

Nr. 62
APRIL 2022

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 132,-
Euro 17,75

E 991 FRA MÄRKLIN/ TRIX



LÆS OGSÅ
LITRA CM
FRA DEKAS



■ 50 ÅRS TØRKE
PÅ SPORET IGEN...



■ VOGNSPECIALISTERNE
ER PÅ BANEN IGEN



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



BK 21.04.2022 - 22.06.2022
ISSN-2245-4099 BK Returage 25



Den store fra det høje Nord

Forbillede: Damplokomotiv med tender E 991 fra De danske Statsbaner (DSB). Udførelse som i driftstilstand i 2007.

- Komplet nykonstruktion.
- Begrænset antal.
- Kan leveres omgående.
- Særdeles filigran metalkonstruktion.
- Seriemæssigt indbygget røggenerator.
- Særtogslanterne kan styres digitalt.
- Førerhusbelysning kan styres digitalt.
- Glødeskær i fyrkassen kan styres digitalt.

Alle trin til en korrekt præsentation er vedlagt.



**Begrænset antal,
kan leveres omgående!**

märklin
HO

N

39491 Damplokomotiv E 991

TRIX

N

25530 Damplokomotiv E 991

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 62, 11. årgang
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 61 42 66 21 (træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk for deadline
mht. annoncer m.v.

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.400. Løssalgspris kr. 132,-

Abonnementspriser for 2022:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 642,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 742,- / Euro 99
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 842,- / Euro 112,50

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Middelfart Sparekasse
Reg. nr: 9860 – konto nr: 0000 76 80 30
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes
som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved abonnementets udløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
(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



Af Flemming Søeborg / Foto: Jonas Henriksen.

Disse linier skrives i en periode, der må betegnes som den
hidtil mørkeste tid i Europa i mange, mange år, og det
kan virke håbløst med tanke på, hvad der sker ikke ret
langt fra vore grænser. Situationen i Ukraine kan ikke undgå at
påvirke os alle i hverdagen, og mon ikke alle har tænkt: *Hvad
nu, hvis...* - og her skal jeg undlade at skrive sætningen til ende.

Märklin har netop udsendt den helt nye model af E 991, som vi
vender tilbage til, når vi har fået fat i en model. De første ind-
tryk er positive - læs mere om den inde i bladet. Der ud over
er det næsten på dato 50 år siden, at sporvognene forsvandt fra
Danmark. Dengang troede vi, at det var for stedse, men siden er
de vendt tilbage - godt nok med nogle 'forkølede' ansatser, men
alligevel - Danmark er atter med på vognen - omsider!

I det hele taget virker det som om, at der atter er gang i (model)
jernbanerne. Godt nok har DMJU's årlige messe atter måttet ud-
skydes, men at interessen for modeljernbaner er stigende, kan
vist ingen være i tvivl om, især ikke når man ser på modeludbu-
det - ikke kun her, men også i udlandet: Der udsendes konstant
nye og fantastiske modeller, og alene, hvad der kommer til de
franske eller tyske markeder, er så overvældende, at man tror,
at det er løgn. Denne salgssucces giver også grobund for enkelte
danske modeller, for det er jo ikke kun Märklin, der har nyt,
Piko kommer jo med en nyudviklet My senere på året, og der er
flere udgaver af litra EB på vej. Bedst af alt er det nok, at Dekas
nu fremstår som den absolut førende producent på sit felt med
de kommende modeller af CM-passager- og QGR-vogne.

Slutteligt en stor nyhed: Jeg har besluttet at skifte distributør
(igen). Der har været alt for mange klager over udeblevet blad,
jeg har to gange måttet lave genoptryk, da bladene forsvandt fra
Bladkompagniet uden at blive omdelt, så fra dette nummer er
det atter Post Nord, der omdeler bladet - det var den sidste mul-
lighed, så kan vi blot håbe på, at aftalen holder.

Derfor denne appel til alle abonnenter: Hvis du skal flytte, så
meld det til Spor-og-baner@outlook.dk i god tid, så du sta-
dig kan få bladet tilsendt. Hvis bladet bliver returneret, og jeg
skal sende det til din nye adresse, koster det kr. 48,- i ekstra
portoudgifter - ud over selvfølgelig genen og besværet for os
alle. Så derfor - husk at melde adresseforandring hertil!

I øvrigt er hjemmesiden
sporogbaner.dk (uden "www")
atter kommet i gang - delvist.
Der var tale om en fejl
ved opdateringen.



Forsidefoto:

Stort foto: E 991. Odense den 2. juni 1996. Foto Flemming Søeborg

Lille foto: 50 års 'tørke'. Brønshøj Torv april 1972. Foto Flemming Søeborg

Lille foto: Vognspecialisterne. Foto Flemming Søeborg

Inserat: CM-vognen. Foto Vagn Holstein

Indhold



13 Gravøl med Modeltog



20 E 991



38 Pakhus fra hobby trade

Leder.....	3	Bogen om linie 12.....	44
Indhold.....	4	Dekas-nyt.....	45
Mine første år med tog og jernbaner	5	Mere nyt	46
Gravøl med modeltog.....	13	Gammelt lokomotiv skrottet.....	47
E 991 fra Märklin/Trix	20	Nye PIKO-vogne	48
Vognspecialisterne fortsat	24	Hvidkilde Savværk	50
Den sidste sporvognstur	28	Åbne vogne	52
I den tredjesidste sporvogn.....	33	En særlig fredsvogn	54
Nedlæggelsen i model.....	36	Nye biler	56
SJ:s lokomotorer - ny svensk bog.....	37	Rettelser	57
Pakhus fra DWA/hobby trade	38	BR 194 118-6 i H0.....	58
Mere Ålborg i H0 fra køkkenbordet	42		



SPOR OG BANER

**NÆSTE
UDGIVELSE**
23. JUNI 2022

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk

**BEGEJSTRET FOR DE NYESTE ARTIKLER OM
SPOR, TOG, MODELLER OG MODELBYGGERI?**

Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk

**6 numre
kr. 642,-**

Du sparer kr. 150,- og modtager
magasinet direkte i din postkasse.

Mine første år med tog og jernbaner



Flakshaven i Odense i 1935 med Skt. Knuds Kirke og lidt folkeliv. Helt til højre skimtes en spurvogn. Foto Jan Walter.

Af Hans Gerner Christiansen

Min bedstefar i Ulbølle midt mellem Svendborg og Faaborg havde fået en større børneflokk, hvad der var meget almindeligt dengang. Jeg havde derfor en større samling af mostre og onkler, da jeg blev født i 1937 i Odense. De havde ikke spredt sig ret meget i Danmark, nemlig til Horsens, Svendborg, Vester Aaby, Odense og Ulbølle. Der var ingen, der tog til USA, hvad der ellers var almindeligt i de dårlige tider før krigen [1939-45]. Jeg var nær ved at ende i Sydamerika, for min far, der var landbrugsuddannet, spekulerede på at emigrere til det kontinent på grund af de dårlige tider i landbruget, men heldigvis mødte han min mor, og så gik han i lære som tømrer. Da han blev udlært, var han med til at bygge store huse i Odense, så han havde efterhånden en god uddannelse. Han blev gift med min mor, som var fra Ulbølle, og så var han så heldig at få en god stilling som skolebetjent på Odense Tekniske Skole, som ikke var bygget færdig, så vi boede i et klasseværelse under beskedne forhold.

Allerede der begyndte jeg at interessere mig for jernbaner, for den lille familie besøgte af og til min mors familie, og det foregik selvfølgelig med Sydfyenske Jernbaner (SFJ). Det har jeg ikke husket, men jeg må alligevel have fanget noget, for overfor vor beskedne, primitive beboelse var der en række sammenbyggede toiletter, der endda havde et langt trin i gangens længde. Jeg steg op på trinet og lukkede den første dør op og lod de rejsende gå ind. Derefter smækkede jeg døren i og gik videre til næste dør og så fremdeles. Det morede jeg mig meget med, og tilsyneladende var skolen endnu ikke åben.

Den dag i dag huskler jeg det, og jeg kan stadig se det for mig.

Skolen blev bygget færdig, og vi flyttede over i den nybyggede skolebetjentbolig. Det var en stor forandring, og jeg fik mit eget værelse. Interiøret havde min far selv lavet i den rette størrelse, så det var fine forhold.

Jeg husker, at jeg havde fået et "bliktog" en jul, men det var der ikke så meget ved. Når det havde kørt rundt tilstrækkeligt mange gange, var det så dét, men jeg var ikke sådan at stoppe. Jeg skilte cirklen ad og satte skinnerne sammen modsat. Nu var det en punkt til punkt-bane, men det var et noget slingrende foretagende, og selvom toget blev på den nye bane, så var den noget kort, og toget fortsatte hen ad gulvtæppet. Jeg havde en grusbunke i den ene ende af skolegården, og dér endte lokomotivet og gik til.

Jeg fik en lillesøster, og krigen kom til Danmark, men det mærkede vi ikke meget til. Jeg husker, at jeg så og hørte et kompagni syngende soldater, som passerede forbi skolen. Det lød meget fredeligt. En anden dag fortalte min far, at han havde givet en tysk soldat ild i cigaren, men han havde været lidt betænkelig, men ingen sagde noget. Soldaten havde ellers fået fat i den rigtige, for min far havde været "på valsen" før krigen, og han talte godt tysk.

Odd Fellow Logen lå lige overfor Teknisk Skole, og den havde tyskerne okkuperet, men før Folkestrejken, så vi så ikke noget til beboerne. Der var meget ballade i Odense, og oppe i byen blev der væltet en stor politibil. Folk løftede den simpelt-

hen i den ene side, og det blev et berømt billede i diverse blade efter krigen. Jeg mener at huske, at det var noget med et tysk krigsskib, som værftsarbejderne ikke ville reparere.

Min mor fyldte badekarret med vand, så vi havde noget, hvis der blev lukket for vandet. Min far og jeg kunne ikke nære os. Vi gik ud til den nærmeste port mod logen. Vi åbnede kun porten lidt op, men der var meget stille. Pludselig kørte der tre mærkelige køretøjer ud og ned mod os. Det forreste var lige ved at vælte, da det skulle dreje til højre, da det kun var trehjulede køretøjer. Der var en kanon bagest og en skytte, så vi fik godt nok lukket vores port helt til. Jeg husker dem tydeligt, og jeg har senere spurgt folk med kendskab til tyske køretøjer som hobby. Mærkeligt nok har ingen haft kendskab til de trehjulede motorcykler. Ingen synes at kende dem, så det var måske de eneste, som tyskerne havde!

Min far cyklede af og til op i byen for skolen, og han havde et lille sæde foran på cyklen, som jeg lige blev løftet op på. Der sad jeg fint og så byen fra den højde. Jeg husker, at vi engang stoppede ved banegården, hvor man stødrangerede. Jeg spurgte min far om, hvordan de vogne kunne rulle selv. Det kunne han heller ikke forklare, for ingen af os kunne se F-maskinen, der foretog den mystiske handling, og at man skiftede sporene. En anden gang kørte vi langs Hovedbanen, og der rullede et tysk lazarettog forbi med store, røde kors på siderne. Desværre så jeg ikke lokomotivet, men det har ganske sikkert været et damplokomotiv.

Krigens følger

Under krigen var vi to gange på ferie i et pensionat, der lå syd for Ulbølle. Det hed "Skovvang" og var anbefalet af noget familie. Jeg husker ikke meget om transporten til feriestedet, men det meste foregik med SFJ, og resten var pr. hest og vogn, da min onkel i Vester Aaby havde både hest og vogn. Det var noget primitivt, men der var jo ingen biler, der kunne køre, med mindre de havde gasgenerator. Den bestod af en stor ovn, der enten sad på hjørnet af ladet eller allerbagest på køretøjet. Man hældte små, kantede stykker bøgetræ ned i ovnen og tændte op, og så blev der dannet gas [kulilte], som blev afkølet foran køleren og derefter ledet ind i motoren. Det krævede en vis øvelse at få foretagendet til at virke, men det var jo bedre end ingenting.



Sydfyenske Jernbaners banegård i Odense set fra perronsiden i 1950'erne. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Cz-kupevogn fra DSB på Odense Syd 1953. Muligvis har det været sådan en vogn med de mange døre, som Hans Gerner var inspireret af til sine lege på skolen. Foto Ole Winther Laursen via HGC.

En gang om dagen havde "Skovvang" og det nærliggende tuberkulosesanatorium ved Nakkebølle Fjord forbindelse med omverdenen. En lille grøn, gammel rutebil kom hostende inde fra Faaborg, og den kunne få folk frem langs vejen. Ved "Skovvang" blev en større sæk med post smidt ud af højre fordør, og uden at standse kørte det rygende befordringsmiddel videre til sanatoriet, hvor det havde endestation. Alle ventede på, at rutebilen skulle komme tilbage, men det varede lidt, for nu skulle der fyres op i ovnen, så der kunne blive lavet lidt gas til at køre tilbage på. Pustende og hvæsende standsede rutebilen ved "Skovvang", og så kunne der medtages gods og udveksles rejsende. Når det var sket, prustede den lille SFJ-rutebil i gang ved kraftig brug af kobling og gear. Alle holdt vejret, indtil køretøjet forsvandt i svinget, og det var dagens højdepunkt.

Dagene gik med sol og sommer og vandpajskeri på den beskedne strand, men vi var henrykte. Det var noget andet end Teknikums skolegård. Vi mærkede ikke meget til krigen, og hver morgen blev vi

vækket af svalerne, der sad på telefontrådene udenfor vort sovekammervindue. Hver gang, jeg siden har hørt svaler, tænker jeg på "Skovvang".

En aften kom krigen nærmere. Min far og jeg og en anden mand gik lige et smut ned til stranden, og der så vi et mærkeligt syn. To store dampere, der tilsyneladende var fyldt med mennesker, sejlede meget langsomt og forsigtigt mellem øerne. De to skibe sejlede tæt efter hinanden, og det var uden tvivl for at holde sig udenfor minefelter og u-både. Krigen fandtes også midt i idyllen.

Ferien sluttede, og min onkel, som var slagtermester, kørte os igen ned til en fordelagtig station på Faaborg-Nyborg-banen. Jeg husker ikke mere, hvad stationen hed, men jeg husker sandelig, at vi var lige ved at blive efterladt på stationen. Jeg begyndte at kravle op i sidste vogn, og samtidig kørte toget et par meter frem. Min far greb fat i mig og trak mig ned på perronen. Andre havde også set, hvad der skete, og toget standsede igen, og vi kunne kravle op i vognen i ro og mag.



Dette kunne være et eksempel på stødrangering i Odense med rangisten placeret mellem de to forreste vogne klar til at bremse. Foto HGC.



Også her kunne der være tale om stødrangering i Odense, selvom man nok ikke gør det med fyldte tankvogne som denne Gulfvogn ZE 503 224. Foto HGC.

I slutningen af 1944 blev den lille familie ramt af en tragedie. Min far fik blindtarmsbetændelse og kom på sygehuset, og tre dage efter var han død. Min mor stod pludselig med to små børn og uden uddannelse, men vi havde heldigvis forsikringer og et såkaldt "Spareur", som også gav et beløb. Til portnerjobbet hørte et kaffekøkken og et papirudsalg, og begge dele havde min far forstået at drive fornuftigt sammen med diverse medhjælp. Især papirudsalget var godt, og det blev passet af min mors yngste søster, som også boede i et værelse i forbindelse med vores portnerbolig. Vi børn kaldte hende "Dodo", og det hed hun til sin dødsdag mange år efter.

Ledelsen var særdeles venlig og må have været godt tilfreds med familiens indsats i en vanskelig tid. Min mor blev kaldt ned på hovedkontoret, og hun fik at vide, at hun kunne overtage papirudsalget, og så skyldte vi ikke hinanden noget. Det var fine betingelser, og moder "Dodo" kunne fortsætte som leder af papirudsalget. Dengang var der ledere, der kunne tage beslutninger. Eneste problem var, at vi skulle flytte hurtigt fra

portnerboligen, så en ny portner kunne flytte ind på grund af de vanskelige forhold.

Vi nåede at holde jul på Teknikum, men så trådte familien til. Møblerne blev opmagasineret, og vi flyttede over til min farmor i Rosenlunden. Min farfar var maler og endda oldemand i laug, og han havde vist haft noget med min fars job på Teknisk Skole at gøre. Man hjalp hinanden dengang. Min farfar var død, kort efter at krigen begyndte, og nu havde en af mine onkler overtaget malerforretningen, der lå i en større hal bag huset. Det syntes jeg var spændende, og jeg var tit nede og se malerne arbejde. Firmaet malede "isbiler", og de var udstyrede med gasgenerator, som blev afmonteret, inden malerne kom til, og det gik jeg meget op i. Min farmor var en statelig dame, som man skulle tiltale med "De", men ellers havde vi nogle gode måneder i det store hus. Krigen mærkede vi ikke noget til. Jeg var begyndt at gå i skole, men den skole, jeg egentlig hørte til, var blevet fyldt med tyske flygtninge, så jeg måtte gå på Munkebjergskolen, som ikke lå langt fra Rosenlunden.

Så måtte en anden del af familien træde til, og vi rejste til Ulbølle mellem Svendborg og Faaborg, hvor min bedstefar havde en mindre købmandsforretning. Min bedstemor var død, men en ugift dame havde overtaget hendes plads, og hun arbejdede også i købmandsforretningen, så det gik udmærket. Vi boede i et lille værelse, hvor der ikke var varme, men vi fik en "varmesten" op i sengen, inden vi kravlede i den. Det var en stor kampesten, som havde ligget i et rum i kakkellovnen i stuen, og som blev viklet ind i en masse klude. Den kunne jeg ikke lide, for den var meget varm. Til gengæld var den kold om morgenen. Jeg husker ikke, at vi blev forkølede i Ulbølle, så vi var nok hårdføre.

De tre måneder i Ulbølle gik hurtigt. Foråret var på vej, og jeg gik i skole i den lokale landsbyskole hos lærerinden. Der var kun det samme klasseværelse, men eleverne tog vældig godt imod mig, og jeg kom til fødselsdag flere gange på gårdene. Jeg havde godt nok lært at læse på Munkebjergskolen, for jeg læste bedre end bønderbørnene, der skulle op to og to og læse det samme op i kor fra hver sin bog. Da antallet af elever var lige, skulle jeg læse alene op til sidst, og det irriterede lærerinden, for hendes metode var tilsyneladende dårligere end Odense-skolens. Jeg var glad for de fleste timer, for vi fik en masse botanik og lære om dyr, når vi ikke læste, og det var lærerinden god til.

Jernbaneinteressen

Min jernbaneinteresse vågnede lidt, for der var ikke langt ned til Ulbølle station. Af og til kunne vi høre, at der blev rangeret på stationen, men vi nåede aldrig derned og så toget. En dag var min mor træt af Ulbølle og ville tage til Faaborg for at handle. Jeg ville ikke med, men jeg fulgte hende ned på stationen. Det beskedne persontog var trukket af SFJ's største lokomotiv, og jeg husker det tydeligt selv i dag. Det var en af 1-D-1-T'erne, som senere fik litra DF ved DSB. Heldigvis er der bevaret ét af typen*), så vi også i dag kan imponeres af størrelsen. Det var sært, hvad den lavede på den lille bane mellem Svendborg og Faaborg, for de kørte sandelig mest med store godstog eller persontog op til helligdagene.

Den næste SFJ-oplevelse var på den korte tur mellem Ulbølle og Vester Aaby, hvortil vi var blevet inviteret af min mors ældste søster, slagterens kone. Det



SFJ-motorvogn i Fruens Bøge med lille tog til Svendborg. Billedet stammer nok fra 1930'erne. Ukendt fotograf. Slg. SoB.



Sidste dag med tog fra Svendborg mod Faaborg den 22. maj 1954. Foto Ditlev Mortensen via Jens-Christian Jensen.



Ulbølle station efter nedlæggelsen. Stationen lå i landsbyens udkant, men siden er der kommet bebyggelse rundt om. Foto Just Andersen.

må have været hen mod foråret, for vi gik op på den åbne endeperron lige efter lokomotivet. Det blev en fantastisk tur, for vi kørte tilsyneladende i en voldsom fart, og diverse kæder på endeperronen raslede kraftigt. Lokomotivet var et lille, sort ét, og jeg var meget imponeret af det hele. Lokomotivet har nok været et af de små 1-B-1-T'ere, som SFJ havde købt syv af. De fleste stod i en lang række i Odense og blev ikke brugt.

Hvordan vi kom hjem til Ulbølle, husker jeg ikke, men måske min onkel befordrede os i sin hestevogn.

Tiden kom, hvor vi skulle tilbage til Odense, og selvom om der var boligmangel, havde min mor købt et hus til os på Bernstorffsvej 17, og der flyttede vi ind den 1. maj 1945. Vores ældste moster fra Vester Aaby tog med os for at hjælpe med indflytningen. Vores moster "Dodo" var ikke med, men jeg mener at huske, at hun midlertidigt boede ved vores onkel i Odense.

Der var meget plads i huset, selvom der boiede et ungt par på første sal sammen med deres lille barn. Der var også en stor have, som vi kunne boltre os i, men den trængte til en kærlig hånd. I et hjørne af haven fik min søster og jeg hver en "have", som vi kunne grave i. Min onkel fra Rosenlunden gik i gang med at male i stuen, så der var nok at se på.

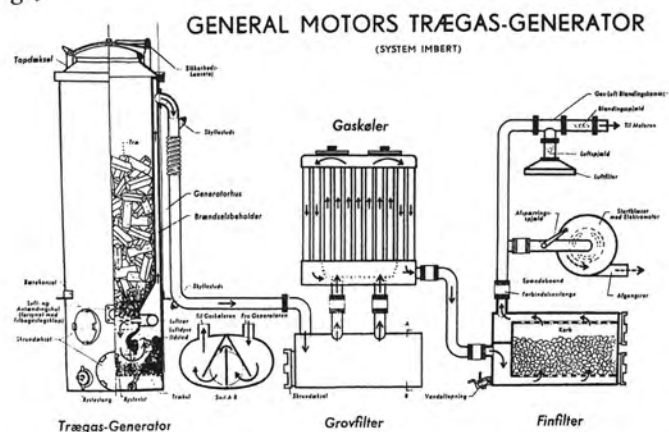
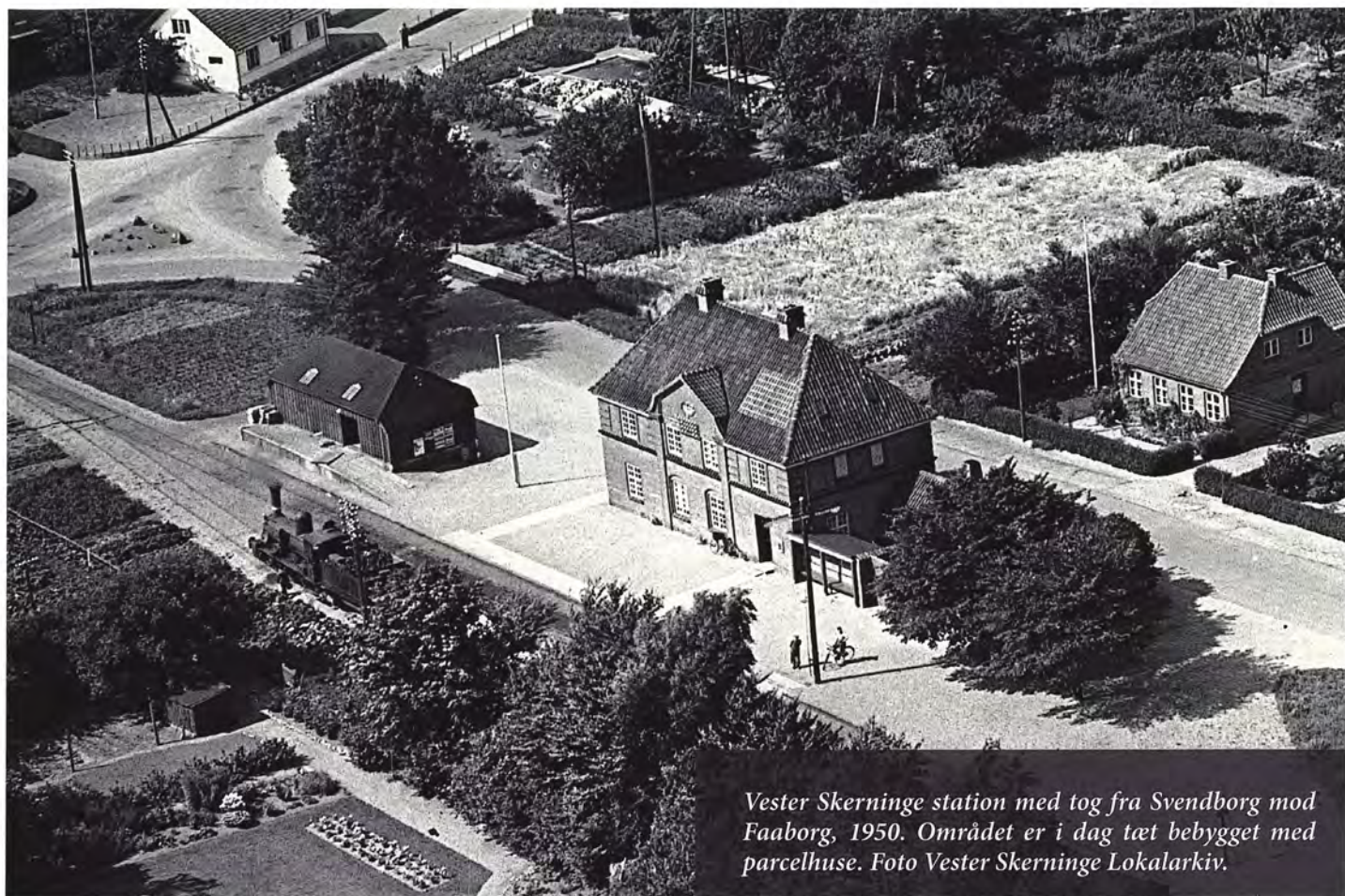
Krigen sluttede den 5. maj 1945, som er Danmarks Befrielsesdag, men i Odense blev der et voldsomt skyderi på Flakhaven i centrum. Vi stod ude på fortovet og hørte det tydeligt, men vi vidste ikke, hvad der skete. Det viste sig, at det var frihedskæmpere, som skød på hinanden, og det var en stor misforståelse og tragedie. En lærer fra Teknikum, som vi kendte godt, blev skudt sammen med flere andre. Det var en trist dag



Nakkebølle sanatorium med sygeplejeskeboliger i baggrunden. På den anden side af bygningen var der en pragtfuld, stor have med udsigt over fjorden. Postkort, slg. SoB

i Odense. Jeg har hørt rygter om, at det var tyskerne, der stoppede kampoen, for de syntes selvfølgelig også, at krigen havde været længe nok. Det passer muligvis ikke, og jeg har aldrig rigtigt fået at vide, hvad der skete, men kampene blev standset, og freden sænkede sig over byen.

Der var mange børn på Bernstorffsvej, så der var nok at lege med, men det var mest piger. Naboen havde en stor dreng og en mindre pige, og især hende legede jeg med. Vi legede mest med store lastbiler af træ, som vi fyldte med jord. Hurtigt kom der et hul i hækken, så vi kunne gå mellem haverne. Det sagde mødrene ikke noget til. Når det var regnvej, gik vi indenfor hos naboen og legede med nogle store færges, som vi fyldte med små biler.





Her er et andet, typisk tog fra Svendborg-banen, litra M^p med to gamle SFJ-vogne ved indkørselssignalet til Fruens Bøge 1958, lige på broen over Odense Å. Foto HGC.

En dag skete der noget spændende, for den store dreng aftalte med en anden dreng og et par andre, at de skulle lege med store tog. Jeg fik lov til at kigge på, og det satte noget i gang i mig. Formentlig var det Hornby-tog, og det var jo ikke så dårligt.

Jeg gik ind og kiggede på mit legetøj. Der var et fint, rødt lokomotiv og en tilhørende tender, men jeg havde også en dåse sort maling, så nu skulle begge dele males sorte, så de bedre lignede et rigtigt lokomotiv. Jeg husker ikke mere, hvornår jeg havde fået de nye tog, mens vi var flyttet ind på Bernstorffsvej. Imidlertid husker jeg, at jeg stadig havde cirklen. Vi forsøgte stadig at købe lige skinner, men selvom vi besøgte adskillige legetøjsbutikker, gav det intet resultat. Noget fik jeg dog ud af det, for et sted fik jeg at vide, at det hed "Spor 0". Jeg havde en del af de store, fine Tekno-biler, som jeg ellers satte meget pris på, men muligvis byttede jeg dem hos andre til skinner.

Det var en dumhed, for Tekno-bilerne var meget dyrere, men min mor opdagede det aldrig, Gud ske lov. Hun huskede heldigvis, at jeg stadig interesserede mig for tog, og en senere jul blev jeg lidt forundret, for min kære søster fik flere og dyrere og større gaver, syntes jeg. Til sidst kom min mor ind med en stor papkasse og satte den foran mig. Hvad i alverden var det? Jeg lukkede den hurtigt op, og til min store glæde var der masser af Spor 0-tog. Der var masser af lige skinner og selvfølgelig også buede. Og der var to lokomotiver til at trække op og masser af vogne at hænge bag på lokomotiverne. Der var også en fin bro og en del sporskifter og en drejeskive. Jeg begyndte straks at sætte skinner sammen, og jeg kom ikke tidligt i seng den aften.

Jeg havde Åbent Hus, for de fleste af børnene i gaden skulle ind at se det nye legetøj. Der blev fyret i den ensomme, store kakkelovn i stuen, så der kom varme i det meste af stuerne, og så blev der lagt skinner i rummene.

Imidlertid viste der sig hurtigt et problem, for det største af lokomotiverne væltede af de buede skinner. Når nøden er størst, er hjælpen nærmest, siger ordsproget, og det kom til at passe. Det viste sig, at min sidekammerat i skolen havde haft et Hornby-tog, men lokomotivet var gået i stykker. Han ville godt sælge skinnerne, og de havde nogle fine kurver, så det flotte-



Foto fra lille bro over vandløb på Svendborg-Fåborg Banen juni 1916. Banen åbnede november samme år. Ukendt fotograf og sted. Slg. SoB.



Sporvogn nr. 15 fra Odense Sporvej og en lokal Slots Isbil på Klingenberg, Odense 1952. Slg. Leif Ørndorf.



Indtil 1954 fortsatte sporet til højre videre ud af Svendborg mod Faaborg, men her i 1963 er det for længst spærret. Vi er ved Skattergade-overskæringen. Foto Holger B.D. Sørensen.



DF 131, en af de store Sydfynere ved værkstedet i Odense. Maskinerne kørte forhen mest på Svendborg-banen. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Et påsketog, trukket af D 850, holder klar til afgang fra Odense mod Svendborg i 1959. Foto HGC.



Et par eksempler på Pionér-Expressens modeller 1949. Foto Flemming Søborg.

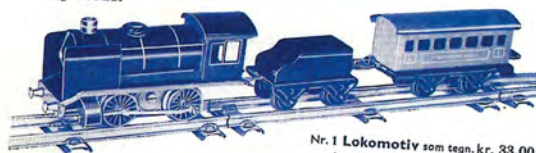


Modeller fra et andet firma, Cepas, cirka 1946-48. Dengang var man tilfreds med lidt, bare det kunne køre. Foto Flemming Søborg.



Pionér-expressen

Ny model



Nr. 1 Lokomotiv som tegn. kr. 33.00
do. m/ frem og bak kr. 39.00
Størrelse 0 - skinnestørrelse 32 mm
Elektrisk tog for 2-spors drift



Nr. 20
Drejeskive
diam. 30 cm
kr. 9.00



Nr. 23 Lige skinne
til elektrisk tog
Længde 26 cm
kr. 1.50

Nr. 24 1/2 skinne
kr. 1.05

Nr. 25 1/4 skinne
kr. 0.90

Tilslutningsskinne
kr. 2.10



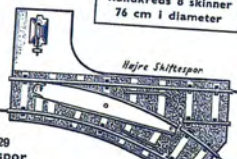
Nr. 30
Krydspor
kr. 7.50

Nr. 26 Rund skinne
til elektrisk tog
Længde 26 cm
kr. 1.50

Nr. 27 1/2 skinne
kr. 1.05

Nr. 28 1/4 skinne
kr. 0.90

Rundkreds 8 skinner
76 cm i diameter



Nr. 29
Skiftespor
til højre el. venstre
kr. 7.50

Brug kun vore Pionér dele med røde sveller og De får et smukt, ensartet anlæg

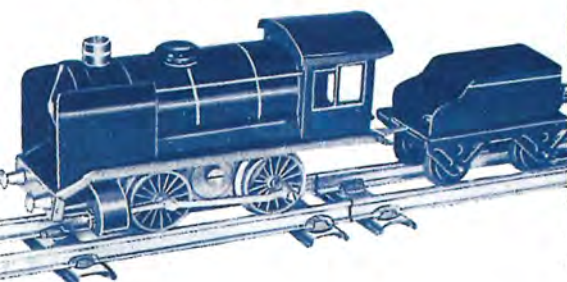
Forside og side fra kataloget for Pionér-Expressen - delene er ikke så forskellige fra mange andre producenter af blytog. Slg. SoB.

ste lokomotiv igen kunne holde sig på skinnerne.

Min mor fortalte aldrig, hvad hun havde givet for julegaven, og hun havde et meget fornuftigt system angående penge. Hver lørdag fik vi hver et beløb til at købe legetøj for. Jeg fik lidt mere end min søster, og det var vel også meget fornuftigt, for jeg var fire år ældre, og mit legetøj var dyrere. Så der var ikke noget tiggeri, og det kunne også lade sig gøre at tjene penge, hvis der skulle slås græsplæne eller lignende. Begge børn lærte at passe på pengene, og det kom os til gode, da vi kom på arbejdsmarkedet.

Da det blev sommer, rykkede togene ud på græsplænen, og så kunne der bygges store jernbaner. Med en saks klippede vi græsset ned, så lokomotiver og vogne ikke fik fat i græsset og blev afsporede. En dag opdagede jeg, at en fyr på min egen alder også havde en del Spor 0-tog. Familien var mest optaget af atletik og cyklede med store spyd hen til den nærmeste boldplads. Jeg inviterede ham og et par andre, og det kan nok være, at vi fik lagt skinner ud og sendte tog fra den ene ende til den anden. Jeg mindes ikke, om han havde rullende materiel, men masser af skinner havde han. Vi havde en fin eftermiddag, men jeg kan ikke mere huske, hvad vi puttede i de åbne vogne. Måske var det små legetøjsbiler, som nu var kommet frem fra Tekno, eller også var det små træklodser.

Det viste sig, at en anden af mine skolekammerater havde Spor 0-tog, men det var et tysk lyntog på flere vogne. Jeg skal love for, at det kunne køre stærkt og uden at falde af sporene. Så vidt jeg husker, var det "Der fliegende Hamburger". Ligesom mine to lokomotiver var det tysk og fra før krigen. Måske havde det været hans fars. Den kasse med tog, som jeg fik i julen, var heller ikke nye, men det var i meget fin stand. Da jeg efterhånden gik over til H0-spor, solgte jeg mit Spor 0 til en dreng længere nede i gaden for 50 kroner, som var mere dengang end nu. Jeg mødte ham en gang flere år efter, og da havde han solgt det igen til en ung fyr.



Et billede mere af Vester Skerninge station, her nogle år senere, nemlig i 1965. Foto Jens-Christian Jensen.



Ulbølle station, november 1997. Foto Flemming Søeborg.



Der er stadig lidt jernbaneatmosfære til stede i Ulbølle ud over stationen, nemlig denne ombyggede Hj-vognkasse ved branddammen den 3. maj 2020. Foto Flemming Søeborg.

Gravøl med modeltog



Mindesammenkomst for Hans Bach ved det store anlæg i august 2021 - i dagens anledning var der flag på loko H 800.

Af Asger Christiansen; fotos, hvor intet er angivet, også af forfatteren Asger Chr.

En af landets fine modelbyggere er ikke længere blandt os. Hans Bach døde i juli 2021 i en alder af 86 år. Familie og venner samledes et par uger senere til en mindesammenkomst på bopælen nær Århus, hvor Hans og hustru Margrethe har boet siden 1969.

Efter mindetaler af børn og naboer var der lejlighed til se den store modelbane skala 1:45, som Hans Bach egenhændigt har bygget gennem 50 år. En fin afslutning helt i Hans Bachs ånd. I anledning af sammenkomsten var damplokomotivet litra H 800 forsynet med dannebrogslag på fronten. Ganske som ved kongelige begravelser – skønt Hans Bach var lidenskabelig republikaner.

Langt det meste af det rullende materiel har Hans selv bygget. Den ældste vogn, en åben DSB-godsvogn, byggede Hans helt tilbage i 1958. Men inden jeg beskriver den store modelbane, kommer her nogle ord om Hans Bachs liv.

Tidligt til søs

Hans Bach blev født 1935 i Holbæk, hvor faderen var skolelærer. Senere flyttede familien til Allerød, hvor faderen blev skoleinspektør. Allerede tidligt blev Hans Bach interesseret i mekanik, bl.a. ved besøg hos en farbror, der havde et maskinværksted i Thisted. Efter ni års skolegang tog Hans en mellemskole-eksamen, og i en alder af blot 16 år valgte han i 1951 at stikke til søs som skibsdreng, ansat i det store rederi Østasiatisk Kompagni (ØK). Hans havde to storebrødre, der allerede da arbejdede i handelsflåden.

En septembernat i 1951 anløb ØK-skibet "Falstria" Bangkok på en af de faste ture til Thailand. Stor var Hans Bachs forbløffelse, da han morgenen efter ankomsten til Bangkok kiggede ud ad et køje. På kajen lige ud for køjet så han et lokomotivs fabriksplade med ordene Frichs, Aarhus og Danmark. Hans kendte udmærket danske lokomotiver fra fabrikken Frichs, men han havde aldrig hørt om diesel-lokomotiverne, som fabrikken leverede i 1930'erne til Thailand.

Efter et par år til søs fik Hans Bach arbejde på land som maskinarbejder i Hillerød på fabrikken Nordsten, der fremstillede landbrugsmaskiner. Om aftenen gik Hans Bach til undervisning i maskinlære. Det førte til en ny periode til søs, nu arbejdede Hans Bach ved maskinen i skibene. Hans aftjente derefter sin værnepligt i den danske marine, hvor han gjorde tjeneste på en minestryger.

Efter tiden i marinen blev Hans Bach igen ansat i ØK. Han var nu 2. maskinmester, og på langfart med ØK besøgte han både Bangkok i Thailand, Shanghai i Kina og Singapore. I de ledige stunder på skibene gik Hans Bach i 1958 i gang med at bygge jernbanemateriel i skala 1:45. Første model var en åben DSB-godsvogn litra Pb, snart fulgte en lukket godsvogn og endog et DSB-rangerlokomotiv litra Q 342 blev bygget, mens Hans var til søs.

Omkring 1956 blev Hans Bach ansat som maskinmester på et nyt, stort tankskib "Esso Århus", der sejlede råolie fra Venezuela til raffinaderier i Europa. Under en friperiode i maj 1958 blev Hans gift



Som 16-årig fik Hans Bach hyre på ØK's 'Falstria'. Arkiv Søfartsmuseet, Helsingør.

i Frederiksborg Slotskirke med Margrethe, som Hans havde mødt tidligere på fabrikken Nordsten, hvor hun arbejdede som kontorassistent.

Hans Bach går i land

Nu var det tid at gå i land. Det førte til et job som 2. maskinmester på det store hospital Filadelfia i Dianalund, nord for Slagelse. Måske var det på dette tidspunkt, at Hans Bach stiftede bekendtskab med Slagelse Model-Jernbane Klub og dens kendte formand P.E. Jensen? Det blev et venskab, der fortsatte i årtier, hvor Hans Bach og P.E. Jensen delte lidenskab for modelbaner i skala 1:45 og køreplanskørsel. I de få år bosat i Dianalund byggede Hans Bach DSB-rangerlokomotiv litra Mt 152 og damplokomotiv D 825 samt 11 vogne.

1965 flyttede Hans Bach og Margrethe til Århus, for Hans var blevet ansat som maskinmester på Århus Amtssygehus. De første par år boede familien i en funktionærlejlighed lige ved siden af hospitalet. P.E. Jensen fra Slagelse Model-Jernbane Klub havde forinden sendt et introduktionsbrev til Henning Fibiger, der var formand for Jydsk Model Jernbane Klub JMJK i Århus. Og således blev Hans Bach straks medlem af JMJK – i en årrække dog som passivt medlem. Hans medbragte noget af sit eget materiel, når der var køreaften hos JMJK, der dengang havde anlæg på loftet af stationsbygningen på Århus Hovedbanegård.

I 1969 købte Hans Bach og Margrethe et lille husmandssted med 11 tønder land i nærheden af Århus, men Hans fortsatte som maskinmester på Amtssygehuset. Hans blev altså fritidslandmand med dyrkning af jorden ved hjælp fra en maskinstation. Stedet havde nogle få dyr, sjældent mere end et par stykker ad gangen, bl.a. får, køer, grise, geder, et par heste til glæde for børnene, hunde, katte, kaniner m.m.

Hans er lokomotivfører

I august 1972 forsøgte man sig i Odder for første gang med en festuge. Det indebar, at der i en weekend skulle køres veteran-tog på den korte strækning mellem Odder og Hov. Finn Lekbo fra JMJK havde lejet damplokomotiv F 658 fra DSB (for 1 kr. om året), Odderbanen stillede to personvogne og en pakvogn til rådighed, og JMJK stillede med 12 mand som maskin- og togpersonale. Hans Bach havde kedelpassereksamen og var maskinmester, så han kunne jo fungere som lokomotivfører. Som



Den allerførste vogn, PB 10121 - bygget 1958, mens Hans Bach var til søs med ØK.



Undersiden af den første vogn med plads til data om bygningen.



Rangerlokomotivet Q 342, også bygget til søs i 1958.



Mt 152 blev bygget i 1962, mens Hans Bach boede i Dianalund.



Hans Bach ved anlægget i begyndelsen af 1970'erne. Foto Niels Jørgen Hansen, JMJK.



Han arbejdede som maskinmester på Århus Amtssygehus og fritidslandmand. Privatfoto.



Hans Bach fungerede også som lokomotivfører på F 658 ved Odder Festuge 1972.



Som det fornemmes, var det et meget stort anlæg, som Hans Bach fik bygget gennem 50 år.



Oversigtsbillede over det kæmpestore anlæg.



Et kig fra den anden side ud over anlægget.

sagt så gjort. Det var nok ikke gået i dag. Det skal dog siges, at lokofører Leif Jensen fra Odderbanen var med som lods. Leif var også medlem af JMJK. Der kørtes tre togpar begge dage i weekenden 5.-6. august.

Hans Bach bygger sit eget anlæg

Kort efter overtagelsen af husmandsstedet i 1969 gik Hans Bach i gang med at bygge et modelanlæg med toskinnedrift i skala 1:45. Over en garage og værksted fandtes et lokale på næsten 100 kvadratmeter. Her var plads til flere stationer, maskindepot, lange strækninger osv. Hans Bach byggede selv sporene, savede selv tusinder af sveller ud og konstruerede sporskifter, englændere og meget mere. Efter et halvt års byggeri var Hans ikke tilfreds med den valgte sporplan. Hvad der var bygget, blev pillet ned, og Hans begyndte forfra. Bygningen af det store anlæg strakte sig over næsten 50 år. Resultatet var imponerende, og antallet af rullende enheder var endnu mere imponerende.

Sporplanen viser både statsbane- og privatbanestrækninger. Hans Bach prioriterede lange strækninger og ikke for skarpe kurver, så kørslen blev så virkelighedstro som muligt. På anlægget kom der efterhånden en privatbanestation og tre stats-



Hans Bach byggede også Mx1021, der i 1975 var udlånt til JMJK.

banestationer med maskindepoter med drejeskive, vandtårn, kulgård m.m. Det meste har DSB som forbillede, men anlæggets mindste remise er bygget med privatbaneremisen i Præstø som forbillede. Tillige er der et trinbræt med venteskur efter forbillede på Thisted-Fjerritslev Jernbane. Midt i den ene halvdel af anlægget ligger en havn med færgeleje og færgestation. Færgen har jernbanefærgen "Kärnan" fra Øresund som forbillede. Det gav mulighed for færgerangering med et par svenske vogne ved køreplanskørsel. Færgen har ved afsejling en højtlydende fløjte og skibsklokke.

Der er sidespor til flere virksomheder, bl.a. et grovvareselskab, et tømmerfirma og et stort brunkulsleje samt en kvægfold, hvorfra dyr kan køres til slagteriet.

Det rullende materiel

Som nævnt byggede Hans Bach sine første modeller endnu i 1958, mens han sejlede med ØK's fragtskib "Falstria". I ledige stunder på skibet byggede Hans en åben DSB godsvogn litra Pb 19121, en hvidmalet godsvogn litra Iks 24803 samt et rangerlokomotiv litra Q 342. Efter familiens flytning til Jylland gik det stærkt med bygning af rullende materiel. Frem til 2015 hav-



Tog på Hørgård station.



Betjeningspulten på anlægget.



Lokomotivremise med C-, S-, N- og H-maskiner.



N 206 på drejeskiven - den kan lige være der.



En af kulgårdene på anlægget.



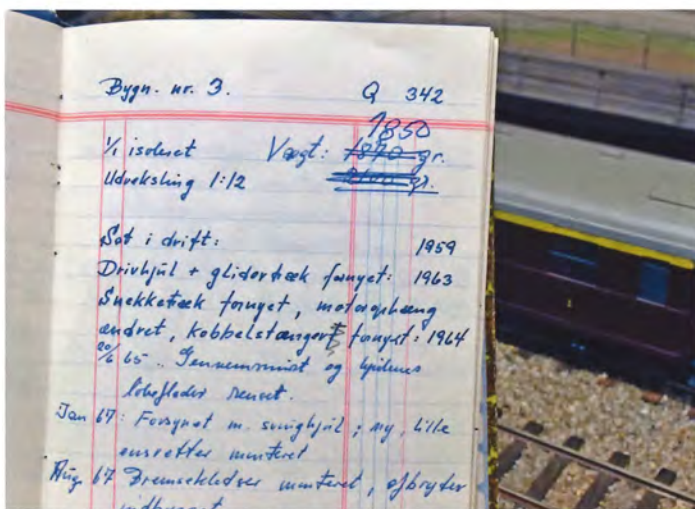
MY 1202, et flot eksempel på Hans Bachs modeller.



Fronten på My 1202, forbilledet bygget af Frichs i Århus



DSB Restaurantvogn litra CAR.



Oplysninger om alle modeller blev indskrevet i værkstedsbogen.



Vognkort blev benyttet ved køreplanskørsel.



Der planlægges inden start på køreplanskørsel.



Køreplanskørsel er i gang og alle er koncentrerede.



Jernbanefærgen "Kärnän" med opmarchbaner osv.



Diverse privatbanetog, blandt andet fra HHJ og OHJ.



Præstø Remise med MFVJ-damplokomotiv nr. 7 på drejeskiven.



Denne 'Høje F' nåede Hans Bach ikke at gøre færdig.



Der kysse farvel på Tanggaard trinbræt - forbilledet er TFJ.

de Hans Bach bygget 92 enheder, heraf 9 damplokomotiver, 5 diesellokomotiver, 3 motorvogne, 1 styrevogn, 26 personvogne, 1 restaurantvogn, 9 postvogne og 40 godsvogne. I en værkstedsbog førte Hans Bach oplysninger ind om en models færdiggørelse, dens senere modificering og eventuelle reparationer. Hver model blev vejret og hver model ført ind i bogen. De byggede modeller var langt overvejende DSB-materiel. Privatbanemateriel var der ikke så meget af.

En beskrivelse af det rullende materiel vil føre alt for vidt her, så lad artiklens fotografier "tale" i stedet. I de senere år købte Hans Bach tillige en del industrimateriel, bl.a. to My-lokomotiver fremstillet af firmaet Heljan. Et større antal åbne godsvogne fra Lima blev modificeret til danske vogne, således at damploko N 206 kunne trække en stamme med vogne fyldt med brunkul.

Ved JMJK så Hans Bach hvilke indlysende fordele, der var ved at digitalisere sit eget anlæg. Med hjælp fra et par venner skete det



Hans Bach var med JMJK på udflugt til Århus Letbane i 2017, hvor der var rundvisning.

i 2004. Hans Bach var passivt medlem af JMJK, men han var en hyppig gæst ved klubbens køreaftener. Nogle gange medbragte han eget materiel til kørslerne.

Køreplanskørsel

Som tidligere nævnt var Hans Bach meget interesseret i køreplanskørsel. Allerede i 1970'erne samledes JMJK-medlemmer jævnligt hos Hans Bach for at deltage i disse kørsler. I de senere år skete det en gang om måneden. Hans havde lavet køreplaner, vognkort og alt, hvad køreplanskørsel kræver. I slutningen af 1990'erne var der en flok entusiaster, der på visse fredage deltog i kørslerne og betjente togene. Adgangsbilletten var en pose slik, der blev fyldt i den fælles slikskål. Kørslerne sluttede med servering i stuehuset. Her ventede Hans Bachs hustru Margrethe med kaffe, ostebrod, pålæg og hjemmelavet marmelade samt kage. Deltagerne tænker endnu tilbage på disse dejlige aftener hos ægteparret Bach.

E 991 fra Märklin/Trix



Sommeren 1997 præsenterede E 991 sig fra den bedste side i solskinnet på Jernbanemuseet i Odense. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

Årets største overraskelse - mindre kan ikke gøre det! Märklin/Trix udsender DSB's parade-damplokomotiv i fuldstændigt nykonstrueret udgave, altså hverken en ommalet BR 18 eller tillempet, tysk model - nej, en helt ny model til det danske marked. Det er første gang siden My-lokomotivet, for N-, T- og F-maskinerne har alle været ommalinger/tillempninger af tyske grundmodeller.

Projektet har været længe undervejs. Det begyndte i det små, da en gruppe medarbejdere fra Märklin afholdt møde med danske modeljernbaneforhandlere på Jernbanemuseet i sommeren 2019. Her blev gruppen forevigtet foran E 994. Det inspirerede åbenbart Märklin til at gå videre med tankerne, og gradvist blev idéen til virkelighed.

Spor og baner havde lejlighed til at afprøve de første seriemodeller i marts, altså inden lanceringen af dem, der efter planen så skulle finde sted et par uger senere på museet i Odense under overværelse af indbudte gæster, herunder Märklin-klubbens danske medlemmer. Da bladet skulle trykkes inden dette møde, var det desværre ikke muligt at bringe en aktuel reportage fra



Fronten på den nye model af E 991 med tre lanterner. Snepløvene er endnu ikke monteret, og lanterne virker lidt store.



Claus Aaltonen, Marco Loeffler, Janko Franke, Timo Eberle ved E 994 på Danmarks Jernbanemuseum 7. april 2019.



E 991 opstillet på E 994 før prøvekørslerne. Desværre fotograferet i generende modlys.



Og så kan vi gå om bord i detaljerne - og der er utallige.



Her et kig langs førersiden.



Førerhuset er også et blik værd, selvom ikke alle detaljer er monteret. Bemærk skyggerne på litreringen - en fin detalje.



Kulbeholdningen på tenderen - her kræver det nok et lag ægte kulstykker.



Også tenderen har tre lanterner, men ser ellers helt fin ud.



Fabrikspladen er blot påtrykt, lige som nummerpladen i øvrigt - her er en opgave for en kvik producent.



E 991 på kobbelstangen på E 994. Et lidt uskarpt billede, da forholdene ikke var de bedste.

arrangementet. Til gengæld vil modellen blive indgående bedømt og afprøvet, når seriemodellerne kommer.

Ved den uofficielle præsentation, hvor den tyske filmproducent Klaus Eckert og hans fotograf filmede modellen og museet, blev modellerne afprøvet på et midlertidigt spor, anlagt på pladen under røgkammerdøren på E 994. Her kunne de overvældende lyd-effekter vurderes, tillige med diverse lysfunktioner. Især lyden er formidabel, og røgudviklingen er en morsom detalje, som begejstrer de første gange, men som man siden nok bliver træt af.

Selve modellen er særdeles veldetaljeret med stort set alle detaljer; dertil kommer nogle poser med yderligere ting, som man nok kan undvære i driften, men som pynter på vitrinemodeller. Å propos vitrinemodeller, så kan afstanden mellem lokomotiv og tender varieres, således at også R = 360 mm kan befares. Overdelen er holdt i blank, sort farve som en nypudset museumsmaskine. Her havde det nok været ønskeligt, om Märklin havde valgt en "hverdagsudgave" fra dengang, E-maskinerne var i daglig drift og havde halvmatte farver. Det samme gælder lys-sætningen - modellen har trelys-frontlanterner, hvilket er et nyt fænomen, der blev benyttet i årene 1993-2003 (cirka). Det er lidt ærgerligt, for er man 100 % epokebevidst, udelukker det brugen af modellen i epoke III-V, som er de mest udbredte epoker.

Den øverste lanterne kan tændes og slukkes digitalt, men det giver ikke rigtigt nogen mening, da lokomotiverne jo ikke kørte med to vandrette lanterner tændt - her var det den nederste til venstre (set forfra) og toplanteren, der blev brugt (denne sidste ved særtogskørsel) i mørke, så hvis man vil bruge E-maskinen på et epoke III-anlæg, bør man fjerne den nederste, højre lanterne (set forfra). Det samme med tenderbagsiden. En dum fejl, som Märklin kunne have undgået, hvis de ville.

Naturligvis må man acceptere diverse kompromis'er ved modeltog - her f.eks. den noget større afstand mellem de drivende aksler, ganske enkelt fordi hensynet til stabil kørsel nødvendiggør forholdsvis store flanger. På den meget primitive prøvebane på fodpladen på E 994 med et enkelt sporskifte og en S-kurve (R = 360 mm) var der ingen 'slinger i valsen'. E-maskinen kørte stabilt og majestætisk, og efter opvarmning kom der ind imellem kraftige røgfaner ud af skorstenen.

Hvad enten den passer ind på et ældre anlæg eller ej, er det glædeligt, at Märklin har taget det danske marked (og 175-års jubilæet) så alvorligt - udvikling af damplokomotivmodeller er ikke



Klaus Eckert beundrer røgfanen på E-maskinen i fart.



Et kig på den fint udrustede pufferplanke.

nogen nem og billig omgang, så litra E er meget velkommen.

Med Märklin som producent af E-maskinen er der en meget stor garanti for, at modellen virker, som den skal, lige fra den bliver pakket ud af æsken, samt at den ikke falder fra hinanden ved berøring. Modellerne, der blev afprøvet på E 994, var Märklin-udgaver, men E-maskinen kommer også i Trix-udgave med de samme egenskaber.

Märklin art. nr. 39491/Trix art. nr. 25491 DSB E 991, epoke VI. Pris endnu ukendt.



E 991 i fuld fart gennem Rødgård, november 2009. Bygningen var dengang ved at blive renoveret. Foto Asger Christiansen.



E 991 set fra oven. Særtog i anledning af Morop-kongres, Odense 1970. Foto Kaj Pedersen.



Så lille er modellen sammenlignet med museets E 994.

Vognspecialisterne fortsat



Tillig-tankvognen har nu fået det korrekte nummer og kan indgå i vognbestanden.

Af Flemming Søeborg

Sidste år bragte jeg en reportage fra Erik og John, der fin-detaljerede deres vogne og førte nøje journal over ombygningerne, herunder foto- og anden dokumentation over arbejdet. Da jeg besøgte dem, tog jeg hundredevis af billeder, men der var ikke plads til dem dengang. Her kommer yderligere et udvalg, akkompagneret af de to venners tekster om ombygningerne - nogle ændringer var omfattende, andre ganske enkle, men under alle omstændigheder er det umagen værd at søge at få modellerne så korrekte som muligt. Her følger kavalkaden.

En meget nem forandring sker med Tilligs BP-tankvogn ZE 503676 (art. nr. 76558). Her er vognnummeret ikke passende. Den skal omlitreres til ZE 502 302. Til det foretager



Her ruller BP-vognen nok så fornøjet videre ud i verden med et par fjerne slægtninge.

de to modelbyggere dette: "Nye litrerings- og hjemstedsplader fremstilles efter mål på KM Text-litrering, 0,4 mm pladelaser-skåret og bukket. Grundet og dæklakeret sorte (Motip 204001 matsort). Nye litreringer fra KM Text overføres og lakeres efter tørring. Nu er vognen ikke længere en fantasilitrering, men derimod næsten korrekt."

John og Erik ombygger ikke kun vognmateriellet, men så sandelig også lokomotiver og motorvogne, hvor det er relevant. Ofte er det kun små ændringer, der skal til for at give modellen et mere realistisk udseende. Erik er særlig glad for ændringerne på EpokeModellers fine skinnebus, der efter behandlingen ser perfekt ud. Her er Eriks beskrivelse af arbejdet: "EpokeModeller art. nr. D12260T. Bagagebærer ætset Epoke-del MH878009 (se også 'banen' nr. 111, side 84). Kølegitter streges op med sølvbronz og køler med sort tusch. Attrapkob-



EpokeModellers fine skinnebus kan forbedres yderligere med et par små fif.



Kølergitteret har fået fin 'forkromning' på sort baggrund, og dertil fin, ætset bagebærer.



Nærbillede af køleren.

linger fikses med NOCH-lim, så de peger lige ud gennem banerømmen. Der er vedlagt selvklitrering, og min skinnebus bliver til Langelandsbanens Sm 2."

Piko udsendte for en del år siden en lidt pudsigt model af en Premiér Is-vogn, ZM 99 451 (art. nr. 54226). Vognen må også formodes at være udsolgt for længst. men kan muligvis findes 'antikvarisk'. Og har man den, kommer her en anvisning på rettelser: "Løbebrædder omdannes til trin under dør og under opgang til bremsehus. Trin på endegavl skæres bort. Huller til håndbøjler spartles op. Islemmene på taget slibes



Og hermed en glidende overgang til næste ombygningsobjekt, isvognen fra Roco.



Rocos Premiér Is-vogn er enklere, men har til gengæld separatonteret firmaskilt.

bort. Bremsehus med tilbehør fjernes. Nyt bremsehus fra hobby trade art. nr. 93013 monteres, og tagene males med Humbrol nr. 112. Håndbøjler fra hobby trades bremsehus og udvalgte håndtag fra Piko monteres igen." Billederne giver en vis hjælp til ombygningen. Desværre har Piko blot trykt Premiér Is-skiltene på vognkassen, hvorved de er blevet rillede, så hvis man kan finde et knivskarpt billede af disse skilte, taget lige fra siden, ville det pynte med sådanne, trykt på fotopapir.

Herfra går turen videre til endnu en isvogn, men denne baserer sig på en

Roco-vogn, udsendt af forretningen Tog & Tekno, også for mange år siden. Det er litra ZM 99 450 (art. nr. 46816.1). Også denne vogn er nok svær at finde, men her er vejledningen til ombygningen: "Endegavlstrin og de håndbøjler, der hører til Piko-vognen, monteres på gavlen modsat islemmen. Bremseklodser klippes af. Der bibeholdes én bremseklods til håndbremse. Vognen er på forhånd ledningsvogn. Håndbremse fra UK Modellens byggesæt (Q- eller PC-vogn) monteres (eller man fremstiller delene selv). Efter disse arbejder har man så to Premiér Is-vogne, der er så korrekte som muligt med små midler." I øvrigt kan

man anvende løsdele (håndbøjler m.m.) fra en prisbillig Piko-oldtimer ølvogn, hvis man ikke har den pågældende isvogn fra Piko.

Roco lavede også en Carlsberg-vogn på et tysk kølevogn af G 10-typen med bremsehus, ZA 99558 (art. nr. 66242). Modellen var nydelig nok, men vognen mistede bremsehuset omkring 1949, hvor påskrifterne var ganske anderledes, og det grønne Carlsberg-bomærke blev først anvendt fra omkring 1956-57. Det krævede altså en lettere tilpasning. Her gjaldt det om at fjerne bremsehuset. Det er heldigvis en nem proces, hvorefter sporene efter det skal fjernes - det vil sige, at håndbøjler fjernes helt, hullerne udspartles, og gavlen skal i stedet udstyres med håndbremsehjul på ny bremseplatform, begge dele fra hobby trade. Hvis man vil have en nummervariant, kan man med en skalpel fjerne lidt af otte-tallet i nummeret og dermed få nummer 99553 i stedet (også uden bremsehus). Der var oprindeligt ti vogne af denne serie, 99551-560, men den første 'drukne' ved et rangeruheld i Korsør Færgehavn 1926 (den trillede overbords fra en færge) men blev siden bjærget - dog først efter at være skåret i småstykker af dykkere. Den blev kort sagt ophugget på havets bund.

De to vognspecialister har flere ombygninger, som vi vender tilbage til i et senere nummer. God fornøjelse med de foreløbige ombygninger.



Gavl med opstigningstrin på Roco-vognen.



Roco-vognen set fra den anden side.



Og så kører F 658 af sted med de to isvogne samt BP-tankvognen.



Denne vogn blev også udsendt i dette markante design, som kunne ses viden om i godstogene.



Blot for god ordens skyld - her endnu en Premiér Is-variant, denne gang fra hobby trade.



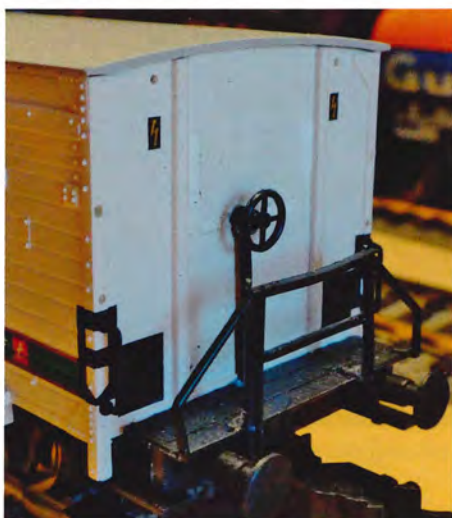
Mx 1030 passerer Elmelund 1969 med en Premiér Is-vogn på krogen, efterfulgt af en række lukkede godsvogne. Foto Kaj Pedersen.



De to Carlsberg-vogne side om side til sammenligning. Ombygningen er nem.



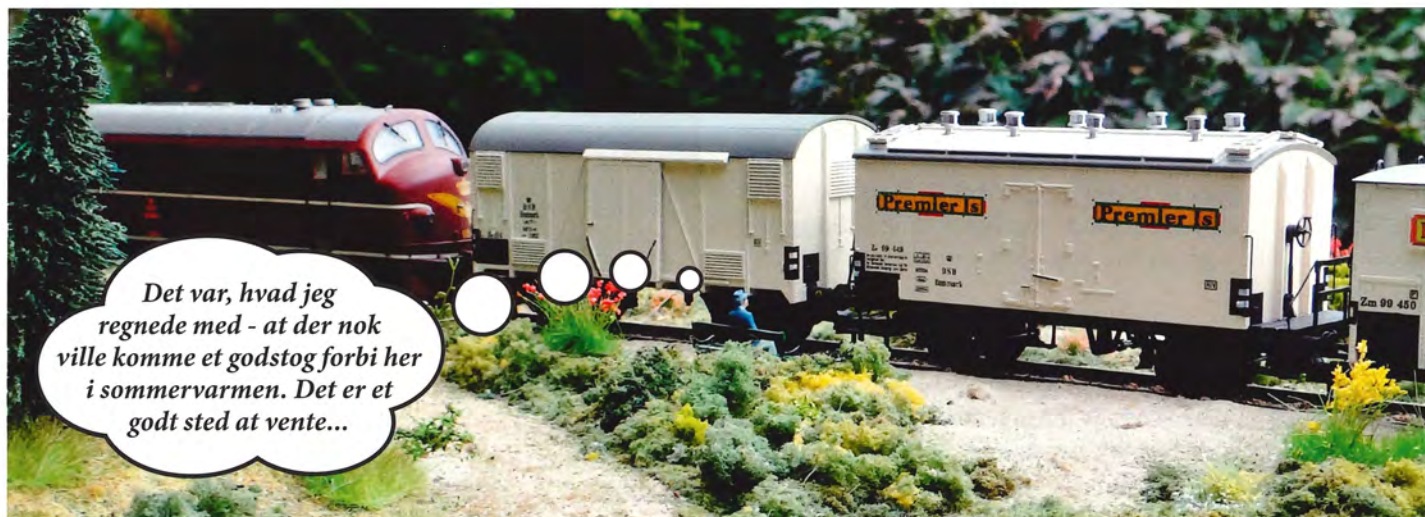
Carlsberg-modellen inden ombygning.



Her er vognen ombygget med ny bremseplatform.



Otte-tallet kan nemt ændres til et tre-tal med forsigtighed.



Så husk at melde adresseændring til Spor&Baner

Husk at melde adresseændring i god tid, inden næste nummer udkommer. Du undgår brud i leveringen, og det sparer bladet for ekstra omkostninger. Det koster kr. 48,- alene i porto at sende bladet ud på ny!

**SKAL DU
FLYTTE?**

Den sidste sporvognstur



Trods den triste dag var der et festligt optog ved endestationen i Husum den 22. april 1972. Foto Leif Bang.

Af Olaf Hermansen

I min barndom kørte jeg dagligt med sporvogn til skole, og når min mormor skulle besøges. Det var linierne 1, 2, 6, 7, 9 og 10 jeg benyttede. Naturligvis kiggede jeg på sporvogne, ligesom når jeg så et tog eller en spændende bil. Nogen egentlig interesse for dem havde jeg ikke, lige indtil jeg i foråret 1969 mødte Flemming Nielsen, der fortalte at han var medlem af noget, der hed Sporvejshistorisk Selskab (SHS). Jeg meldte mig ind og kom til deres interessante møder i Folkets Hus, hvor jeg fik mange gode kammerater. De sidste linienedlæggelser nåede jeg med til, og hvor var det interessant at møde så mange ligesindede.

Forår 1972

Da den sidste nedlæggelse var forestående, var jeg tit ude og fotografere sporvognene. Jeg havde købt en lille bil, og den og jeg blev ofte benyttet som transport for mine kammerater. En aften i snevejr fotograferede vi bl.a. saltvognen, og en dag kørte jeg som kameravogn for en kammerat, som smalfilmede ud af bagvinduet foran sporvognen på Backersvej. Vi kørte også en tidlig morgentur, hvor vi fulgte en af de første vogne hele ruten igennem. Vognstyrreren fik vi overtalte til at holde stille et halvt minut midt på Langebro, hvor vi stod parate med kameraerne på stativ.

Vores protest

Nogle uger før nedlæggelsen var vi en 5-6 mand, der blev enige om at vi skulle protestere. Vi mødtes en aften, hvor vi på bred malertape med fed tusch skrev slagord som "Sporvogne



En ganske almindelig vinterdag den 31. januar 1972 med fint lag sne på Backersvej. Foto Olaf Hermansen.



Der kunne også være stærk tåge som her den 21. marts 1972, hvor vogn 595 lister sig frem på Backersvej. Foto Olaf Hermansen.



En klassisk gadescene gennem mere end 40 år i København - vogn 598 i Vandkunsten, april 1972. Bagest en af de nye busser med kort holdbarhed. Foto Olaf Hermansen



Her passerer vogn 899 Ny- og Gammeltorv den 19. marts 1972. Foto Olaf Hermansen.

ja, busser nej!" Næste morgen mødtes vi ved Formosavej-sløjfen ved første afgang, og uden at blive set satte vi tapen på vognene. Samme aften var der stadig en enkelt vogn, der kørte med vores budskab, og vi var stolte, vi havde gjort vores for bevarelse af sporvognene.

Den sidste weekend

Vejret var fint, men humøret skidt, snart var det slut, men jeg skulle have så meget ud af weekenden som muligt. Jeg kørte ruten igennem mange gange, fotograferede og talte med mange 'sørgende'. I rundkørslen ved Søtorvet lagde jeg, ligesom mange andre, mønter på skinnerne, som blev kørt flade, og som jeg ikke kan finde i dag. Sent på eftermiddagen kørte det sidste bogievogntog nr. 567 dekoreret med blomsterkranse og slogans som "Sidste gamle vogn". Det vendte i sløjfen ved Øresundsvej, hvor mange fotografer var samlet, ligeså ved remisen, da den kørte i hus. Så var der kun ledvognene tilbage. Sent på aftenen kørte flere vogne som et festligt indslag, med andre linienumre, bl.a. 3, 8 og 13, og en vogn kørte med navnet "Bjørnum" på fronten, hvilket jeg stadig ikke har fundet grunden til.

Sidste vogn

Tiden nærmede sig for den sidste vogn fra Husum. Den var proppet med mennesker, og det var pladsen foran vognen også, men det lykkedes mig dog at få foto af vognen forfra inden afgang. Blandt entusiasterne havde der været tale om, at vognen skulle standses i Nørregade ved Universitetet på turen hjem fra Amager. Kreative forslag som at anbringe en



En af de sjældne lejligheder, hvor sløjfen på Øresundsvej kom i brug. Her skal sporet skiftes på den sidste trafikdag med sporvogne. Foto Olaf Hermansen.



Vogn 879 kører i bogstaveligste forstand op ad Nørregade ved Bispetorvet forår 1972. Foto Olaf Hermansen.



Vogn 890 i krydset Frederikssundsvej-Borups Allé den 12. december 1971. Foto Jan Walter.



Endnu et tegn på snarlig nedlæggelse - et provisorisk stoppested på Backersvej, april 1972. Foto Leif Bang.



Vogntog med nr. 558 og bivogn i Stormgade den 28. marts 1972. Bemærk Ford Taunus 20 M hyrevogn m. sidelanterner. et levn fra hestedroskerne. Foto Olaf Hermansen.



Hyggelig stemning ved konduktørpladsen i en ledvogn, april 1972. Desværre er billedet lidt uskarpt. Foto Olaf Hermansen.



Vogntoget 541 + 1527 på Brønshøj Torv, den sidste køredag 22. april 1972. Foto Leif Bang.



Vogn 567 på Frederikssundsvej, som sidste gamle vogntog mod Husum kl. 17.50 den 22. april 1972. Foto Olaf Hermansen.



KS 567, sidste gamle vogntog, fyldt med passagerer både ude og inde på Nørrebrogade 22. april 1972. Foto K.E. Jørgensen.



Der var plads til lidt løjer og påhit den sidste driftsdag. Her ses KS 897 som linie 3, Brønshøj Torv 22. april 1972. Foto K.E. Jørgensen.

kassevarevogn på sporene, klodse den op og fjerne hjulene, blev det nu ikke til, men det lykkedes da at forsinke den sidste sporvogn et stykke tid med et banner, der var ophængt under køretråden, medens der blev råbt "Cykler, sporvogn, S-tog" og lignende. Motorcykelbetjentene blev siddende på deres cykler og så til. Til sidst kom vognen dog videre og stærkt forsinket hjem til remisen, hvor vi var mange, der sørgmodigt så på. Nu var det slut lige bortset fra søndagsoptoget, så det var hjem i seng, og for nogle få bus-interesserede var det meget tidligt for at fotografere den første linie 5 bus.

Optoget søndag

Jeg var tidligt ved remisen, hvor der var ved at blive gjort klar, og kort før afgang kørte jeg til Brønshøj Torv hvor optoget, anført af hestesporvognen Hønen, passerede ved ti-tiden. Hesten kunne dog ikke klare hele ruten, så den fik tidligt fri.

Imponerende så det ud, og mange var kommet på gaderne for at nyde de flotte vogne. På Frederikssundsvej fandt jeg op i en trappeopgang, så jeg kunne fotografere vognene i en god belysning uden for mange forstyrrende personer. Så tog jeg bagom optoget ind til Nørregade til mit næste fotostop. Det var her hvor den sidste vogn, 12 timer før, var blevet tilbageholdt. Derfra ud til Øresundsvej-sløjfen, hvor mange også var forsamlet, for her skulle Scrap-vogntoget vende af tekniske årsager. De øvrige fortsatte til Formosavej, og ved returkørslen sluttede Scrapvognen sig igen til optoget.

Igen kørte jeg bagom optoget ind til Glyptoteket for at tage foto af vognene på vej ned fra Langebro, og så videre til remisen for at få en god plads. Lige overfor lå der en stribe lave barakbygninger med forretninger med fladt tag. Her kravlede jeg og mange andre op og havde et fint udsyn fra første sals højde. I ungdommens mod tænkte vi ikke på, om taget

Særlig billet til den sidste sporvognstur i København. Slg. FS.



Den 23. april 1972 kørte et stort optog af historiske vogne hele strækningen igennem en sidste gang, så københavnernes kunne tage afsked med manér med sporvognene. Her ses en stor del af optoget. Foto K.E. Jørgensen.



Sidste vogn, nr. 896, tungt lastet, formodentlig på Frederikssundsvej den 22. april 1972. Foto K.E. Jørgensen.



Sidste vogn ankommer til Nørrebro Remise. Vognen blev ført af vognstyrer Karl Preuss. 22. april 1972. Foto Olaf Hermansen.

kunne holde, men det gjorde det heldigvis. Så var det blot at vente, og det tog lang tid, før optoget dukkede op. Gaden var helt blokeret af fotograferende københavnere, der skulle tage afsked med de kære sporvogne, og sådan har det nok også været i Nørregade. Vi nød det gode vejr og stemningen, og så dukkede den første vogn op. I den åbne bivogn sad KS-orkestret og spillede, og der blev igen taktfast råbt "Cykler, sporvogn, S-tog" medens vognene bakkede ind på remiseområdet. Til sidst i optoget kørte et par ældre busser og som den sidste, en af de moderne linie 5-busser. På ruderne blev der sat store bannere med ordet "Forureningssvin", og der blev banket og slået på siderne. Så var det slut, men det varede nogle timer, inden gaden var ryddet, og alle var gået hjem. Tilbage lå talrige tomme Kodak- og Agfa-film æsker og flag og vidnede om de mange mennesker, der havde overværet denne store københavnerebegivenhed, som fotobranchen var meget glad for.



Optoget på vej hjem til Nørrebro efter den sidste tur til Formosa-vej. Det passerer sløjfen ved Øresundsvej. Foto Olaf Hermansen.



Kavalkaden på vej over Langebro, set fra Hotel Europa. Foto Torben Liebst, slg. Leif Bang.



FSEA 50 ankommer til Nørrebro Remise med fuld musik den 23. april 1972. Optøget er slut. Nu reszterer blot afviklingen. Foto Olaf Hermansen.



Det store optog har nu været en tur i Husum og vender snuden mod Amager på de sidste kilometers sporvejskørsel i Danmark. Foto Olaf Hermansen.

Sikke en weekend, Jeg var godt træt, mættet af de mange oplevelser, men stadig trist. Det hele var nu forbi. Indenfor et halvt år havde vi mistet sporvognene i Århus og København samt Nesas trolleybusser og Varde-Grindsted Jernbane. Jeg sad tilbage med en tomhed. Nogle af mine bekendte kastede sig over de nye busser, men det var ikke mig, og andre begyndte at restaurere de gamle vogne, som SHS havde erhvervet, i Svanemøllerremisen. Det var heller ikke mig, og det skal SHS nok være glad for med mine håndværksmæssige evner! Nogle år senere udmeldte jeg mig af foreningen, men så dog på ældre sporvogne i udlandet og på museer. Efter en SHS-udstilling på Københavns Rådhus omkring 1995 fik jeg min interesse tilbage, meldte mig ind, og nu forlader jeg

ikke foreningen igen. Jeg er så glad og stolt, når jeg besøger det imponerende museum på Skjoldenæsholm.

Den aller sidste sporvognskørsel jeg oplevede i København:

Det var sent om aftenen d. 29 maj, at jeg blev ringet op og fik beskeden, "Nu flytter de vognene fra remisen". Afsted til Nørrebro og her blev vognene trukket i venstre spor hen ad Nørrebrogade, under sporene ved Nørrebro station og på klatrespor til højre over til Slangrupbanens spor, hvorfra de blev trukket til Frihavnen og sejlet ud i den store verden.

Så var det helt slut og det er denne betretning også.



Vogn 598 venter her i Øresundsvej-slojfen april 1972. Foto Olaf Hermansen.



Skinneoptagning på Backersvej senere på året 1972. Foto Leif Bang.

I den tredjesidste sporvogn



Mod København L. måtte sporvognene benytte venstre spor på Nørrebrogade, så det skete ved nattetide. Foto Torben Liebst, slg. Leif Bang.



KS 894 på Nørrebro station, mellem vognene laver vi demonstration for sporvogne 14. eller 15. april 1972. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

Lige som Olaf Hermansen brugte jeg også den sidste tid med sporvogne i København til intensiv kørsel og fotografering med linie 5. Jeg arbejdede som bybud ved Langebro og benyttede derfor linie 5 hver dag til og fra arbejde, men kørte også meget i fritiden for at opleve 'suset'. I den sidste uge mere intenst end ellers. Søndag den 15. april var der således arrangeret demonstration til fordel for sporvognene. Vi var ikke mange, der deltog - omkring 50 højst - men vi fik dog vist modstand mod nedlæggelsen, og vi fik endda politieskorte, så vi kunne gå midt på gaderne.

Ude i Formosavej-sløjfen, hvor jeg havnede sidst på dagen, var en ledvogn afsporet, så jeg fik taget nogle billeder - desværre ubrugelige, da mit billige kamera ikke forstod at tage skumringsbilleder. De efterfølgende vogne måtte vende i sløjfen ved Øresundsvej, og det fik jeg dog et par billeder af.

Selve dagen, den 22. april, kørte jeg mange ture frem og tilbage med diverse vogne. På en af turene forbi Bellahøj bemærkede jeg



Nr. 878 vender i Øresundsvej-sløjfen pga. afsporing i Formosavej den 15. april 1972. Foto Flemming Søeborg.

en tårnvogn i arbejde - køretråden var knækket, men det blev kun til et dårligt billede i farten. Sporet i Nørrebrogade var et sted så slidt, at et stykke af kørefladen ganske enkelt var væk - der blev ikke brugt ret mange ressourcer på at holde sporvejen kørende det sidste stykke tid.

Det afgørende 'slag'

Jeg tog hjem igen, men hen under aften mødtes jeg med et par venner og drog på de sidste sporvognsture. Igen frem og tilbage mellem Husum og Formosavej, men da det lakkede mod enden, var tilstrømningen så stor, at vi vurderede, at det nok ville blive umiligt at komme med den sidste vogn lidt over midnat fra Amager.

I stedet entrede vi den tredjesidste vogn, nr. 879, der var beskiltet som linie 9. Der var stuvende fuldt, men høj stemning i vognen. Belært af erfaringerne - min familie og jeg var med i optoget den 30. april 1966, hvor de gamle vogne blev udrangeret - havde jeg medbragt min gode schweizerkniv med mange redska-



Trængsel i den tredjesidste sporvogn nr. 879 - nummerskiltet skruede jeg ned under kørslen. Jeg fik også skruet 'Standser'-skiltet til højre ned. Foto Flemming Søeborg.

ber. Dengang, i 1966, blev vognene nemlig plyndret for skilte, håndtag, klokker og andet, der kunne skrues ned - men vi havde ingen skruetrækker med! Det lykkedes dog for min storesøster at skrue skiltet i kupéen i bivogn 1404 med teksten "11 Siddepl. og 3 Staapl." ned med en neglefil, og stolte var vi.

Med skruetrækkeren i lommekniven fik jeg skruet diverse skilte ned undervejs på denne sidste sporvognstur, blandt andet vognnummeret "879", "Hold fast under kørslen", det elektriske skilt "Standser" samt et andet skilt og en destinationsrulle. Andre bemærkede sig de store lineskilte af metal over dørene - og muligvis på grund af denne handling gik dørene i baglås og åbnede og lukkede konstant. Om det var det, der fik vognen til at standse midt i Nørregade ud for Universitetet eller de ophængte bannere, ved jeg ikke, men først efter et stykke tid kunne vi fortsætte. Måske er det denne hændelse, Olaf oplevede på gaden udenfor.

Noget forsinket ankom vi til Nørrebro Remise, hvor nr. 879 efter lidt obstruktioner fra publikum blev rangeret ind på forpladsen. Og så ventede vi på den sidste vogn, nr. 896.

Den ankom også stærkt forsinket og var prydet med blomster, kranse, bannere og flag med en motorcykelbetjent forrest som 'lods'. Blitzten på mit kamera svigtede i første omgang, men det lykkedes i al hast at få taget et billede alligevel med blitz. Det tog lang tid, førend tilskuerne ville give slip på vognen, men med hjælp fra flere politibetjente bakkede vognen ind på remiseområdet - og så var det bal forbi!

Dog ikke helt, for næste dag var der den store afskeds-kavalkade i strålende solskin, som Olaf har beskrevet. Jeg selv kravlede op på muren ved Assistens Kirkegård, hvorfra jeg tog en masse fine dias, som desværre siden er forsvundet. Heldigvis var der tusinder andre, der tog billeder, så begivenheden er fastholdt på mange kilometer film. Og det var så dét!

Og stadigvæk ikke, for en nat, hvor jeg var på vej hjem til Svanemøllen i den sidste linie 39-bus, så jeg sporvognene blive kørt væk ved Nørrebro Station/København L. Da jeg kom hjem, skyndte jeg mig op efter mit kamera, spurtede af sted på cykel til Nørrebro igen og tog en stribe billeder. Det blev ret sent, inden jeg kom i seng - og næste morgen skulle jeg til terminsprøver i gymnasiet. Da jeg noget tid senere fik fremkaldt filmen, viste den desværre kun sorte klatter samt nogle orange advarselslys



Den tredjesidste sporvogn nr. 879 var beskiltet som linie 9, men hverken linie 3, 9 eller 20 fik nogensinde ledvogne 'i levende live' - kun posthumt. Foto Flemming Søeborg.



Bivogn 1576 rangeres ind i Nørrebro Remise, 22. april 1972, og så er karriøren slut for dette vogntog. Foto Foto Flemming Søeborg.



KS 896 forklædt som linie 20 tager den sidste tur den 29. maj 1972. Kort tid efter gik rejsen videre mod Alexandria. Foto K.E. Jørgensen.



Vognnummerskiltet fra den tredje-
sidste sporvogn i København.
Slg. Flemming Søeborg.

Ledvognene holdt langs Gittervej i Frihavnen og ventede på afskibning som her den 22. oktober 1969, præcis 106 år efter den første sporvogn kørte i byen. Foto Jan Walter.



KS 882 afskibes fra Frihavnen 20. juni 1972 sammen med nogle søstre. Foto K.E. Jørgensen.



Turen sydpå indebar også en mindre lufttur nede i Frihavnen den 31. oktober 1969. Foto Jan Walter.

- men igen, heldigvis var der andre og mere professionelle fotografer til stede.

Det sidste farvel skete nede i Frihavnen, hvor lange rækker af sporvogne holdt og ventede på borttransport. Jeg brækkede nogle stumper lak af en af fronterne for i det mindste også at have et håndgribeligt bevis på sporvognenes eksistens samt en autentisk farveprøve til en model, hvis jeg en dag skulle bygge én - heldigvis er enkelte producenter kommet os i møde med forskellige sporvognsmodeller sidenhen (Swedtram, Halling, EpokeModeller, Editions Atlas og enkelte andre).

Og siden er det utrolige sket: Sporvognene er vendt (eller vender) tilbage til de tre sporvognsbyer Århus, Odense og København! I dag blot som solitære linier, der er ikke og bliver ikke tale om net, men tænk, at vi atter kan opleve lystig klemten og det hyggelige og fortrolige billede af sporvogne i enkelte af byernes gader. I 1863 var Danmark det næst-første land på det europæiske kontinent med moderne sporvognsdrift, i 2022 er Danmark et af de sidste lande, der har (gen)indført sporvogne i Europa. Tja, bedre sent end aldrig.



På turen til Ægypten kunne vognene i det mindste underholde sig med hinanden nede i det buldermørke lastrum. Her ses ren-sevogn R2 med diverse ledvogne. Slg. Leif Bang.

Nedlæggelsen i model



Dengang som nu blokerede bilerne gaderne for andre trafikanter.



Et mindre sporvognsoptog er ved at tage form.



Folkelige protester mod nedlæggelsen af sporvejene.

Af Flemming Søeborg

5 af de seks billeder er fra den opstillings-nedlæggelse, som Olaf lavede på DMJK's spor 0-anlæg for ti år siden med Morten Engelbrechts sporvogne og Olafs egne biler. Bemærk, at den hvide Hillman Imp samt Torben Liebsts Simca 1100 er med, dog er den sidste grå og ikke metallicblå.

Det sidste billede viser den oprørte befolknings vrede over nedlæggelsen af sporvejene og et protesttog i den anledning. Bemærk, at en enkelt betjent er nok til at standse den i øvrigt lovligt anmeldte demonstration. Bemærk også filmfolkene med deres faste, stillestående kameraer - man skulle tro, at der var tale om 'bestilt arbejde'... og min ikke nogle af demonstranterne bagefter kørte væk i deres Citroën 2 CV og Renault 4, mens resten tog bussen? Det grå hus til højre - Træskomagerhuset fra Lyngbyvej 26 - er siden doneret til det historiske modeljernbaneanlæg på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør.



Et flot og repræsentativt udvalg af Københavner-vogne.

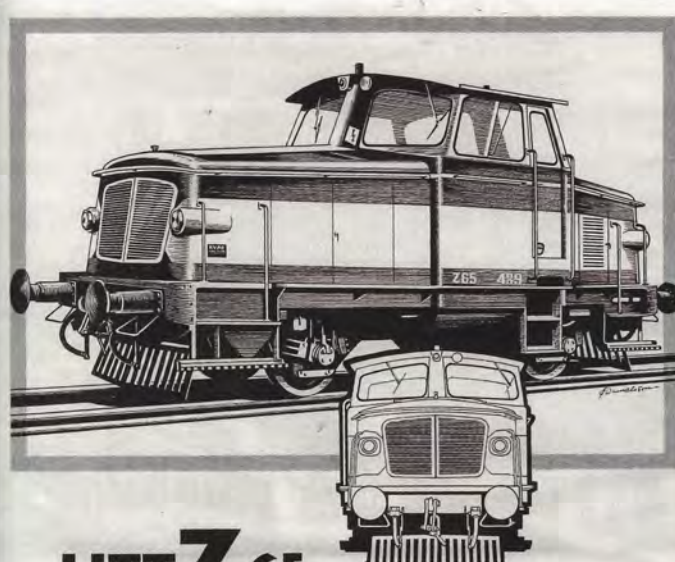


Olafs Hillman Imp og Torben Liebsts Simca 1100 er med på dioramaet.



Folkelige protester for Bilfri By anno 1993. Foto Flemming Søeborg.

SJ:s lokomotorer - ny svensk bog



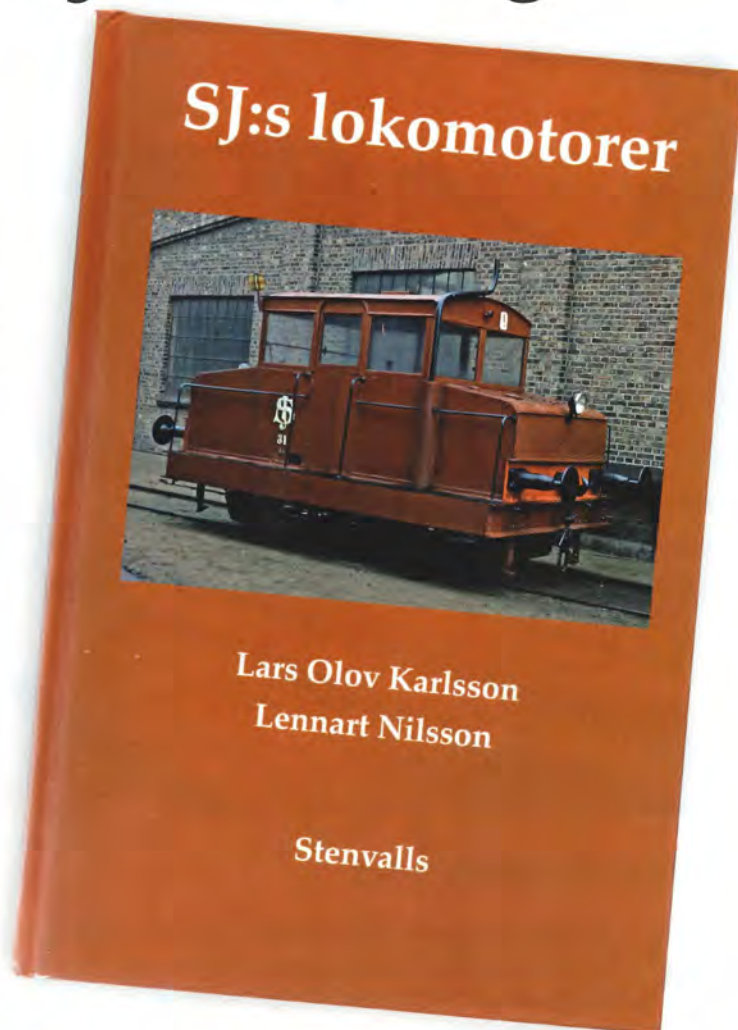
LITT Z 65
VÅXELLOK

SPÅRVIDDEN 1.435 MM
TJÄNSTEVIKTEN 28-30 TON
AXELAVSTÅNDET ÄR 4.000 MM
TOTALLÄNGDEN ÄR 9.240 MM
STARTDRAGKRAFTEN UTGÖR 10 TON
STÖRSTA HASTIGHETEN ÄR 60 KM/H
DIESELMOTOR TYP: ROLLS ROYCE C8TFL
HYDRAULISK VÅXEL TYP: TWIN DISC CFRU
UTGÅENDE EFFEKT VID HJULEN UTGÖR 295 HK
70 ST. BESTÄLLDA AV STATENS JÄRNVÄGAR
ETT LOK FÖR KRÄVANDE TJÄNST TILLVERKAT AV

KALMAR
VERKSTADS AKTIEBOLAG

KVAB
KALMAR

Reklame for Z 65 fra Kalmar.



Forsiden af LOKs nye bog om svenske rangertraktorer.

Af Flemming Søeborg

Lars Olov Karlsson og Lennart Nilsson har lavet en ny bog i den udmærkede serie om svenske lokomotiver. Denne handler om lokomotorer, på dansk rangertraktorer, og hvis man tror, at dette emne er ret hurtigt overstået, må man tro om igen. For det første har der været mindst 70 forskellige litra (alle med "Z" som begyndelsesbogstav), for det andet har der været talrige ombygninger gennem årene, og alle disse temaer berører bogen udførligt.

Bogen begynder naturligt nok med de forskellige traktionsformer, som har været benyttet til disse køretøjer - lige fra heste- og menneskekraft til diverse mekaniske hjælpemidler og motorer. Nogle af de tidligste rangertraktorer, som nærmere var dræsiner, blev bygget allerede kort tid efter år 1900, og de var f.eks. drevet af benzin. Kraftoverførsalen beskrives også indgående - mekanisk, hydraulisk/hydrostatisk eller elektrisk transmission,

og det kunne ske med kæder, med kobbelstænger, tandhjul osv. - kort sagt, et bredt og righoldigt udvalg.

Herefter gennemgås alle typerne med indgående beskrivelse af dem, ledsaget af mange billeder. Der er ikke kun tale om svensk fremstillede rangertraktorer, der blev også leveret traktorer og motorer fra blandt andet Tyskland, USA og fra Frichs i Danmark. De to firmaer Frichs i Århus og Kockums i Malmø havde siden 1934 en licensaftale, og Kockums byggede to små rangertraktorer med Frichs-motorer og Titan-kraftoverførsel (type R3). Kockums byggede endnu en traktor, Zss 106 i 1940, og denne blev sågar brugt til passagertog Eslöv-Klippan-Ängelholm. Traktoren minder til dels om en dansk "Rulleskøjte", men alle disse traktorer er forlængst skrottede.

Der er som antydning utroligt mange forskellige typer, og blandt de bedst kendte og smukkeste er nok Z 65, som stammer fra begyndelsen af 1960'erne. Typen er

en to-akslet maskine, lettere strømliniet, som blev bygget i over 100 eksemplarer, og mange eksisterer stadigvæk i dag - ofte hos andre jernbaneoperatører. Således har Nordjyske Jernbaner anskaffet ét ombygget eksemplar til internt brug i 2018.

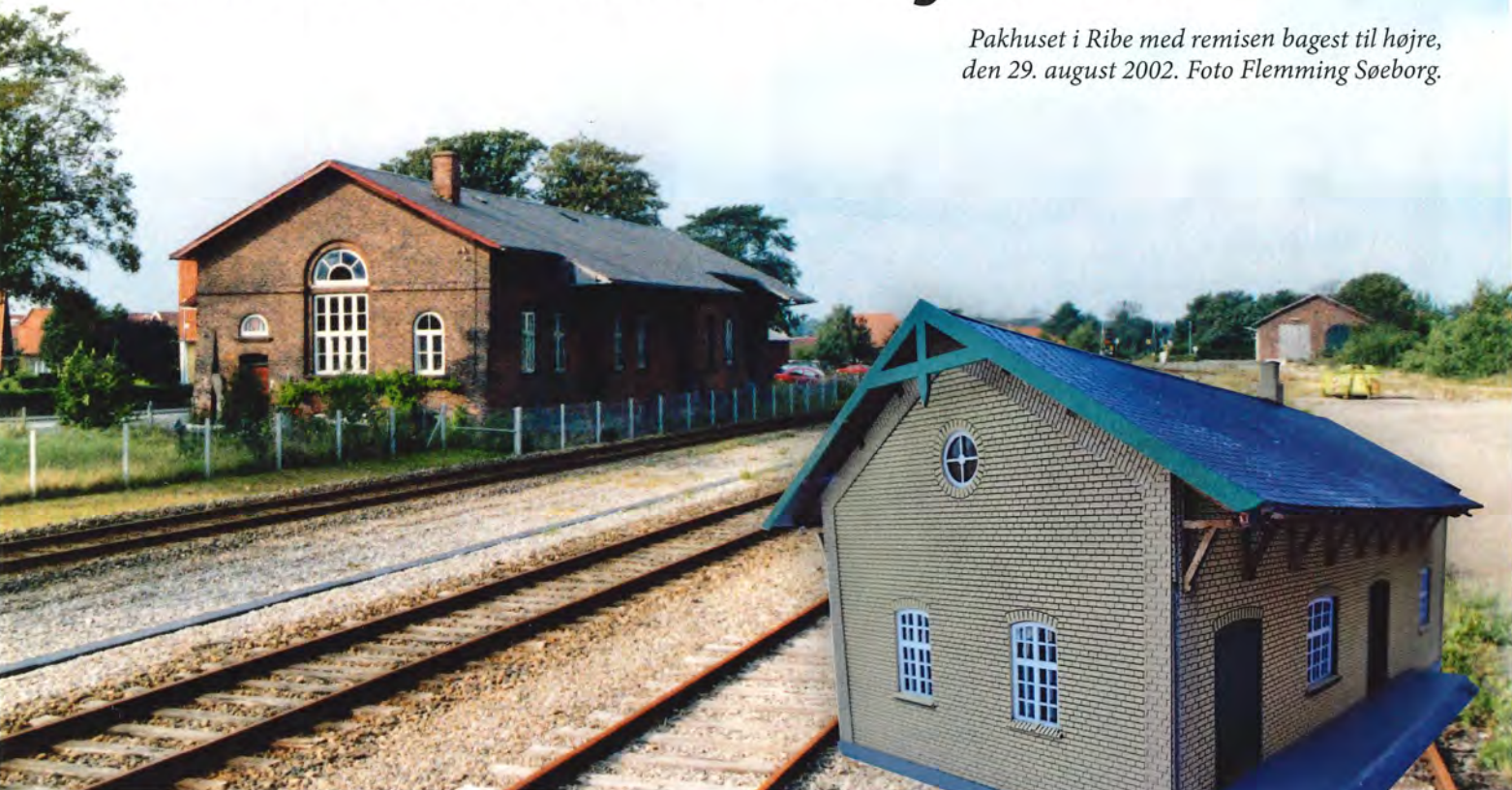
Den meget letlæste og illustrerede bog indeholder yderligere nogle sider om særlige typer, og bogen kan anbefales til alle, der specielt interesserer sig for disse små jernbanekøretøjer. Den afsluttes med 40 siders noter om hver enkelt rangertraktor.

Karlsson, Lars Olov og Lennart Nilsson: SJ:s lokomotorer. Frank Stenvalls Förlag, Malmö 2021. 250 sider, hårdt bind, talrige ill. ISBN 978-91-7266-206-3. Pris ca. DKK 225,- plus evt. porto.

P.S. I øvrigt udkom endnu en bog af LOK i marts, nemlig en bog om den store 125-års jubilæumskavalkade i Värtan i Sverige i 1981 (SJ 125 år, Trafiknästalgiska Förlaget). Bogen er meget interessant, og jeg bringer en anmeldelse af den i nr. 63.

Pakhus fra DWA/hobby trade

Pakhuset i Ribe med remisen bagest til højre, den 29. august 2002. Foto Flemming Søeborg.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ret uventet kom der en nyhedsmail fra Karsten Pedersen, DWA/hobby trade, med omtale af to nye modeller fra firmaet: dels et byhus med Brugsforening i stueetagen, dels et DSB-pakhus med inspiration fra pakhusene i såvel Ribe som i Ringkøbing. Pakhuset kunne fås med gule eller røde mursten.

Det er laserskårne byggesæt, fremstillet med laserteknik. Murstenene har et flot spil, hvilket ikke kun skyldes overfladestrukturen, men også det, at fugerne er tilpas tydelige (sortgrå) uden at virke dominerende - det er en nydelse at se på (og røre ved). Laser-graveringen gør tillige, at stenene virkelig er skarp-kantede og ikke med afrundede hjørner, som de ofte er (eller var) på plastic-byggesæt.

Samlingen af bygningen er ligetil - forudsat, at man holder sig strikt til den illustrerede vejledning. Desværre er det ikke angivet hvilken limtype, man skal anvende, så jeg begyndte med den forkerte - R/C Modellers Craft Glue, som jeg ellers anvender til nærmest alle slags byggerier og materialer. Jeg prøvede med en Raket Card Glue fra De Luxe Materials, men heller ikke med det bedste resultat, så løsningen var almindelig hvid trælím fra UHU. Det holdt!

Husk at presse alle samlinger godt fast - det gælder især for de indre vægge, men naturligvis også for den ydre murstensbeklædning - her er nogle klemmer og elastikker uundværlige. Husk også, at delene efter fritskæring fra arkene skal slibes let, så alle grater fjernes - ellers får man problemer sidenhen med pasformen!

Lad endelig bygningskorpuset tørre natten over, inden det videre arbejde. Og et godt råd er - slib alle limklatter væk fra

Pakhuset set fra banesiden med gavlen uden dør.



Tynne strimler bliver skåret af spærene af hensyn til pasformen.



Prøvemontage af tagspær, endnu uden murbeklædning.

diverse samlinger og overflader - ellers passer tingene ikke sammen bagefter. Og her er nok den største ulempe ved disse laserskårne byggesæt, for delene kan næppe vrides, strækkes eller lirkes på plads, hvilket man ofte kan gøre ved plasticbyggesæt. Derfor: Vær omhyggelig ved sammenlimningerne!

Efter at selve bygningskorpusset er samlet og tørret, er det tid til vindues- og dørmontering. Vinduerne er hvidmalede og er forsynet med klæbrig masse på bagsiden. Her skal beskyttelsesarket fjernes, hvorefter vinduerne presses sammen med det medfølgende, klare ark 'glas'. Arket var - troede jeg - støvet af at ligge sammen med de andre bygningsdele, men støvet var ikke sådan at få af, og meningen er åbenbart, at det skal illudere snavsede ruder i pakhuset. Det virker sandsynligt - der blev formodentlig meget sjældent pudset ruder i denne slags bygninger, hvor der kort tid efter atter ville være støvet, snavsset og beskidt. Det var jo travle arbejdspladser med mange ansatte, konstant ind- og udlæsning af gods, åbne døre og porte - så det er faktisk her og nu, at man skal tænke på indretning og belysning i bygningen. Efter montering af tag er det for sent.

Ganske à propos døre og vinduer, så tænkte jeg over dørene: Når taget er limet fast, er der ingen mulighed for at lave indretning, så jeg tog en hurtig beslutning og klippede et dørelement igennem. De to halvdele blev så limet i hver deres åbning, en på hver side. Så er der i det mindste gennemkig. Senere håber jeg så på at kunne lave indretning (se også længere fremme!).

Fremgangsmåden er nøje beskrevet: *"Rækkefølgen af montage af taglægter er nøjagtig, som de ligger i rammen"*. Det er godt, for de lange lægter ligner umiddelbart hinanden. Inden da skal tagspærrene anbringes, og her er det springende punkt: Jeg undlod at lime dem fast på murene, for ellers ville jeg aldrig kunne lave indretning i bygningen.

Under samlingen af spær, lægter og senere tagets underplader er det meget vigtigt, at samlingerne også her bliver præcise og nøjagtige. I mellemtiden kan rampen og afdækningen til kældernedgangen samles, så man er klar til næste skridt. Jeg ventede dog til sidst med at påsætte sålbænke, da de typisk er meget udsatte. I stedet blev de fremspringende hjørner monteret, hvorefter blot det flotte skifer-tag blev monteret med største omhu. Her må INTET sidde skævt!

Konklusion:

Facit: Det er en meget stor og flot bygning, der kommer ud af byggesættet. Det tager sin tid, men det er umagen værd - og det skrider på en tilsvarende, stor banegårdsbygning. Karsten Pedersen fra DWA fortalte, at han havde undret sig meget over bygningens størrelse, da han så tegningerne og sammenlignede målene, men det var korrekt nok - bygningen er meget stor, sammenlignet med andre "H0"-modeller. Billeder af pakhuset i Ringkøbing - endda med en spojs Gs-vogn ved siden af - viser, at pakhuset er meget stort og højt - og så er modellen endda krympet noget i længden.

Min idé med at lave taget aftageligt lykkedes desværre ikke - der må være kommet lim ud nogle forkerte steder, for nu sidder det urokkeligt fast. Så hvis du vil have indretning og lys i bygningen, skal dette laves, inden tagarbejdet går i gang. Det havde jeg ikke tid til, så nu må jeg nøjes med at placere nogle stabler gods og et par pakhusarbejdere i døråbningen for at give det indtryk af liv og travlhed.



Krokodillenæb er en god hjælp ved samlingerne.



Læsserampen og banesiden af pakhuset.



Gadesiden af pakhuset.

Det eneste, jeg savner, er et lille ark med skilte, selvom det næsten er synd at montere noget som helst på murene. Men et skilt med åbningstider for "Fragtgoods-Expeditionen", som det kunne hedde, mangler, tillige med måske et P-skilt. Endvidere er illustrationerne i vejledningen svære at aflæse, da det hele er trykt gråt i gråt - der mangler kontraster eller en simpel stregtegn.

Karsten oplyser, at næste bygning i rækken vil være en tosporet remise - i næste nummer gennemgår jeg det andet byggesæt, Brugsforeningen, senere ser jeg på remisen.

DWA/hobby trade art. nr. HT 87245 DSB Pakhus i gule sten. Eksakt 1:87, epoke I-VI. Pris ca. kr. 590,-.



Dørparti med halvåben skydedør.



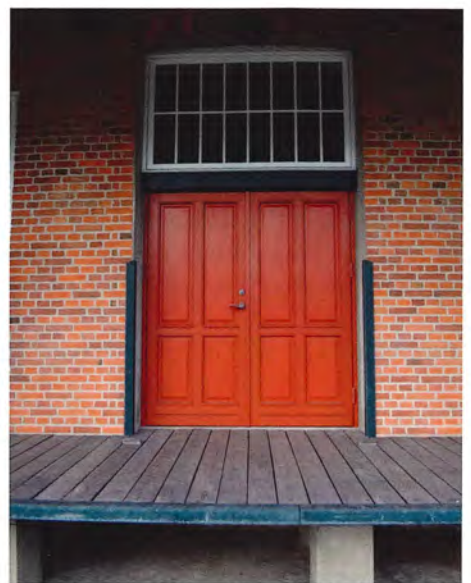
Afdækningen for trappen til kælderen.



Indgangsportalen i gavlen.



Pakhuset på Ringkøbing station med lidt afvigende detaljer den 20. juli 2019.



Dørparti på Ringkøbing pakhus 20. juli 2019



Billedet fra Ringkøbing pakhus 20. juli 2019 viser, hvor højt det er i forhold til en (u)almindelig Gs-vogn.



Detaljer på Svendborgs pakhús - jernbeslag ved ramperne, tagrender, nedløbsrør, undertag. Foto Flemming Søeborg.



Sorø Pakhus, spor til læssevej den 29. juni 2003. Bemærk den store afstand fra skinner til portåbninger. Pakhuset er siden revet ned.



Forslag til påskrift på gavlen - FRAGTGODS-EXPEDITION. Sorø den 29. juni 2003, nu nedrevet. Foto Flemming Søeborg.

Mere Ålborg i H0 fra køkkenbordet

Triangelvogn M 1210 på Asaabanen ved Kovshede trinbræt 1. oktober 1967 med en 'Bette Claus' bagpå. Foto Hans Jørn Fredberg.



FFJ E 34. En 25 år gammel model. Foto Lars Rasmussen.

Af Lars Rasmussen

Fremkomsten at først "hobby trades" såkaldte lille Q i velkendte grå Ålborg-nuancer, senere Heljans to røde Ålborg-marcipanbrød samt ikke mindst de senest tilkomne Ålborg-PF-vogne fra Dekas medfører ganske naturligt et behov for en rød Ålborg-togførervogn af hovedlitra E. Den må man så selv i gang med, og det er et hyggeligt stykke arbejde, kan man "set i bakspejlet" hilse og sige.

Det samme er tilfældet, hvis man ønsker den hvide litra Is, der dog ikke var så talrig som litra Q i togstammerne. Den er det måske lettere opnåelig end en litra E, idet Brawa har nogle flotte modeller af den tyske vogntype GW 01 (nr.48033 f.eks.). Modellen har nogle detaljer, der skal fjernes, og der skal tilføjes nogle typiske, tre-kantede afstivende plader på vognkassen samt trin og en håndbremse forinden maling og litrering. Alt i alt lyder dette af meget, men det bør ikke kunnet afskrække den fingernemme modelbygger i at få en korrekt Ålborg-Is.

Var der noget, Ålborg-banerne havde i mange afskygninger, så var det E-, EB- og EM-vogne. Selv efter vognparkens betydelige reduktion i 1050'erne resterede der en broget skare af



AHJ Is og EM. Is'en er af krydsfinér og papirlitreret.



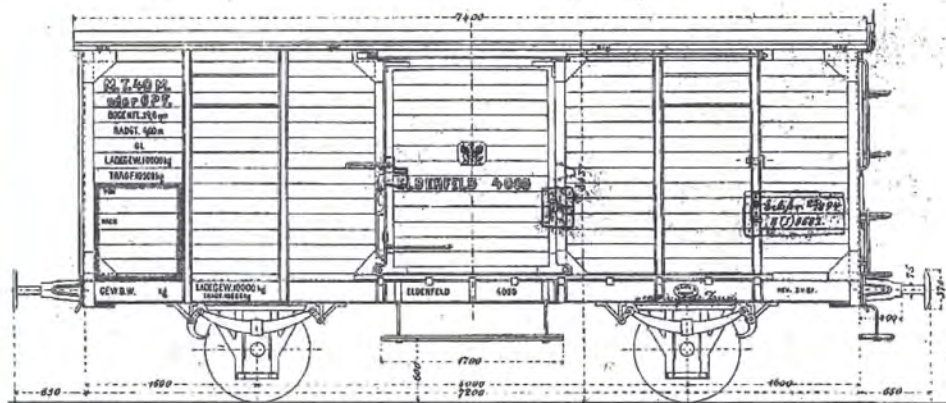
FFJ Is 104 på ukendt station. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



AHJ EB 75.



AHJ EB 75, nedbrud. Foto Lars Rasmussen.



Tegning af den tyske Gw01-vogn.



Byggesæt til AHJ litra Is. Foto Lars Rasmussen.



AHJ Pf 4922, bygget og fotograferet af Lars Rasmussen.



En 'Bette Claus' FFJ EM 39. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen



FFJ Marcipanbrød med EB-pakvogn. Foto Nils Bloch.

især "bindingsværk-typen" til det sidste. I deres røde nuancer, der spændte mangfoldigt fra nymalet over til solbleget, gjorde de sig i såvel person- som godstog. EB-vognene var tre-akslede, idet batterilageret i pakrummet afstedkom enten et lænke-akselarrangement eller en bogie. I model vil sidstnævnte type nok være den mest driftssikre.

Jeg har bygget tre af de mest typiske Ålborg-pakvogne: Den navnkundige "Bette Claus" litra EM og en to-akslet litra E hhv. en tre-akslet litra EB og kan anbefale det til andre. Originaltegninger fra Scandia findes i MJJK's hæfte om Ålborgbanernes materiel. Bemærk, at der senere blev etableret overgangsforhold i pakrumsgavlen på vognene, ligesom trinbrætter er ændret i driften. I øvrigt skulle tilnavnet stamme fra den håndværker, som forestod ombygningerne fra de små QA-vogne (han hed Claus).

I model er vognkasserne konventionelt opbygget af rillet plastcard med pålimede strips og med tag af glat plade. Man skal gøre sig klart, at vognkasserne er af smal type, hvilket kan give udfordringer i undervognene. Disse er af 1 mm messingplade påloddet profilvanger, og dråbeaksellejer er "hobby trades" daværende lødsel hhv. "Banetjenestens" hvidmetalstøbninger limet på en hjulbøjle. 1,75 m bogien under EB'en må hjemmebygges, og dens gavlnære placering levner dårlig plads til en kobling. Jeg har således måttet fremstille en noget langskaftet, klassisk A-kobling til denne vognende. Puffer skal være spinkle og af kurvtypen.

Derudover har jeg lavet en litra Is i samlesæt, en havareret EB, der viser undervognen, og endelig en Pf i relation til min artikel i SoB nr. 40; på daværende tidspunkt forventede jeg ikke Dekas-modeller af Ålborg-Pf. Samtlige billeder oses af køkkenbord.

Bogen om linie 12



Vogn 23 ved stoppestedet på Amagertorv. Billedet stammer fra vinteren 1915-16. Driften på linie 12 ophørte i 1917. En kold tjans oppe på bukken. Slg Steffen Dresler.



Trolleyvogn 106 på linie 12 den 18. januar 1941 på Nørreport. Øjensynligt har den bivogn 2001 på slæb. Foto Jan Walter.

Af Flemming Søeborg

Så er bogen om linie 12 i Sporvejshistorisk Selskabs mangeårige serie om de københavnske linier udkommet; bogen er skrevet af Henrik Lynder. Historien begyndte med først ét, senere to hesteomnibusselskaber, Københavns Omnibuskompagni (KJO) fra 1895 og Købmagergades Omnibus Selskab (KOS) fra 1894, der begge havde rute ad Købmagergade, i sig selv en ejendommelig historie.

KJO begyndte driften 7. december 1895 og oprettede efterhånden flere ruter, linie A, B og C (A - Ahlefeldtstrøgade-Nyhavn, B - Ringlinie, C - Christianshavn-Nørrebro-Englave). Ruterne blev flere gange ændret i de følgende år.

KOS påbegyndte driften 23. maj 1896 på ruten Skt. Hans Torv-Nørreport-Ved Stranden, altså parallelkørsel med KJO's vogne. Da de to selskaber

konkurrerede om de samme kunder, kan det ikke undre, at de begge havde underskud på driften. Løsningen kom, da alle de københavnske sporvejs- og hesteomnibusselskaber blev sluttet sammen under navnet "A/S De københavnske Sporveje" i 1898 og herefter kunne indføre fællesdrift inkl. omstigning, stoppesteder, elektrisk drift og linienumre. De to hesteomnibusruter gennem City blev til én linie, der fik nummer 12 i 1902. Ruten endte med at gå mellem Søtorvet-Højbro Plads. Ruen blev nedlagt i 1917.

Sidste del af bogen omhandler den elektriske trolleyvognslinie 12 fra Nørreport-Lyngby, der blev etableret i samarbejde med NESA i 1938. Her blev indsat de flotte, nye funkis-vogne, tegnet af Ib Lunding. Linie 12 fik ikke nogen lang levetid, for i 1945 blev den ommnummeret til linie 23. Ruten blev forlænget til Sorgenfri. Trolleyvognene var en succes, og efter Anden Verdens-

Linie 12

Forside af bogen.



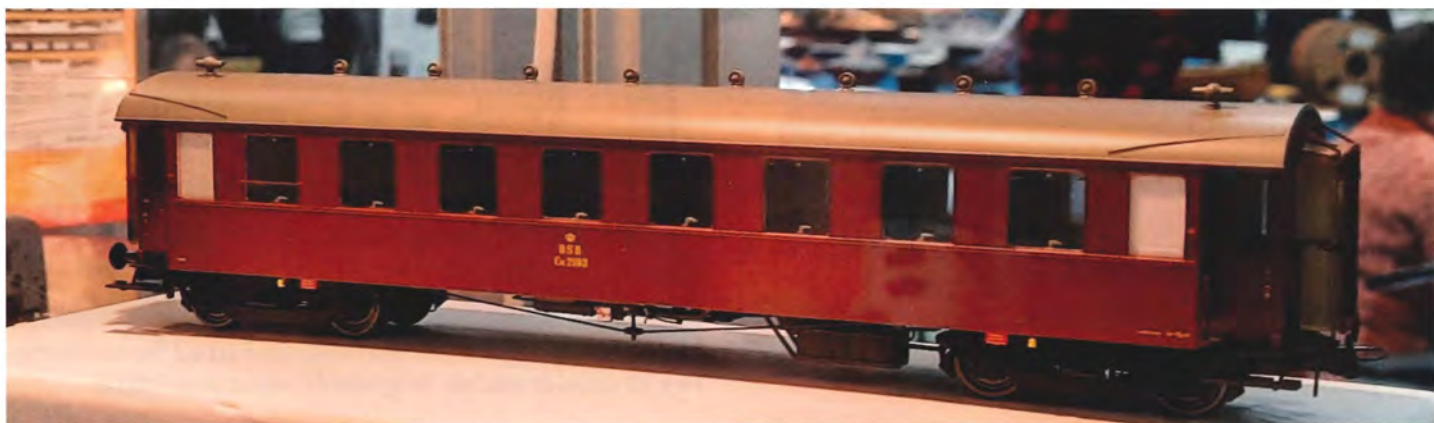
Bagsiden af bogen viser et skilt fra trolleyvogns-tiden.

krig blev nettet udvidet, men i 1963 besluttede KS og NESA at nedlægge linie 23 og 24, der begge kørte fra Nørreport og nordpå (Lyngby hhv. Sorgenfri), og hermed sluttede historien for linie 12/23.

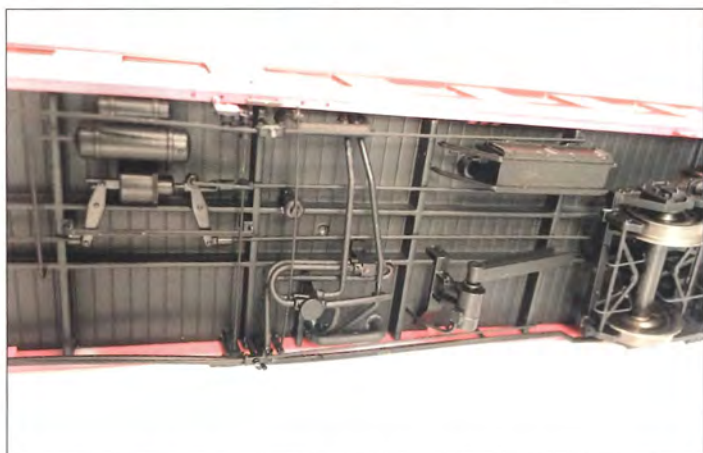
Bogen fortæller denne historie meget grundigt og indlevende, baseret på omfattende kildemateriale, og selvom hesteomnibusser nok ikke siger de fleste ret meget, fortæller Henrik Lynder historien så fængende, at bogen hurtigt er læst. Den er illustreret med mange hidtil ukendte billeder, kort og illustrationer og udfylder dermed et 'hul' i den københavnske trafiklitteratur.

Lynder, Henrik: Linie 12. 154 sider, limbundet. Sporvejshistorisk Selskab 2021. ISBN 9-788791-109382. Pris ca. kr. 285,-.

Dekas-nyt



CM-vognen fra Dekas ser meget lovende ud og opfylder et stort ønske hos mange entusiaster. Foto Finn Frøsig.



Undervognen på CM-vognen. Foto Vagn Holstein.



QGR-vognen i 'rå' udførelse. Foto Finn Frøsig.

Af Flemming Søeborg

Sidste år tilkendegav Kasper Bang Jensen fra Dekas, at der ville komme en passagervogn, litra CM, på markedet, og i det spæde forår blev den første udgave af denne eftertragtede model vist frem. Ud fra nogle få billeder at dømme ser det ud som om, at

der er tale om modeller af hidtil uhørt højt kvalitets- og detaljeniveau, for selv varmekåbtagene i vindueskarmene er med - det er overbevisende. Vi ser frem til, at modellerne kommer på markedet, men med de usikre, geopolitiske forhold, der p.t. hersker i verden, er det nok usikkert, hvornår de kommer.

Ligeledes viste Kasper en anden nyhed, QGR-vognene med bremsehus. Denne model var dog endnu kun i 'rå' udførelse, men med tanke på sidste års flotte udgaver af Q-vognene uden bremsehus ser også disse modeller lovende ud. Under alle omstændigheder, der er noget at se frem til.



CM-vognen. Foto Vagn Holstein

Mere nyt



Brawas nyeste Tuborg-vogn Zb 99 620 på G 10-basis med vandrette planker - katalognr. 49872.



Her er Tuborg-vognen, om den burde have set ud fra nummerserien 99 616-649 med de 'langbenede' vogne. Foto HBDS.



Bedford TK i klassisk DSB-udførelse med vognkasse af metal med grøn presenning i Vigerslev. Foto Holger B.D. Sørensen.



Brekinas udgave af DSB-lastvogn, men varekassen er forkert, og farven for mørk.



Fronten på Tuborg-ølbil, Bedford TK med udseende som i 1960'erne. Slg. FS.



Brawas Carlsberg-vogn nr. 99 342 uden 'ZA' - katalognr. 50688. Foto Brawa.



DSB litra PTR-godsvogn fra Tillig i TT-størrelsen.



Ex-DSB litra E, her som østtysk model til TT-sporet.



DSB litra E i 12 mm sporvidde.



My 1114 i TT-udgave fra Tillig - formodentlig velkommen hos TT-kørere.

Af Flemming Søeborg

Blandt årets nyheder er der flere, danske modeller, som ikke kom med i sidste nummer, ganske enkelt fordi præsentationen kom for sent. Brawa vil således udsende flere ølvogne på basis af eksisterende modeller - her en Tuborg-vogn Zb 99 620 i ældre bemaling, velkendt fra årtiers Piko-model på samme, forkerte grundmodel (G 10-type). Vognen skulle have været baseret på Scandia-typen fra 1947, der nok er den, som alle kender (nr. 99616-

949). Der kommer også en nyere Carlsberg-vogn (UIC Standard 1) med fiktivt nummer 99342 og uden litra ("ZA") i følge katalogbilledet - ikke særligt grundigt forarbejde - eller måske netop: Med det fiktive nummer kan ingen jo modbevise, at modellen er forkert! Fantasi-vognene lever stadig. Begge vogne skulle komme i fjerde kvartal.

Det samme må man desværre sige om Brekinas model af Bedford TK i DSB-udgave, idet bilen efter fotografier at dømme er alt for mørk og har helt

forkert vognkasse. Udgaven med det nye kølgitter med navnet på stammer ikke fra 1960, men er nyere (cirka 1972-73).

Tillig har også danske nyheder i skala 1:120 - den ene er en My (spor TT), en vinrød model med vingehjul. Jeg er ikke velbevandret i denne skala, men jeg tror, at der er tale om et nyt oplag af en ældre model, i kataloget gengivet med nr. 1114. Endvidere kommer en DR-udgave af den åbne godsvogne litra E - DR købte eller lejede en del af disse vogne fra DSB,



Den ene af vognene i ESUs nye sæt.



De to tankender er ikke ens.



Fine, gennembrudte riste...



- og trin, der er solide, men samtidig fine.



Litreringspladen på vognen.

og det er en af disse, der nu lanceres i DR-udgave. Tillig udsender også E-vognen i DSB-version samt PTR 9659 uden bremsehus, allesammen i TT.

Og lige før deadline ankom ESUs andet oplag af de eftertragtede Dalsøgas-tank-

vogne. Det er et uforandret oplag med de samme vognnumre - 585 915 og 585 917, begge fra DB. Der er ikke nyt om vognenes historie, men måske dukker der noget op nu, hvor vognene kan komme ud i en bredere kreds. Såvel i Danmark, Sverige som i Tyskland har mange søgt

efter flere oplysninger om firmaets mange vogne, men bortset fra nogle arkivbetretninger, enkelte billeder og andet materiale er der ikke mange spor at gå efter. I ældre numre af SoB kan du læse mere om Dalsøgas og vognene. ESUs vognsæt har art. nr. 36539.

Gammelt lokomotiv skrottet



Det ukendte lokomotiv inden skrotningen.

Tekst og foto Lars Olov Karlsson

På maskindepotet i Scherzberg i det centrale Tyskland fandtes der bag remisen et område bevoget med vilde træer, krat og ukrudt. Da man for nyligt begyndte at rydde området, fandt man et gammelt lokomotiv, som ingen havde set før. På siden af lokomotivet

kunne man se navnet "Schwan". Lokomotivet mindede meget om Tysklands første damplokomotiv "Der Adler", men det har jo stået i mange år på museet i Nürnberg.

Lokomotivfører Spassvogel forhørte sig blandt forskellige lokomotivkendere, men ingen havde hørt tale om denne

'Svane' før, så han mente, at lokomotivet slet ikke havde eksisteret, og det blev derefter skrottet den 1. april 2022. Så én ting er klar: Nu findes slet ikke.

Modellen er en ommalet legetøjsmodel af plastic, som forestiller "Der Adler", men den er ikke så detaljeret. Målene stemmer dog med originalen i 1:87.

Nye PIKO-vogne

AB3yg m.fl.



Kortkoblingen betyder virkelig meget for vognene.



Et vognpar med standardkoblingerne.



Kan vi komme hinanden lidt nærmere -



- Ja, hvis vi vender den anden ende til.

Tekst og fotos Flemming Søeberg

Så blev det Pikos tur til at lave deres udgave af de vesttyske ombygningsvogne (3y/3yg-typerne). De findes i talrige udgaver fra næsten alle producenter, så hvori adskiller Pikos nye modeller sig? Først og fremmest i den overbevisende udførelse med masser af detaljer - og så med en nærmest genial løsning på kortkoblingsproblematikken: Piko har nemlig udviklet deres egne kortkoblinger, som kobler 100 % tæt, altså ingen spalte mellem de to vogne. Imponerende.

Vognene kørte altid parvis, og derfor sælges de også i sæt - med enten to 2. classes vogne, 1. og 2. klasse eller 2. klasse med rejsegodsafdeling. Der er monteret en masse detaljer fra Pikos side, men

der medfølger endnu flere dele, man selv kan montere.

Vognksserne er halvmalt lakerede i flaskegrøn farve med skarpe påtryk, og den midterste akselholder er sideforskydelig, således at vognene klarer enhver kurve uden problemer. Indretningen er pænt detaljeret med forskellige sædetyper på de to klasser - og man fornemmer de klæbende, klamme sæder af kunststof, som 2. klasse var udstyret med, mens 1. klasse har grå sæder med individuelle armlæn. Meget andet er der vel ikke at sige om disse meget vellykkede modeller, som givetvis også vil komme i epoke IV-tilsnit.

Piko art. nr. 58240 DB AB3yg + B3y. To-vognssæt, epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 800,-.



Gavlenden med flere påtryk, men uden de ekstra dele monteret.



Pikos specielle kortkoblinger - kan kun kobles med én mæge til.



Eksempel på litreringspåskrifterne.



Korrekt forskel på 1. og 2. klasse - man kan næsten mærke de klamme kunststofsæder på 2. klasse. Nu mangler der bare et hold passagerer.



En velkendt vogntype, der kom til Danmark så at sige hver dag.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Dette er en af de vogntyper, der hører til "standardrepertoiret" i epoke III-V. En regulær 2. classes vogn, bygget efter UIC-retningslinjerne, lang, med et hav af kupéer og indsat i såvel indenlandske som udenlandske ekspresstog. Således kunne vogntypen ses i Danmark i de store, internationale ekspresser.

Vognen er i den kromoxide, grønne farve, der kendetegnede periodens tyske materiel til 2. klasse. Påtrykkene er upåklagelige, detaljeringen på den glatte vognside i orden, der er vedlagt ekstra trin, men ellers intet andet. Indretningen er holdt i én farve, så der er tale om en "hverdagsvogn".



Nydeligt og præcist påtryk på vognen.



Godkendt til kørsel i det meste af Europa - øst og vest, fra Norge og til Tyrkiet.

Typen kunne som nævnt køre internationalt, og på RIC-rasteret kan man se, at den er godkendt til kørsel næsten overalt i Vest- og Østeuropa. I øvrigt er vognen som sådan ikke ny, der er blot



Gavlen har også fine påtryk, der drejer sig om bemalingen. Revisionsdato i 1973.

tale om nyt vognnummer.

Piko Expert art. nr. 59622-3 DB 2. classes passagervogn litra Büm. Epoke IV, H0-model. Pris ca. kr. 375,-.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange år siden udsendte Piko Iks 24 902 som en vogn fra 1940-50'erne. Vognen var efter forholdene rimelig i udførelsen - det var en oprindeligt nederlandsk vogn, købt brugt i 1939. Vognen var, ligesom søstervognen 24901, bygget af Wismar i 1926. Modellen var udstyret med bremsehus. Dette blev fjernet i 1948, i 1952 blev den om-litreret til Iku, men senere ombygget radikalt med lodret brædebeklædning, hvorefter den atter kom til at hedde Iks 24 902.

Nu har Piko så fundet den gamle model frem, støvet formene af og gen-produceret et oplag. Imidlertid er den nye model 'tilbagedateret' til de to første år, den var i drift her, nemlig 1939-41, hvor den blot havde nummeret 4902 (den anden havde 4901). Det kan være meget godt, især for de modeljernbanefolk, der kører lige specifikt disse to år! I 1941 fik de to vogne sat et to-tal foran vognnummeret.

På modellen er to-tallet forrest fjernet, mens fire-tallet er rykket lidt til venstre, så spatieringen mellem cifrene er forkert. Det ville DSB aldrig have gjort på dét tidspunkt. Tilmed er vognen i følge

vangepåskriften revideret den 11/12-47, hvilket også er forkert. I øvrigt mangler modellerne ventilatorer på sider og tag og tilsyneladende også en art løbebrædder på taget, ligesom der ver stiger i gavlenden på den danske vogn, mens Piko-modellen blot har små, faststøbte trin. Og så er der en lille trykfejl "Bdft" i stedet for "Bdfl" (Bundflade).

Det vil sige, at Piko nu har lavet to varianter af den samme vogn - den ene (den nye, 4902) kan kun bruges 1939-41, mens den anden (24902) kan bruges 1941-48. Fjerner man bremsehuset fra denne, kan den i stedet bruges 1948-52 - unægteligt nogle snævre, smalle tidsrum. Bortset fra fejlene kan jeg egentlig godt lide vogntypen, men den trænger til en 'kærlig hånd', forstået som en lettere patineret, så plasticglansen forsvinder.

Piko art. nr. 95355 DSB Iks 4902. Kølevogn, epoke II. H0-model. Pris ca. kr. 275,-



Nogle af de få, tekniske påskrifter på vognen.

Iks



En nydelig og velproportioneret vogn, men sjældnen i driften.



Skarpe påtryk, men for stor afstand mellem cifrene 4 og 9. Seddelholderen er til gengæld meget flot udført med farvet bund.



Revisionsdatoen passer ikke sammen med litreringen - den skulle have været 24902.

Hvidkilde Savværk



Bygninger på Hvidkilde Savværk 6. juni 2015. Foto Flemming Søeborg.



D 850 med QHL, QGB, IAL, PF, PB, CXM togførervogn afventer krydsning med Mo i Kirkeby den 8. august 1959. Foto Arne Kirkeby, OMJK.

Af Flemming Søeborg

Billedberetningen med Jens-Christian Jensens billeder fra Svendborg-banen i sidste nummer bragte yderligere billeder fra Kirkeby station frem. De viser to D-maskiner med hvert deres tog, der afventer krydsning i Kirkeby - dejlige, stemningsfulde billeder, som i store træk kan genskabes i model. hobby trade genudsender i andet kvartal D-maskinen i flere nummervarianter, og mange af vognene har hobby trade, Heljan, Dekas og andre fremstillet.

Der var et stort antal af bygninger, skure osv. på Hvidkilde Savværk, men da der normalt var adgang forbudt, var det ikke rigtigt til at se, hvad der foregik derinde. Først, da savværket var nedlagt, kunne man gå rundt og kigge ind i bygningerne, som til gengæld var tømt for maskineri og indhold.

At savværket havde store dimensioner, kan man se ud af billederne. Jeg syntes dengang - og nu - at dekorationen med



D 867 med CRM, CP, CP, EH i spor 2, Kirkeby lørdag 8. august 1959. Toget skal krydse med tog fra Svendborg. Foto Arne Kirkeby, OMJK.

navnet savet ud i træ var flot. På et par af billederne ses savværket fra banesiden, hvor de manuelle bomme, som blev omtalt på side 28 i nr. 61, er blevet afløst af automatiske blinklys. Ved siden af overskæringen lå der en lille tunnel under banen med skiltet "Slangetunnel" - naturligvis beregnet for brandvæsenets slanger i tilfælde af ildløs. Endnu en overskæring, der lå nogle hundrede meter til venstre, blev lukket på nogenlunde dette tidspunkt. Og overskæringen her er også passé. Side- og læssespor lå til højre på billederne, lige efter stationen. Som man siger, sceneriet er "lige til modelbanen".

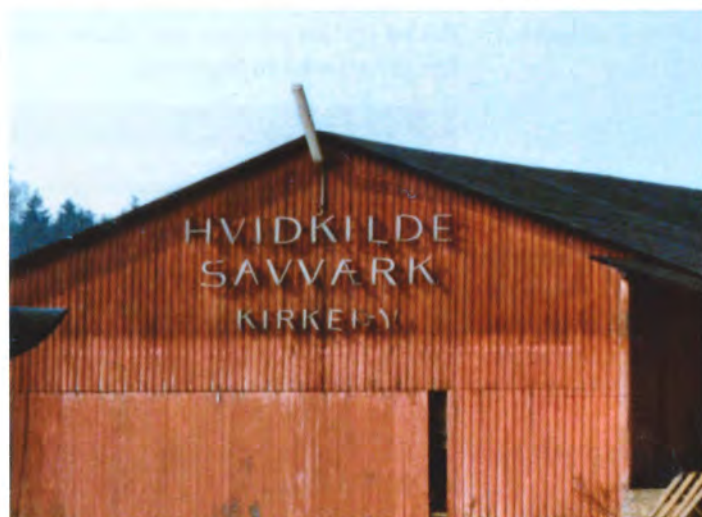
Billederne kan måske inspirere yderligere, for et savværk på anlægget giver mange muligheder for rangering og gods-transporter. Spornettet på Kirkeby station bestod blot af gennemkørsels- og overhalingsspor, side- og læssespor, i alt fem sporskifter. Stationen var ret lille, og ud over savværket lå der kun en hvid villa i kurven mod Odense. Skovene rundt om på begge sider af banen er et besøg værd, for der vokser nogle gigantiske blågraner i den side af skoven, der ligger øst for banen - en sjælden træart i vore skove.



*Hvidkilde Savværk maj 1985 med
overskæring og den hvide villa tæt
op ad banen. Maskinhuset med
skorsten, rampe og nogle af træsku-
rene ses. Foto FS.*



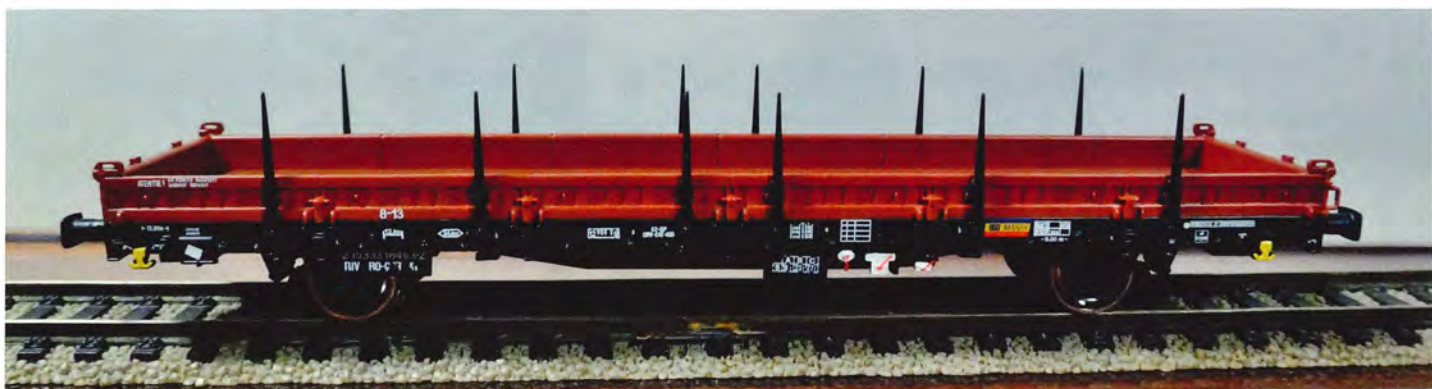
Hvidkilde Savværk, foråret 1982 med den bevogtede overkørsel. Stationen ligger til højre. Foto Flemming Søeborg.



*Et af træskurene maj 1985 med den flotte inskription i udsavet
træ - lige noget for en laser-specialist. Foto Flemming Søeborg.*



*Forfalden bygning på Hvidkilde Savværk, den 6. juni 2015. Foto
Flemming Søeborg..*



Vognen uden og med sidestøtter



Ikke en CFR-Ks-vogn, men billedet viser, at CFR-vogne var i Odense med skibsdele i 2004. Foto Flemming Søeborg.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I dag ser vi ikke mange rumænske eller for den sags skyld andre, udenlandske godsvogne, men der var en gang, hvor vogne fra Østblokken var almindelige på skinnerne. Roco har udsendt en model af en rumænsk Ks-vogn i nyeste udgave (epoke VI), men denne type kommer formodentlig aldrig hertil. Vognen er ellers markant, selvom det er en UIC-standardtype. Sidestøtterne er sorte, og vangerne på vognen afviger også noget fra de almindelige Ks-vogne. På vangen er trykt et firmaskilt med de rumænske farver blå-gul og rød, og vognen er uden last.

Der er vedlagt sidestøtter og litreringstavler, men pas på! Trykket er meget sart og forsvinder nemt, desværre.

Roco art. nr. 67596 CFR Ks-vogn med sidestøtter. H0-model, epoke VI.
Pris ca. kr. 250,-.



Pas på trykket på disse små plader - det kan fjernes med en fingernegl.



Advarsler på rumænsk - dem ser man ikke så ofte.

Containervogn fra DR



Containervognen spejler sig selvsikkert.



Fin detalje - sidestøtterne kan også monteres liggende.



Et lille Østblok-tog fra Roco.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Denne containervogn fra Deutsche Reichsbahn viser, at det ikke altid var store bærevogne, der fragtede containere - lignende transporter kendes også fra DSB. Nyheden fra Roco går da heller ikke på vogn-typen som sådan, men på lasten - de to containere fra VEB Kombinat Deutrans.

Uanset hvad man måtte mene om det daværende DDR, bliver modeller fra denne periode mere og mere populære, efterhånden som tidens slør har lagt sig over de værste minder. Rocos model er som altid vellykket med fine og præcise påtryk. Der er vedlagt sidestøtter til valgfri montering - her er en enkelt af dem lagt ned som tegn på, at vognen snart skal læsses eller losses.

Roco art. nr. 76998 DR Ks-container-vogn. H0-model, epoke IV.
Pris ca. kr. 250,-.



Ikke Deutrans, men alligevel DDR-containerere. Skøn Berliner TT-Bahn-reklame cirka 1970. Slg. SoB.



Ny, spinkel godsvogn fra REE - et minde fra Første Verdenskrig og de store, amerikanske leverancer af materiel.



SNCF-vognen med to 'Gudinder' på ladet - Citroën DS fra Wiking og Busch. Bilerne følger IKKE med vognen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det franske firma REE hører til avantgarden inden for modeljernbaneproducenterne, og modellen af denne åbne godsvogn litra QRYWv taler sit tydelige sprog - en meget flot model, der viser det muliges kunst i H0 i dag.

Alt er på forhånd monteret på vognen, og den er en fryd for øjet - hvad enten det gælder naglerne på vognbunden, de fint detaljerede sidestøtter, påtrykkene, undervognsarmeringen, de antikke

diamant-bogier eller de lige så aldrende egerhjul - det er bare flot! RIV-markeringen antyder, at vognen kan have været i Danmark, men fotobevis savnes. Typen kan sagtens have transporteret de to "Gudinder" fra Citroën, da vognen er revideret den 9. januar 1962 - netop "gudindernes" storhedsperiode (DS, udtalt "de'ess" på fransk, betyder "gudinde"). TP-vogntyperne stammer fra Første Verdenskrig (amerikansk krigshjælp).

REE Modèles art. nr. WB549 SNCF TP-vogn med sidestøtter litra QRYWv.
Pris ca. kr. 400,-.

Fransk oldtimer



Særdeles flotte detaljer - ikke underligt, at REEs modeller er eftertragtede.



RIV-mærket oldtimer litra QRYWv fra SNCF - og kig lige på detaljen øverst på sidestolpen - ganske suverænt.

En særlig fredsvogn



Midt i marts 2022 flagede Odense Banegård med dette flag...

Af Flemming Søeborg



FFJ PF 952, fotograferet af Holger B.D. Sørensen, formodentlig i 1960'erne. Vognen er revideret i 1957.



Enkel, klar og tydelig litrering som forventeligt af Dekas.



FFJ PF 974 har kun fem brædder i højden mod DSB's PF-typer med seks brædder.

Midt i vrirmlen af nye godsvogne fra diverse jernbaner, udsendt af Dekas, druknede modellerne af FFJ-vognene faktisk, men de er nok værd at se nærmere på, for ud over farven og litreringen er FFJ-vognene også helt anderledes end DSB-udgaverne. Modellerne er nemlig ét brædt lavere i højden.

Det er flot af Dekas at ofre en helt ny form på denne udgave, og jeg håber, at initiativet falder i god jord hos modelbanekunderne. Der er foreløbig udsendt fire forskellige numre - to stk. med stjernehjul, to stk. med pladehjul, men ellers ret ens vogne. I øvrigt er der jo den pudsige historie om FFJ's godsvogne, der i mange tilfælde havde afvigende kulører - gråblå nuancer i alle afskygninger. I følge overleveringen fra blandt andre Hans Gerner Christiansen skyldtes righoldigheden af farver, at selskabet opkøbte restlagre af maling hos de forskellige malere i byen, således at vognene fik disse afvigende kulører.

Dekas art. nr. DK-873030 FFJ PF 974.
H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 395,-.



Den særlige, ukrainske fredsvogn, art. nr. 43763. Foto Märklin.

Af Flemming Søeborg

Märklin har førhen vist, at firmaet var hurtigt med at lave specielle modeller som katastrofehjælp. Det samme skete midt i marts, hvor Märklin satte 2.500 eksemplarer af en specielt fremstillet passagervogn til salg. Salget begyndte den 16. marts kl. 16, og næste formiddag var oplaget totalt udsolgt. Hver vogn kostede 70,- Euro.

Det er en Bpmz-passagervogn, bemalet i de ukrainske farver blå og gul, og midt på vognsiden er trykt en hvid fredsdue med en oliegren i næbbet - enkelt og pietetsfuldt, og naturligvis med et håb om fred i det plagede land.

På forhånd har Märklin doneret 20.000 Euro til sanitære hjælpemidler, og nettobeløbet for salget af vognene, cirka 150.000 Euro, går ubeskåret videre til

humanitær hjælp og arbejde for freden i Ukraine.

Flere dage i træk i marts flagede Odense Banegård med det ukrainske flag - en smuk og bevægende gestus. Kyiv er Odenses venskabsby.

Nye biler



En buket af nye biler fra Brekina.



David Brown-mekanikerbilen fra Nexø.



Klaverbilen - en fin udnyttelse af sidefladen til virkningsfuld reklame.



Kaffebilen med fin reklame på siden.



Løvenkjær-elektrikerbil fra Christianshavn.



Rønne Brugs og Cirkel Kaffe-skiltet - det må have givet ret stor vindmodstand og pynter ikke.



ASTA 10 - det var dengang, telefoncentralerne var manuelle, og man bad om nummeret hos telefonistinden.



Blenda-vaskepulverbilen med laserskåret tørresnor med tøj - i øvrigt ret skrøbelig.



Conrads reklamebil med mini-mini modeljernbane på ladet - desværre kun som påtrykt papir eller karton.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Vinteren har bragt et pænt antal nye, danske modeller fra Brekina, herunder to "bornholme-re" fra Rønne Brugs. Hvad og hvem, der har fået Brekina med på dén idé, står hen i det uvisse, men det er da en kærkommen hånd til de bornholmske jernbaneentusiaster. På den ene bil er gengivet det kendte kontraføj fra Cirkel Kaffe, på den anden er der reklame for Blenda vaskepulver. Desuden er ud-

sendt en David Brown-service-bil, også for en lokal mekaniker i Nexø, mens Løvenkjær-bilen har kørt i København (telefoncentralen ASTA, som lå på Christianshavn). Æsken er mærket med et norsk flag...

Dertil kommer den pudsige reklamevogn for Conrad Elektronik - her udgør lasten et mini-mini-modeljernbaneanlæg under en glasklar overdækning - idéen er tidligere brugt i andre sammenhænge, mens klaverstemmerbilen

stammer fra en tysk by. Alle bilmodellerne er baseret på klassikeren VW T1 'Rugbrødet'. Nyt er også et sortiment med løse dæk med fælge til ældre personbiler (u. aksler).

Brekina art. nr. 32064 Løvenkjær, 32065 Klavier, 32742 Rønne Brugs Cirkel Kaffe, 32743 Rønne Brugs Blenda, 32747 David Brown, 238306 Conrad; pris ca. 100-150,- kr./stk. Hjulsæt 253951 Pris ca. kr. 45,-.



E 994 + R 963, muligvis ved Juelsberg, 1969. Foto Kaj Pedersen.

Ole Møller Nielsen og Poul Skov har følgende kommentarer til billedteksten side 18 nederst i nr. 61:

Det kan ikke være E 991 i forspand med 963, da 991 aldrig har haft buen på spildedamprøret fra lysmaskinen ved siden af skorstenen. Den viste maskine har en lysmaskine, fabrikat Stones, og de havde et buet afgangsrør til spild damp. Så det kan dreje sig om flg. maskiner: 994, 996, 997 eller 999. Disse fire E-maskiner var i drift i slutningen af 1960'erne i vestområdet.

Foto nederst side 19 er ikke optaget i Fredericia men i Gedser. Se evt. foto på www.jernbanen.dk. af E 981 i Gedser set fra modsat side. Sandtårnet i Fredericia var også af anden type.

Mange hilsner,
Ole og Poul

Svar: Tak for korrektionen. Da jeg fik kigget efter i fotoarkivet, kunne jeg se, at der rent faktisk stod E 994, men jeg må have haft tankerne et andet sted, da jeg skrev billedteksten. Her kommer som trøst et driftsbillede af E 994, formodentlig ved Juelsberg 1969. Billedet er taget af Kaj Pedersen, Odense.

Ole Linå Jørgensen har også rettelser:

I artiklen om modelbanen med sønderjysk forbillede vil jeg lige bemærke,

at billedet af Køf 285 på Chr. X.s bro i Sønderborg (side 7 øverst) er fotograferet af mig. Datoen er korrekt. Man kan eventuelt bemærke, at jernbanen i Mommarmark-banens tid forløb adskilt fra vejen over broen, som vist på modellen. Da Mommarmark-banen var nedlagt, og sporet kun skulle bruges som havnebane, blev det udvekslet med rillespor, og den smalle vejbane blev udvidet hen over sporet. Ved togpassage blev den nordlige vejbane spærret med blinklys og bomme, mens trafikken på den sydlige vejbane fra Sundved mod Als fortsatte uhindret.

I artiklen om Fleischmanns model af 194-178-0 har du tilsyneladende ikke nået at få årstallene med. Her er de. De første E 94 blev leveret i 1940 og de sidste i 1955. De sidste lokomotiver blev udrangeret hos DB i 1988 og hos DR i 1991. 194 178-0, leveret 1954, blev som den eneste hos DB malet i den viste bemaling i 1974. Lokomotivet blev udrangeret omkring 1988; men nr. 580 blev solgt til et jernbanemuseum, som udlejede det til et privat firma og lod det ommale som 178 og som modellen. Lokomotivet blev skadet ved et uheld i 2013 og har ikke siden været driftsklar.

De østrigske forbundsbaner havde 44 lokomotiver af samme type, som var efterladt efter Anden Verdenskrig. Desuden færdigbyggede østrigerne tre lokomotiver. Lokomotiverne blev i 1954 omlitret til type 1020. Lokomotiverne blev løbende



Lille blå Fut. Ill. Roco.

moderniseret og fra 1970 ommalet i orange. Det sidste lokomotiv blev udrangeret i 1995.

Poul C. Johansen har denne kommentar:

Jeg har desværre en lille rettelse til teksten til foto af E 989 øverst til venstre på side 18.

Den runde skive, der er monteret på den nederste lanterne, opbevares i en lomme bag på lanternen.

Det er en rund skive med rødt, firkantet glas i midten. Ved lys i lanternen er der rødt lys bagud.

Det røde lys er "natsignal" for "Tomt lokomotiv". Som "dagsignal" ville der i et beslag på røgkammerdøren sidde en rød skive med hvid kant.

Lokomotivet er på vej til Helgoland og fører "natsignal", da det skal gennem tunnelen mellem Hovedbanegården og Østerport.

Bedste hilsner
Poul C. Johansen

Jeg takker for rettelserne - der er altid mange tråde og 'bolde' at holde rede på, og ind imellem kan det gå galt. Jeg er derfor meget glad for disse rettelser fra mere opmærksomme læsere.

BR 194 118-6 i H0



Den tyske Krokodille er måske snarere en alligator (lidt mindre), men stadigvæk meget imponerende.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En prestigemodel

I sidste nummer præsenterede jeg BR 194 i N-udgaven fra Fleischmann. Nu har 'storebror' Roco udsendt samme type, men i H0, i første omgang i epoke IV i den bekendte, mørkegrønne farve. Oprindeligt bestilte Deutsche Reichsbahn (DR) 285 stk. i 1940 hos AEG, men på grund af krigen blev der kun bygget cirka 145 stk. Efter krigen blev yderligere 43 stk. bygget, og DB overtog fire maskiner fra DR (Ost) og havde i alt 124 maskiner på et tidspunkt. ÖBB i Østrig overtog 44 maskiner, der her blev til BR 1020. Nogle maskiner i Øst blev konfiskeret af Sovjetunionen og omsporet til bredspor uden større succes, og efter nogle år blev de i adskilt tilstand leveret tilbage til DDR.

Modellen er som forbilledet leddet i tre dele, hvilket gav forbilledet tilnavnet "Den tyske Krokodille", men i DDR kaldtes det også for "Jernsvinet". Præcis som den schweiziske Krokodille var BR 194 (oprindeligt E 94) beregnet til at trække tunge godstog, og kendere siger, at skinnerne formelig vibrerede, når et af disse kæmpelokomotiver ankom med et godstog. Ydelsen var 3.240 kW i driften, men ved igangsætningen hele 3.900 kW. Max.hastighed var 90 km/t. Sidste BR 194 hos DB blev udrangeret i 1980. E 94 279 blev udtaget som museumsmaskine.

Roco har valgt denne model, da den er et led i deres lange prestigeserie "Freilassing Edition", der skal vise alle de lokomotivtyper, der gennem årene har været stationeret i Freilassing helt nede ved grænsen til Østrig. Freilassing var også den by, hvor Roco havde sit første salgskontor, og hvor jeg ofte boede, når jeg besøgte Roco. En hyggelig by i øvrigt, hvor selv små gæstgiverier havde deres egne bryggerier.

De tre overdele er af plastic med præcise gravurer og masser af forudmonterede løsdeler, heraf mange i meget tynd ståltråd (delvist lakeret). De lange, fremsprængende tagskygger er tynde som i virkeligheden, og på taget er der en mangfoldighed af yderligere detaljer. Pantograferne er meget spinkle og fastholdes på en ny og mere elegant måde med en tråd af selve slæbestykket. Farve og påtryk er som altid helt i orden, i det ene førerrum står en lokomotivfører, og bag ruderne i maskinafdelingen er der antydte apparatskabe med flerfarvet tryk - en fiks detalje.

Undervognen har også et væld af detaljer på de to bogier, mens selve rammen midtpå er gennembrudt som i virkeligheden. Det eneste, der desværre virker legetøjsagtigt, er bogiernes store



Et markant frontparti med fine detaljer.



Fjederen i midten skal løsnes, når pantografen skal hæves.



En af ulemperne ved leddelte modeller - store spalter mellem delene. Bemærk de meget flotte detaljer og påsatte håndbøjler m.v.

udsving i skarpe kurver - samt at de leddelte for- og bagender i de kurver, der ofte er på modelbaner, gaber lidt for meget og åbenbarer de kulørte ledningsbundter mellem delene. Det ses dog ikke på større radier. Hjulene har meget små flanger, så udviklingen går stadigvæk fremad. Der er lysskift for/bag.

En usmart løsning

Da jeg ville demontere overdelen for at montere en dekoder, fulgte jeg brugsanvisningen. Heraf fremgik det, at der skulle bruges to skruetrækkere samtidigt for at løsne den. Jeg forsøgte - skruetrækkerne skulle stikkes ned i nogle sorte huller i vangerne, men det var ikke til at se noget. Pludselig løsne- de en side sig, men da jeg trak skruetrækkeren ud for at løsne en tap i det andet hul, gled overdelen tilbage på plads. Det gentog sig gang efter gang, indtil jeg prøvede at sætte nogle strimler stift plast i klemme. Heller ikke det lykkedes, og den sidste udvej var så at presse skruetrækkeren ind mellem vange og overdel og dermed lirke den fri - men samtidig med fare for at sætte mærker i overdelen.

Det havde sine omkostninger: Under dette bøv! faldt flere dele af lokomotivet - umiddelbart kunne jeg ikke se, hvor

de havde siddet, så det må jeg senere finde ud af. Værre var, at de lange håndbøjler, som man skal trække ud af de nederste huller umder arbejdet med at skille over- og underdele ad, risikerer at ridse lakeringen betydeligt. I øvrigt har denne maskine fået et hvidt, dekorativt bånd langs siden - et særligt kendetegn for materiellet fra Freilassing.

Håndbøjlerne er flotte og lakerede, men de er lavet af tynd ståltråd, og blot én utilsigtet bevægelse hen ad vangen resulterer i, at det uhyre tynde farvelag bliver slidt af. Det er ikke nogen god løsning på adskillelse af et lokomotiv, og her skulle Roco så ubetinget have anvendt skruer - resultatet nn er en brugerfjendsk konstruktion, som ikke er velegnet.

I digitaldrift kører maskinen som en drøm og har absolut ingen skavanker. Med sine 463 gram og fire hæfteringe må den kunne trække prototypisk korrekt, lange godstog. Digitalt kan bl.a. kabinelyset tændes og slukkes. Så bøvlet med overdelen til trods - det er en flot model med store kræfter. Modellen kommer også i oprindelig grå udgave.

Roco art. nr. 71350 DB BR 194 118-6. Skala H0, epoke IV. Pris ca. kr. 1.900,-.



Lokomotivføreren står parat i det ene førerrum



Meget besværlig adskillelse med risiko for beskadigelse, når man skal ind til de ædelere dele.



Apparatskabe m.v. er gengivet i flerfarvet tryk i maskinrummet.



Märklin overraskelsesmodel 2022



Dagspris

Märklin 39491 Trix 25491

DSB Litra E Ekspresdamplokomotiv, mfx lyddekoder indbygget, kommer både i AC og DC udgave. Helt ny konstruktion. Billede viser ikke den aktuelle model.



kr. 2559,-

Märklin 39331

DSBs nyeste elektrolok Litra EB, lev. 2022 Q3



kr. 2889,-

Märklin 39543

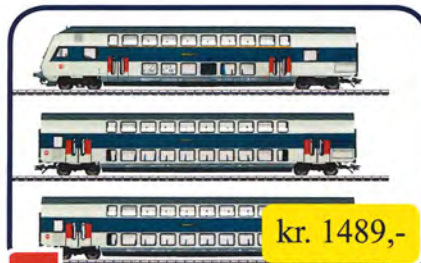
DSB Robel arbejdslokomotiv fra Aarsleff Rail A/S, lev. 2022



kr. 2649,-

Märklin 26617

DSB Togsæt med Köf og 2 stk. Kbs fladvogne med sidestøtter, belæsset med hjul



kr. 1489,-

Märklin 43599

DSB Nærtrafik vognsæt, passer til 39331 lev. 2022 Q3



kr. 938,-

Märklin 48842

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



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. 1269,-

Märklin 82290 - Spor Z

Containertragwagen-Set Carlsberg und Tuborg



kr. 1119,-

Trix 24509

Containertragwagen-Set Carlsberg und Tuborg

www.togcenter.dk