaller, værksteder, kiosker m.m. Vi kan nok i søvne repetere masser af navnene - Esso, BP, Shell, Caltex, Gulf, ORA, Q 8, Statoil, Uno-x, Jet, OK osv., og de farvestrålende logoer og firmasymboler har præget gader og veje gennem generationer.

NB fortæller indgående og informativt og nøjes ikke med at lade billederne stå alene, der følger hele tiden mere information med i billedteksterne - det kan være noget om de lokale forhold eller mere generelle betragtninger om benzinsalget eller samfundshistorien. NB har også selv arbejdet som tankpasser og har derfor en god "ballast" med sig. De godt 460 sider er illustreret med utallige billeder, tegninger, skitser og annoncer, og teksten er letlæst, oplysende og baserer sig på forarbejde i arkiver og databaser.

Bogen er så omfattende, at jeg ikke har kunnet nå andet end at "plukklæse" her og der, men det har været en fornøjelse og sætter masser af tanker og minder i gang. NB når "hele vejen rundt" om historien og beretter også om raffinaderierne og fremstillingen af dette produkt, der har udløst krige og økonomiske kriser og konstant er centrum for verdens opmærksomhed.

Teksten er fyldt med kuriøse bemærkninger og tankefulde passager. En af dem er dette citat af forfatteren Egon Clausen: *"Danskerne har det med kirken på samme måde, som de har det med tankstationer: Først, når lampen begynder at lyse, begynder bilisten at se sig om efter en tankstation."*

Overalt i by og på land var det sådan, at tankstationerne og benzinudsalgene "klumpede sig sammen" på få, udvalgte (og de mest trafikerede) steder, så det var ikke noget særsyn med f.eks. Shell- og Esso-stationer lige op og ned ad hinanden - ofte med en BP-tank et par hundrede meter længere fremme og en enlig Gulf-stander hos smeden.

Men fremfor at referere fra hele bogen, hvilket i sagens natur er uladsiggjort, anbefaler jeg i stedet at man køber den, mens den er på markedet - det er en dejlig kilde til glæde, begejstring, genoplevelser og minder om en ikke så fjern fortid - og nutid. Om få år vil store dele af oliebranchen være fortid, nye driftsformer vinder frem med stormskridt - men så er det dejligt at kunne "falde tilbage" til et værk som dette og sætte sig en i god lænestol og lystlæse, f.eks. om jernbanetankvognene. Bogen vejer over 2 kg, så der er "gods" i den.



Nils Bloch: *Benzinstationens historie Højoktan nostalgi*. skinnende bøger 2021, 460 sider, stift bind. ISBN 9 78798 319283. Pris ca. kr. 395,-.

**NYT OPLAG AF
DEN POPULÆRE
TAARUP
GRØNTHØSTER**
Fint, nøjagtigt 3D-printet
byggesæt inkl. transfers

PR STK. 139,-
Ekskl. forsendelse



**VOLVO T350
BM TRAKTOR**
m. førerhus og fører,
byggesæt

**PR STK.
245,-**
Ekskl. forsendelse

FRISPORET

www.frisporet.dk

Odensevej 98 B - 5260 Odense S. - Tlf. 26 15 25 50

"ELNA" på fransk



ELNA i fransk skikkelse under rangering med ældre, fransk rejsegodsvogn (France Trains).

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I forbindelse med, at de tyske rigsbaner i begyndelsen af 1920'erne fik sat gang i norm-arbejdet og udarbejdet datablade for de mange nybygninger af lokomotiver, kom turen også til privatbanerne. Her nåede det tekniske udvalg "ELNA" (Engerer Lokomotiv-Normen Ausschuss, Underudvalget for Lokomotiv-Normer) frem til seks standardtyper. De skulle bygges med 12 eller 14 t akseltryk, med våddamp eller overheder og med valgfri hjul diameter, således at der var i alt 16 typer at vælge imellem. Disse skulle kunne dække behovet hos de fleste privatbaner.

Der blev ikke bygget ret mange "ELNA"-lokomotiver - det blev blot til ca. 150 stk. indtil 1946. Behovene havde ændret sig, der var brug for større og kraftigere lokomotiver, ligesom motorvogne kom i brug ved mange baner.

Under Anden Verdenskrig beordrede den tyske besættelsesmagt, at den franske fabrik Schneider de Creusot skulle bygge en serie på 70 lokomotiver af

næsten samme type som ELNA Nr. 6 (Kriegsdampflokotiven No. 4).

Efter den tyske kapitulation i 1945 blev 67 af disse maskiner overtaget af SNCF, der indsatte dem i næsten hele landet, men udelukkende til rangering og opgaver i værksteder og remiser. På grund af for stort fritrumsprofil kunne de ikke bruges til strækningsskørsel i Frankrig. De fik betegnelsen 0-4-0 TX, mens de i Tyskland havde været betegnet som 0-D-0-maskiner.

I det nye DDR blev de tilbageværende, private ELNA-maskiner nationaliseret og fik gruppenummer 89, 91 og 92. To ELNA-maskiner var efterladt i Polen, hvor de også blev nationaliserede under betegnelsen TKp 30-1 og 30-2.

De franske maskiner havde nogle forskelle i forhold til de tyske, men mest markant var det, at kedel og førerhus efter fransk tradition blev malet mørkegrønne med røde litreringsplader. Som rangermaskiner fungerede de en årrække, hvorefter enkelte blev overtaget af industribaner, men i løbet af 1960'erne blev lokomotiverne skrottet. De to polske maskiner er

bevaret, det samme gælder enkelte privatbanemaskiner i det gamle Vesttyskland.

Tilligs model

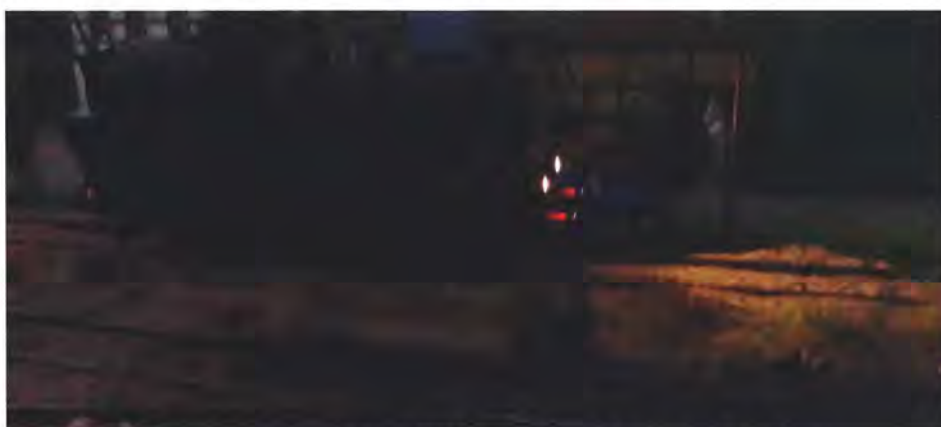
Tillig meddelte for nogle år siden, at de ville lave en model af ELNA-lokomotivet type 6 (0-D-0). De første udgaver blev så udsendt i foråret - og det var tre varianter til DR, til PKP og til SNCF, som omtales nedenfor.

Lokomotivet er ret tungt, 247 gram. Det meste er støbt i metal, blot førerhuset er fremstillet af kunststof. Overdelen har en fin, halvmat finish - som driftsmaskine skal den nok patineres en del. Opbygnings- og detaljemæssigt svarer SNCF-modellen til DR- og PKP-udgaverne, bortset fra farve og dekoration. Der er ikke mange detaljer i forvejen på ELNA-maskinerne, men de er overvejende meget fine og separat påsatte på modellen. Vandkasserne sidder under kedlen, og bagest har lokomotivet en "rygsæk" med kul i. På fyrbødersiden er der luftpumpe, og lige bag skorstenen sidder på kedelryggen en aflang kasse, hvis funktion jeg ikke helt kan gennemskue - den fandtes ikke på de

Normalspurige Klein- u. Nebenbahn - Tenderlokomotiven - ELNA - Typen -

						
Type:	1	4	2	5	3	6
Achsdruck: t	12	14	12	14	12	14
Heizfläche: m ²	50	59	59	71	71	82

Oversigt over de vigtigste, normalsporede typer af ELNA-lokomotiverne i 1940.



I mørke lyser frontlanterne faktisk lidt op på sporet foran - en fin effekt.

tyske maskiner. Dog mangler der en del rørforbindelser og andre detaljer på den franske udgave, som ikke fandtes på de tyske. Her har Tillig altså sparet på nogle forme.

Fine detaljer, men der mangler noget

Gangtøjet er meget spinkelt. Det meste er lavet af kunststof, kun kobbelstangen er lavet af metal. Der er kortkoblingskulisser for og bag - den bageste er monteret i en tryklufttank, der kan svinge med ud.

Kedelbagvæggen er helt bar - det er ellers ikke normalt i dag. Man kan fjerne en klap i gulvet og herved komme ned til Plux18-stikket. Desværre er vinduerne støbt på store 'plader', der skæmmes førerhuset indvendigt, så de må bemales. Noget personale skal også monteres i førerhuset.

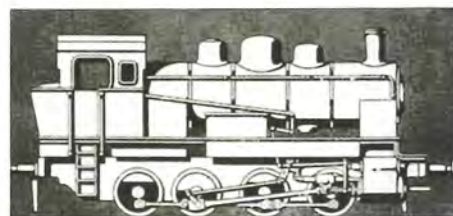
Kørslen er eminent fin. Lokomotivet kan krybe af sted med mindre end sneglefart, og de allerfleste steder klarer det skærene uden at gå i stå. For et rangerlokomotiv er det godt, at det kan reguleres så fint, at man kan standse det midt i sammen-

koblingsproceduren, uden at koblingerne klapper sammen. Tillig har i øvrigt også udviklet en model med fjernstyret kobling.

Der er to lanterner for og bag. Man kan (digitalt) køre med to hvide lanterner, evt. dertil en rød slutlanterne, men man kan også indkoble rangerlys (to hvide lanterner for og bag) eller én hvid for og én hvid bag - eller blot én rød slutlanterne. Der er mindst syv kombinationer - otte, hvis man tæller helt slukkede lanterner med. Lanterne lyser med hvidligt skin og virker meget realistiske. Ved retningsskift sker der en kortvarig ned- og opblænding. Effekterne kræver, at man bruger Tilligs egen, udviklede dekode.

Lokomotivet har ingen hæfteringe, men på grund af vægten og træk på alle aksler, hvoraf et par er sideforskydelige, kan det slæbe af sted med en hel del, og det er en fornøjelse at præcisionsrangere med denne model, så - tillykke til Tillig!

Tillig art. nr. 72014 SNCF serie 0-4-0-T, epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 2.700,-



De fire-koblede ELNA-maskiner hed ELNA 3 og 6. den tekniske betegnelse var Dh2t for type 6.



Litreringen er desværre blot påtrykt - her burde have været ætsede skilte monteret.



Forglemmelse eller besparelse - i hvert fald er kedelbagvæggen noget bar.

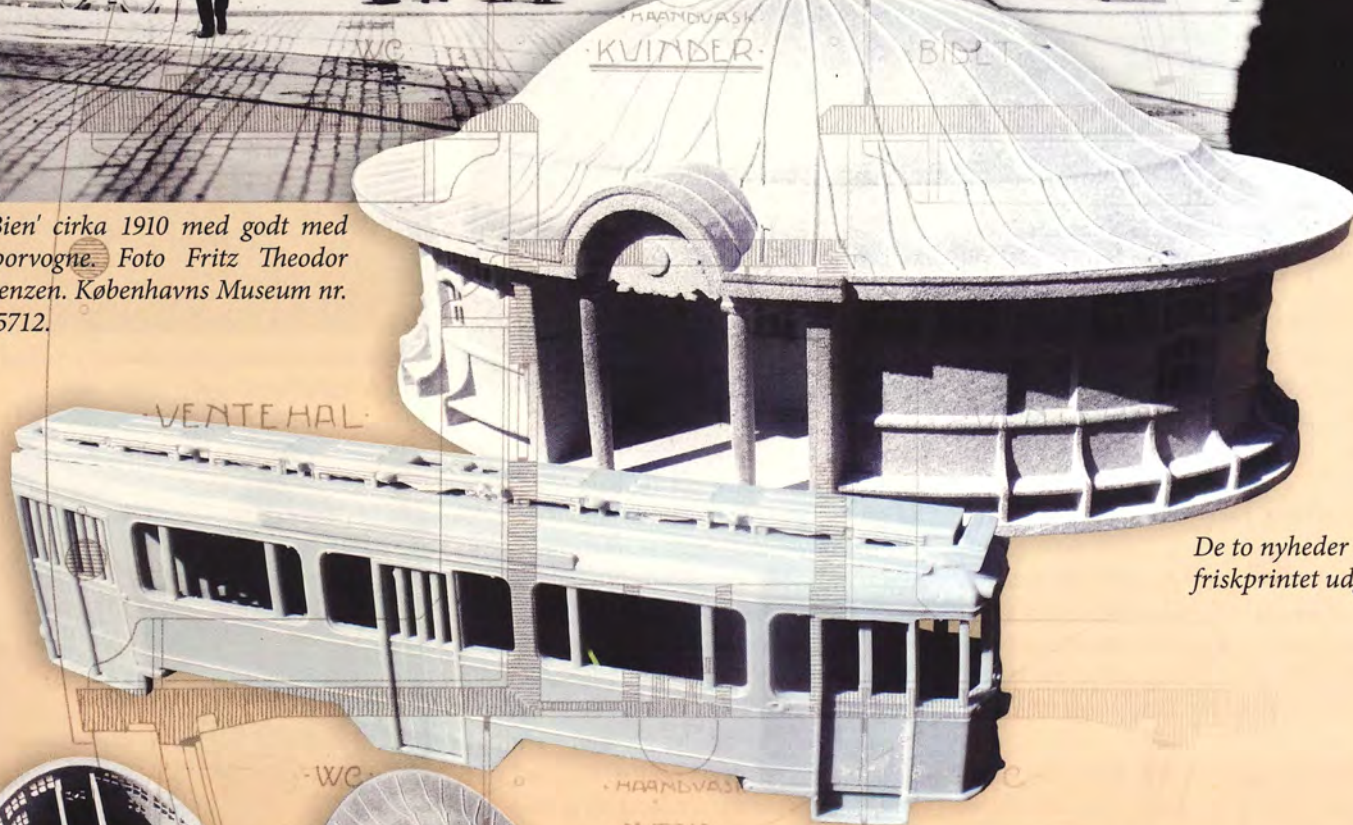


Ret 'bar' front, men det er korrekt nok - franske ELNA var 'rundbarberet' med få fritstående armaturer, håndhjul m.v. samt en lille kasse på kedelryggen.

PLAN · AF · NØDTØRF · TSANSTALT ·
Trés Bien...
 · PAA · TRIANGLE · N ·



'Bien' cirka 1910 med godt med sporvogne. Foto Fritz Theodor Benzen. Københavns Museum nr. 55712.



De to nyheder i helt friskprintet udgave.

'Bien' minder om en bonbonniere med taget taget af...men indholdet er noget andet.

Bien, muligvis tegnet af P.V. Jensen-Klint. Slg. SoB

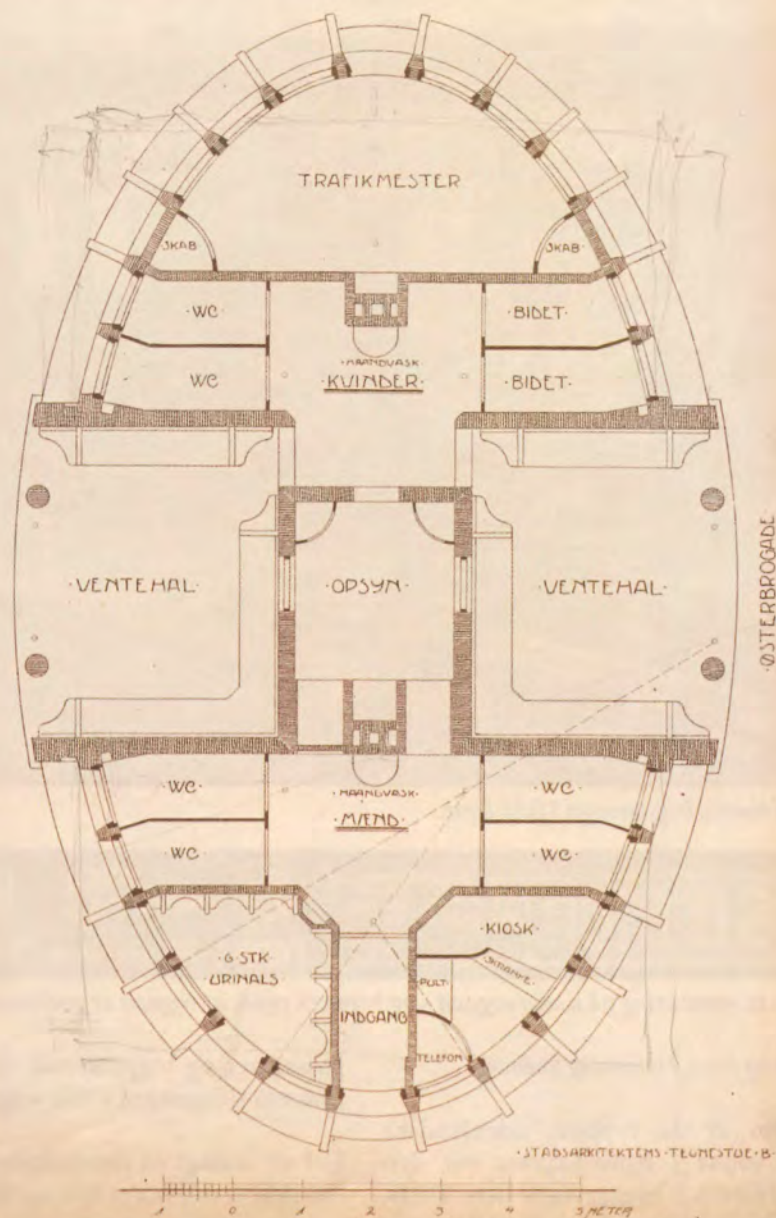


Der er godt nyt for sporvognsen-
tusiater og Østerbro-kendere:
Nye byggesæt af Trianglens
kendte ventesal "Bien" og Lunding-mo-
torvogne! Det er en passioneret mo-
delbygger, der via 3D-print har frem-
tryllet disse modeller, der kan laves i
alle målestokke. Disse er i H0. "Bien"
er den gamle venterums-, toilet- og
Trafikmesterbygning samt aviskiosk
på Trianglen fra 1907, også kaldt "Sup-
peterrinen". Den er tegnet af arkitek-
ten P.V. Jensen-Klint, der også tegnede
Grundtvigskirken.

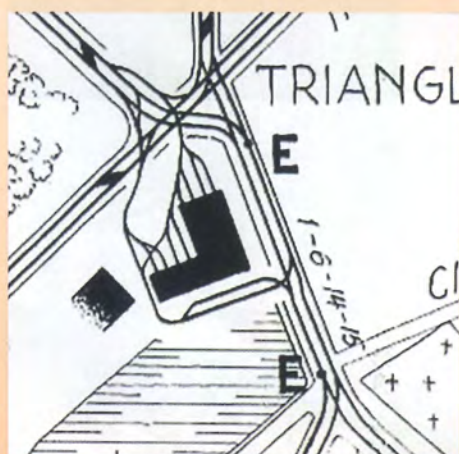
I august ankom de to støbninger med
posten. "Bien" er fremstillet i to dele,
grundkorpusset i én del, taget i en an-
den. Der er indvendige mure, således
at man kan vælge, om hele bygningen
eller måske kun toiletterne - eller Tra-
fikmestervagten - skal være oplyst.
Bygningen skal naturligvis males og
dekoreres (acrylmaling kan bruges),
og der er ved at blive udviklet B.T.-lys-
skilte til montering på taget (LED-lys).
Kort sagt, en rigtig perle eller snarere
en *juvel* til sporvognsanlægget.

Men hvad er "Bien" uden en sporvogn?
Derfor har modelbyggeren også ud-
viklet en Lunding-motorvogn, i første
omgang kun overdelen, men senere
kommer også undervogn m.m. Der
kommer også bivogne til vognen, og
på sigt vil der også komme en "Duk-
ke Lise"-vogn, måske trolleyvogne
og andet til bytrafikken. Overdelen
til motorvognen er kun første prøve,
hvor enkelte fejl skal rettes - men det
ser meget lovende ud. Pris, forhandler
m.m. bliver senere oplyst.

PLAN AF NØRTØFTS ANSTALT
OG SPORVEJSVENTESAL
PÅ TRIANGLEN



Grundplan af 'Bien', 1915. Stadsarkitektens tegnestue 1915. Københavns Museum nr. 91523.



Sporplan for Trianglen og Blegdamsvej Re-
mise. I sportrekanten øverst ligger 'Bien'.
'E' betyder elektrisk sporskifte. Slg. SoB.



"Bien" på Trianglen, efterår 2021. Foto Søren Gylden

Fransk bagagevogn til Nord-Express



Den franske bagagevogn i fuld figur.



Skilte til montering på undervognen - og bemærk også, at vognen er godkendt til flere færgeruter.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af de typiske, udenlandske vogne i Nord-Express var den franske bagagevogn litra Dd4s, let genkendelig på den helsvejste vognkasse uden tagkant og ret lang, med to skydedøre pr. side. De kørte navnlig i forbindelsen i 1970-80'erne, altså epoke IV, i reglen med andre SNCF- sidde-/sove-/liggevogne. Interesserede kan se mere i bogen "Internationale tog via Rødby Færge" fra bane bøger 1998.

Sidste år tilkendegav Roco, at vognen ville komme som genudgivelse, og den har været længe ventet - franske forhandlere meldte den udsolgt kort tid efter, at den blev præsenteret.

Vognkassen har den rette, olivengrønne farve, skarpe påtryk og specielt de tilgitrede ruder (i den ene side) er vellykkede. I den anden side - gangsidens - er der "normale" vinduer, for her kunne

passagerer og togpersonale færdes frit gennem sidegangen i hele vognen.

Der er vedlagt en del småting - her og der skal et hul bores lidt op, men ellers passer tingene sammen. Og så er der vedlagt vognløbsskilte og numre - desværre kun til franske løb, men de pynter nu alligevel på vognsiden, og skriften er så lille, at man intet kan tyde på få centimeters afstand. Bogierne kunne derimod trænge til en opdatering - f.eks. ligger bremseskoene ikke helt tæt til hjulringene og afslører dermed alders tyngde. Til gengæld har jeg denne gang monteret alle løsdele, da det dels var nemt, dels pynter gevaldigt på vognen. Nogle af trinene kan kun bruges til vitrinemodeller, da de hindrer bogiens udsving.

Roco art. nr. 74359 SNCF bagagevogn Dd4s. H0-model, epoke IV.
Pris ca. kr. 375,-.



Fin og veldetaljeret gavl.

Samarbejde mellem konkurrenter



Lokomotivet, som det ser ud fra Pikos side.



Og her er det, som Märklin ser det.

PIKO märklin

Af Flemming Søborg;
fotos Märklin og Piko

I juli præsenterede de to konkurrenter Märklin og Piko deres første, fælles modellokomotiv, det specielt bemalede BR 218 497-6 i H0. Forbilledet er hjemmehørende ved Materiel-renoveringsværkstedet (Fahrzeuginstandhaltungswerk FZI) i Cottbus, hvor det er blev ommalet i opsigtsvækkende design for de to firmaer:

Den ene halvdel er kulsort som et damplokomotiv og "tilhører" Piko med deres navn på, mens den anden halvdel er malet som fronten på et ICE-sæt med Märklins navn. Samtidig med præsentationen af lokomotivet viste de to firmaers chefer, Wolfram Bächle fra Märklin

og René Wilfer fra Piko, deres respektive H0-modeller af lokomotivet.

Ud over modellerne til AC- og DC-systemerne kommer lokomotivet også i spor Z, N, og LGB. Allerede kort tid efter udsendelsen kunne Märklin rapportere, at førsteoplaget af H0-modellen var tolt udsolgt, og at et nyt oplag var bestilt til levering i 2022.

Designet på lokomotivet skyldes en konkurrence blandt medarbejderne i FZI. Om dette samarbejde mellem de to giganter er en enlig sving, eller om det betyder mere på længere sigt, er det endnu for tidligt at udtale sig om, men med tanke på den succes og omtale, det har givet, er der givetvis plads til omtanke i ledelseskontorerne. Og tidligere på året flyttede Märklin jo deres lager til Sonneberg, Pikos hjemby.



Wolfram Bächle til venstre og René Wilfer til højre ser ud til at have det fint i hinandens selskab.

Nødhjælp

I forbindelse med de enorme oversvømmelser i Tyskland i sommers blev der iværksat forskellige hjælpeaktioner: Således satte Piko en vogn med særligt påtryk til salg, hvor hele det indkomne beløb gik til ofre/hjælpeorganisationer.

Märklin udsendte ligeledes en Sondermodell, nemlig en sølvfarvet udgave af motorvognen BR 92.5, hvor også hele indtægten (minus moms) gik til hjælpen. I løbet af ingen tid var alle 500 modeller solgt – og helt billige var de ikke: knapt 500 Euro pr. stk.

Resultatet: Over 1,8 mio. kr. til hjælp. Så det er rart, at viljen til at hjælpe også er stor hos modeljernbanefolk



H-maskine med gastankvogn

Af Flemming Søeborg

Dette billede fortjener særlig opmærksomhed, da det på en eller anden måde viser nogle modsætninger. Toget bliver trukket af en H-maskine, som nok var en af DSB seneste nyudviklinger, mens den store gastankvogn fra DB er nyere, mere moderne og ikke en vogn, man ellers ville forestille sig lige bagefter et damplokomotiv (brandfaren!). Efter den følger blandt andet nogle ældre kvægvogne, formodentlig franske, og længere nede i toget ses en italiensk "kartoffelvogn" - jo, dengang kørte jernbanerne med alskens gods.

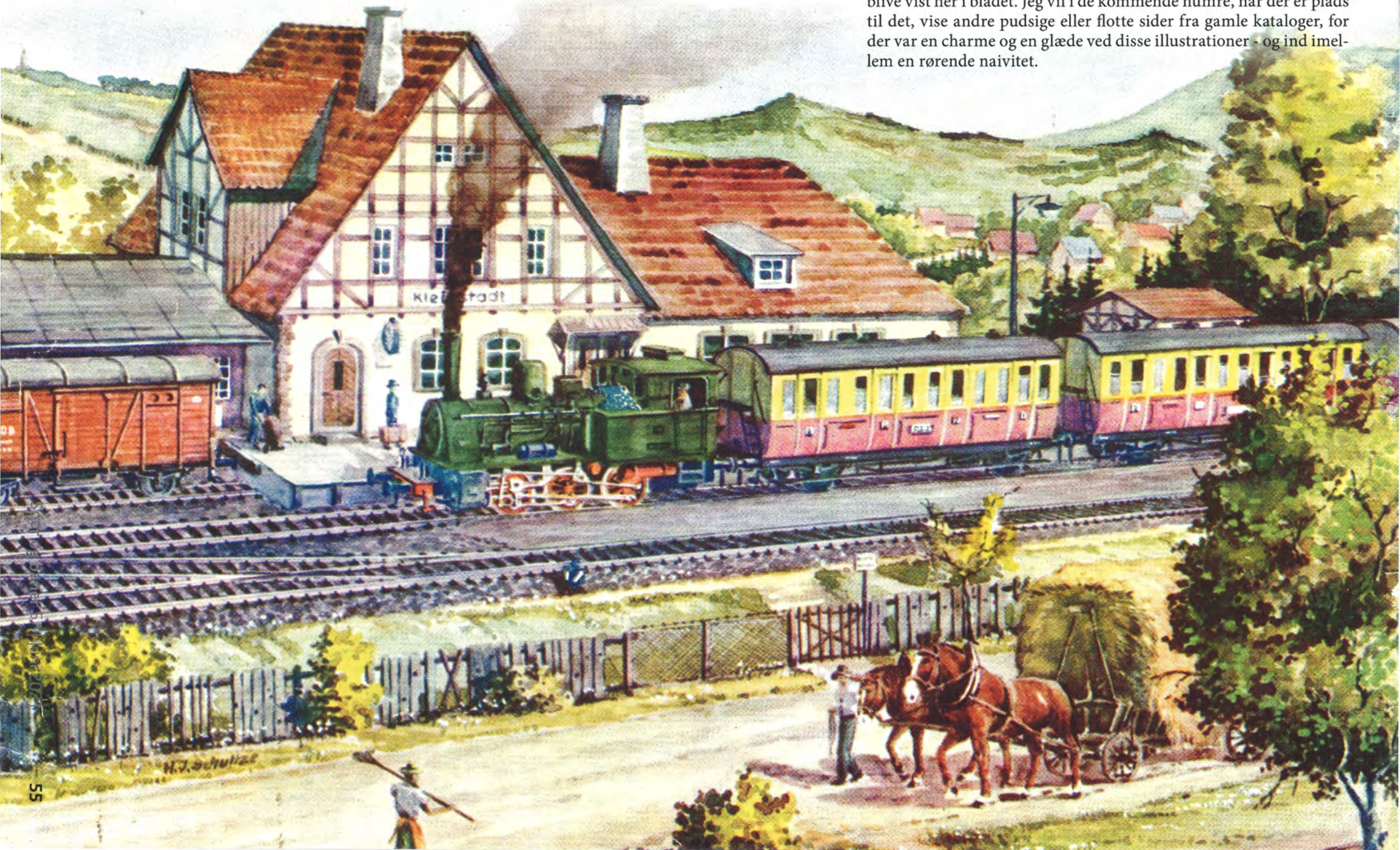
Billedet er desværre udateret, ligesom stedet heller ikke er angivet, men da det stammer fra Ole Winther Laursen, er der ret stor sandsynlighed for, at det er optaget på Kolding-egnen - nogle læsere kan måske udpege stedet. Billedet er stillet til rådighed af Hans Gerner Christiansen, der i øvrigt snart er klar til at genoptage sine rejseberetninger efter en længere pause. Der er noget at glæde sig til - Hans Gerner siger selv, at der er stof nok til de næste ti år!



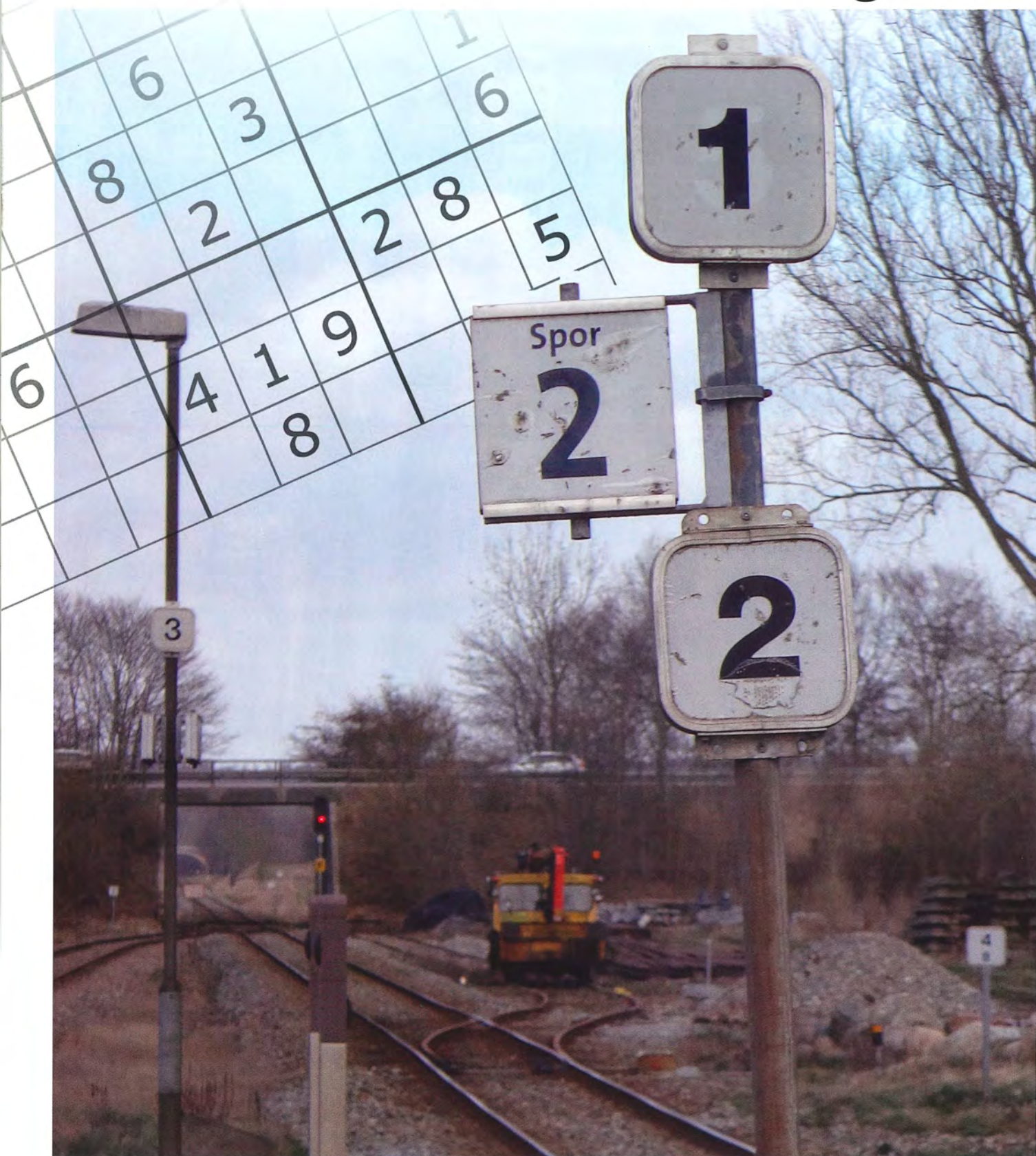
Inspiration

Af Flemming Søeborg

I forbindelse med mit anlæg "Oberkirschtal" fandt jeg god inspiration i diverse ældre kataloger og publikationer. Dette er en side fra Fleischmann-kataloget 1957, som jeg mener fortjener at blive vist her i bladet. Jeg vil i de kommende numre, når der er plads til det, vise andre pudsige eller flotte sider fra gamle kataloger, for der var en charme og en glæde ved disse illustrationer - og ind imellem en rørende naivitet.



Ren soduko – eller talforvirring



Tekst og foto Flemming Søeborg

En dag, mens jeg stod og ventede på toget på det ret øde trinbræt Brødeskov på den tidligere Frederiksværkbane HFHJ (nu Lokaltog), kiggede jeg nærmere på skiltningen, som var et nummer for sig: For her på perronen ved spor 2 stod dette skilt med cifrene 1 og 2 ud over sporangivelsen, men hvad betød 1 og 2 her? At tog på én hhv. to vogne holdt her? Jeg

ved det ikke. Mere mystisk var det, at der på masten bagved sad et skilt med et tretal, og for at det ikke skal være løgn, kan man helt til højre ane et skilt med et firtal (km-angivelse fra Hillerød). Billedet stammer fra den 3. marts 2019, og stedet var særdeles trøstesløst med en tilskoddet, lukket stationsbygning og ingen passagerer, ud over undertegnede. Til gengæld kunne jeg i ventetiden kigge nærmere på banens lager af skinner, svelle m.m. henne ved troljen.

Ferrobussen fra Renfe



Ferrobussen fra Rivarossi. Et dejligt og usædvanligt køretøj og en fin variant af den klassiske, tyske skinnebus med helt frit kig gennem ruderne.



Den todelte udgave af Ferrobussen i epoke IV-udgave fra Electrotren – en attraktiv og velkørende model.



Tre slægtninge - fra venstre Märklins ur-model, dernæst nyeste skud på stammen og til højre Pikos skinnebus.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mon ikke de fleste modeljernbanefolk kender de klassiske, røde skinnebusser, som Märklin i høj grad var med til at udødeliggøre med modellen af VT 95, der var i sortimentet omkring et halvt århundrede? Der kom nye og flottere modeller fra bl.a. Fleischmann, Roco og Piko, men de færreste er nok klar over, at den lille røde skinnebus faktisk også fik nogle to-, tre- og fire-leddede slægtninge i Spanien.

Her bestilte Renfe over 500 leddede skinnebusser – *Ferrobussen* serie 591 m.fl. – i 1956, baseret på Uerdinger-grundmodellen VT 98 (med puffere). De spanske udgaver findes derfor som motorvogne, som styrevogne samt som mellemvogne – alle sammen med overgangsmulighed gennem harmonikaer. Selve fronterne er gestaltet med talrige lanterner – ud over de store frontprojektorer med A-lys er der fem røde slutlanterner i 'omvendt' V-formation.

Electrotren har nu udsendt disse modeller i to- og tre-vognsudgaver i flere bemalinger. Jeg har kigget nærmere på to-vognsudgaven, som er utroligt flot detaljeret. Næsten alle detaljer er monteret på forhånd, og der er frit gennemsyn gennem alle vinduer, så motoren må være meget lille.

Der er strømførende koblinger mellem de to vogne, hvilket er en meget stor fordel, for togsættet kører ubesværet gennem alle sporkombinationer. Endnu mere imponerende er belysningen, som er komplet: Der er interiørbelysning med varmt, gult lys, der passer til et ældre køretøj, der er to- og trelys foran, der er fem røde slutlanterner, og alle kan styres digitalt. Dekoderen ligger ret skjult i mellemgangen mellem de to vogne.

Kort sagt, dette er modellen for alle skinnebus-aficionados.

Electrotren art.nr. E3619 Renfe "Ferrobussen"-skinnebus. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 1.650,-.



Meget tæt sammenkobling, men ikke helt spaltefri.



Fronten på den spanske skinnebus med talrige lanterner.

Dampdagene på Jernbanemuseet

De fire opfyrede lokomotiver beundres af de fremmødte.



D 871 var blandt de udstillede lokomotiver i Odense – et meget sjældent syn

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Selvom dette arrangement for længst er overstået, er det nok ikke alle læsere, der havde mulighed for at komme til Odense og se de fire opfyrede damplokomotiver samt alle de andre, 'kolde' maskiner – og der var mange. Her er der blot plads til at vise TKVJ 12, der fik nogle omgange på drejeskiven, kyndigt og underfundigt kommenteret af Stef-



De to K-maskiner kører for fuld damp gennem Langeskov trinbræt med stammen af stålvogne.

fen Dresler, samt et "Gesamt-Foto" af alle fire maskiner – fra venstre K 563, SJ 1307, K 564 og yderst til højre anes TKVJ 12. Det varer nok meget længe, inden en lignende mulighed gives, for det indebærer et kolossalt forarbejde for at få så mange faktorer til at gå op i en højere helhed. Lørdag den 18. september kunne gæsterne endda opleve forspandskørsel til Nyborg med de to K-maskiner – en ganske unik oplevelse.

TKVJ 12 på drejeskiven.



Nyt fra NOCH



Indholdet i sættet med fiskehandler og kunder.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

NOCH har udsendt en række interessante nyheder i deres temaserie, herunder handlende ved et fiskemarked. Det indeholder figurer, et par stande og skilt samt bord – og figureernes attituder minder om de klassiske Merten-figurer, der havde mere ”spræl” i sig end andre firmaers figurer. Nyd f.eks. den stolte fiskehandler, der står parat med fisk og kniv til at betjene kunderne. Der er flere andre sæt i serien.

NOCH art. nr. 16228 Fiskehandel. Pris ca. kr. 225,-.



T-Rex vender tilbage. Bemærk størrelsesforholdet til H0-figuren.

Et andet påhit er den arkæologiske udgravning, hvor man har fundet et komplet skelet af en T-Rex dinosaur. Det er et komplet sæt, lavet af skum, allerede bemalet og patineret med målene 68 x 135 mm og 16 mm høj. Figuren er en normal H0-figur, blot anbragt for sammenligningens skyld. Udgravningen er velegnet til såvel H0, TT som N.

NOCH art. nr. 58614 Dinosaur-fund. Pris ca. kr. 175,-.



kr. 2559,-

Märklin 39331

DSBs nyeste elektrisk Litra EB, lev. 2022



START EN MORSOM HOBBY

- Det koster mindre end De tror
De får topkvalitet og lag til hele familien
Gennemsnit: nr. 2967.

Komplet togset for begyndere,
inkl. D-mærket transformator kr. 120,-

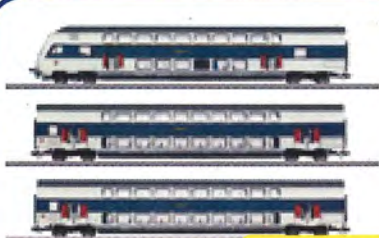
MÄRKLIN
MODELJERNBANER HO - DET NEMMESTE SYSTEM



kr. 549,-

Märklin 46309-01

DSB Tdgrs Doppelt gruvognsæt, 6 forskellige sæt. Alle 6 udgaver, samlet pris kr. 3199,-



kr. 1489,-

Märklin 43599

DSB Nærtrafik vognsæt, passer til 39331, lev. 2022



kr. 2459,-

Märklin 29467

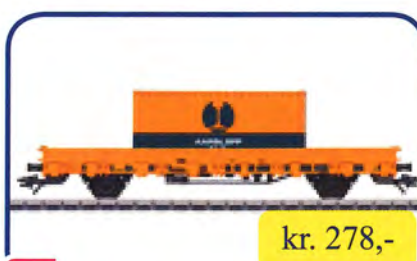
DSB Digital-Startsæt, Godstog med lyd, skinneoval med C-skinne, MS2-Mobile Station



kr. 2889,-

Märklin 39543

DSB Robel arbejds køretøj fra Aarsleff Rail A/S, lev. 2022



kr. 278,-

Märklin 46933

Kbs Privatvogn fra Aarsleff Rail, belæsset med container. Lev. 2022



kr. 958,-

Märklin 47111

Vognsæt AAE Cargo AG Containerbærevogn belæsset med DSV veksellad, lev. dec. 2021



kr. 938,-

Märklin 48842

DSB vognsæt Kls belæsset med Leopard kampvogne 1A5, Epoke 5, lev. okt. 2021



kr. 2598,-

Märklin 39685

DSB MV 1102 Diesellokomotiv med lyd og færdigmeldeblink.

www.togcenter.dk