

Nr. 68
APRIL 2023

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 135,-
Euro 18,-

Her kommer MY FRA PIKO



■ **BYG SELV**
EN TREBENET TOGFØRERVOGN



■ **PLATINBLOND**
KROKODILLE



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



BK 20.04.2023 - 21.06.2023
ISSN-2245-4099 BK Returage 25

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 68, 12. årgang, 2023
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge
redaktion@sporogbaner.dk / www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 20 40 37 87 (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. 1.425. Løssalgsspris kr. 135,-

Abonnementspriser for 2023:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 650,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 750,-/Euro 101,-
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 850,-/ Euro 114,50

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto/ Middelfart Sparekasse
Reg. nr: 1684 – 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.

Indbetaling fra EU og øvrige udland:

*Zahlung von Ländern in EU und vom übrigen Ausland,
bitte verwenden Sie künftig unsere Konto in Middelfart
Sparekasse (MidSpar)*

Middelfart Sparekasse (MidSpar)

IBAN : DK 36 98 60 00 00 76 80 30

BIC/Swift : MISPDK21

Bemærk: Kontoen i Sparekassen Kronjylland er lukket.
*Bitte bemerken Sie, dass unsere Euro-Konto in Sparkas-
sen Kronjylland geschlossen ist.*

Vigtigt ved betaling i netbank:

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

Spørgsmål om betaling:

spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 20 40 37 87

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder til artikler,
skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af mate-
riale 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. ret-
tighedshavere bedes henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder



Af Flemming Søeborg / Foto: Jonas Henriksen.

Som det nok er alle bekendt, blev den traditionelle legetøjs-
messe i Nürnberg afholdt i februar, men modelbanefirmaerne
glimrede ved deres fravær. Blot en håndfuld - fem styk - deltog,
deriblandt Märklin, men billeder derfra viste nærmest tomme
gange og meget luft - og ingen tog. Jeg var der heller ikke.

Det er nok meget sigende - ikke sådan, at modeltogene er ved
at forsvinde, nej tværtimod: Det er snarere et symptom på, at
messen er blevet alt for dyr og reelt uaktuel for producenterne,
for covid-19-perioden viste, at det gik meget nemmere at op-
retholde kontakten til kunderne med hjemmesider, e-mails og
sociale medier for at informere om nyheder - og med den for-
øgede købekraft, som mange fik, blomstrede hobbyen op igen.
Nu er der tegn på, at opsvinget er ved at klinge ud, og alligevel
ikke, for når jeg ser på de utrolige mængder af nyheder, der i
løbet af året skal postes ud på især det franske marked - end-
da med flere dobbeltudviklinger - bliver jeg nærmest forpu-
stet. Ti-femten varianter af et lokomotiv eller en vogntype på
én gang - hvem skal dog købe alt det materiel, samtidig med,
at brugtogsmarkederne bugner af modeller? Modellerne bli-
ver mere og mere forfinede (= dyrere), og damplokomotiver,
navnlig de store og spektakulære, kommer fra flere og flere
producenter - en udvikling, vel ingen havde set komme for få
år siden.

Netop damplokomotiverne er bemærkelsesværdige, for der er
virkelig tale om mange nyudviklinger i år. Er vi trætte af farve-
strålende, elektriske lokomotiver, der stort set alle er baseret på
de samme, få grundmodeller. Noget kunne tyde på det - godt
for os epoke III-fans, der ikke kan få nok af damp, diesel og
D-tog*!

Vinteren har også betydet, at der er udsendt et par store jern-
banebøger. Den ene er traditionel i den forstand, at den ude-
lukkende handler om motortrækraft herhjemme, en bog med
fængende tekst og masser af flotte billeder. Den anden er en
bog om jernbanen 'som kunstart', kan man næsten sige. Den
omhandler jernbanen i litterær og kunstnerisk, filosofisk og
filmisk henseende og giver et langt mere nuanceret syn på tog
og jernbaner - og begge bøger kan stærkt anbefales. Læs an-
meldelserne inde i bladet.

Og ellers - som sædvanlig vil jeg ønske alle en god oplevelse
med bladet - og nyd forårets mange fri- og helligdage, mens de
endnu findes! Der er masser af tog at se på ude i landet, hvis
man bliver træt af at sidde inde med modeltoget (men det gør
man vel aldrig?).

Med venlig hilsen, Flemming Søeborg

**) D-Tog = Durchgangszüge, tog med gennemgange (typisk har-
monikaer)*

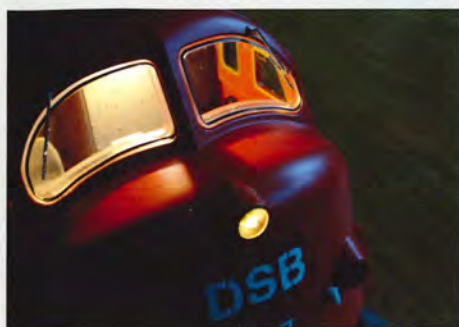
Forsidefoto:

Stort foto: MY fra Piko. Foto SoB

Lille foto: En trebenet togførervogn. Foto SoB

Lille foto: Den platinblonde Krokodille. Foto SoB

Indhold



11 Pikos nye MY



16 På besøg hos Dekas



32 Nyhedsudvalg

Leder	2	Jagten på den sidste damp	42
Indhold.....	3	Hbbillns fra Piko.....	43
Amtsbanerne på Als - en særlig jernbane.....	4	Gearkasseknas og dieselos	44
Pikos nye kult-model	11	Danmark set fra en togkupé	45
Billeder af MY 1147.....	14	Irma overlever	46
Ukuelige MY	15	Linie 16 - nyt liniehæfte	49
Dekas' nye domicil	16	Danmarks Jernbanemuseum "pensionerer" MO 1846.....	50
Erik V. Pedersen - mindeord	20	Københavns Sporvejes bus 37 - en gammel Triangel-bus ...	51
Styrevognstog	21	Sporvogne i Svendborg?	52
Lundum station - i H0	26	Ny bagagevogn fra Roco.....	53
En treakslet togførervogn.....	28	Dengang i Nyborg	54
Nyheder - men ikke fra Nürnberg.....	32	Det udvalgte billede.....	55
Ståltoget igen	39	E-rindringsbilleder	56
Den platinblonde Krokodille	40		

SPOR OG BANER



NÆSTE UDGIVELSE
22. JUNI 2023

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



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

6 numre
kr. 650,-

Du modtager magasinet
direkte i din postkasse.

Før og senere
spører jeg om helt rigtig ...

Amtsbanerne på Als - en særlig jernbane

Af Ole Linå Jørgensen

Jubilæer på Als

Der er mange gode grunde til at beskæftige sig med Sønderborg-Mommark-banen netop i disse år. Amtsbanerne på Als blev åbnet den 6. februar 1898, altså i 2023 for 125 år siden. Banerne blev nedlagt som smalsporede baner den 28. februar 1933 og åbnet som normalsporet jernbane mellem Sønderborg og Mommark den 15. juni 1933, altså i 2023 for 90 år siden. Jernbanen blev nedlagt den 26. maj 1962, altså i 2022 for 60 år siden. Sejladsen på Mommark-Fåborg-overfarten begyndte den 29. august 1922, altså i 2022 for 100 år siden, mens jernbaneforbindelsen først var færdig til banernes 25-års jubilæum den 6. februar 1923. Uden for jubilæumsrækken hører det med, at Christian X.s Bro blev åbnet den 7. oktober 1930, og dermed fik Sønderborg havns Als-side normalsporet jernbaneforbindelse.

En særegen bane

Desuden var Amtsbanerne på Als (ABA, opr. Alsener Kreis-Bahnen A.Kr.B.) og senere DSB's Mommark-bane særegne. Mens Haderslev og Aabenraa kredse selv stod for bygning og drift af deres småbaner, lod Sønderborg kreds firmaet Lenz & Co. bygge og drive banerne på Als. Banerne omkring Haderslev og Aabenraa havde forbindelse til Statsbanerne, og de to banesystemer kunne kobles sammen, hvis man havde ønsket det. De to banesystemer havde begge en meget kringlet linjeføring, fordi deres vigtigste opgave var at nå rundt til så mange bebyggelser som muligt med henblik på at transportere landbrugets produkter til hovedbyen og forbrugsvarer og maskiner den anden vej. Persontransport var underordnet.

Amtsbanerne på Als havde ikke og kunne ikke uden videre få forbindelse med andre banesystemer, og linjeføringen var nogenlunde fornuftig også til persontransport. I Danmark var og forblev Amtsbanerne på Als de eneste smalsporede jernbaner, der anvendte smalsporede transportører til transport af normalsporede godsvogne.



Pontonbroen i Sønderborg under den tyske tid ca. 1910-15. Slg. SoB.



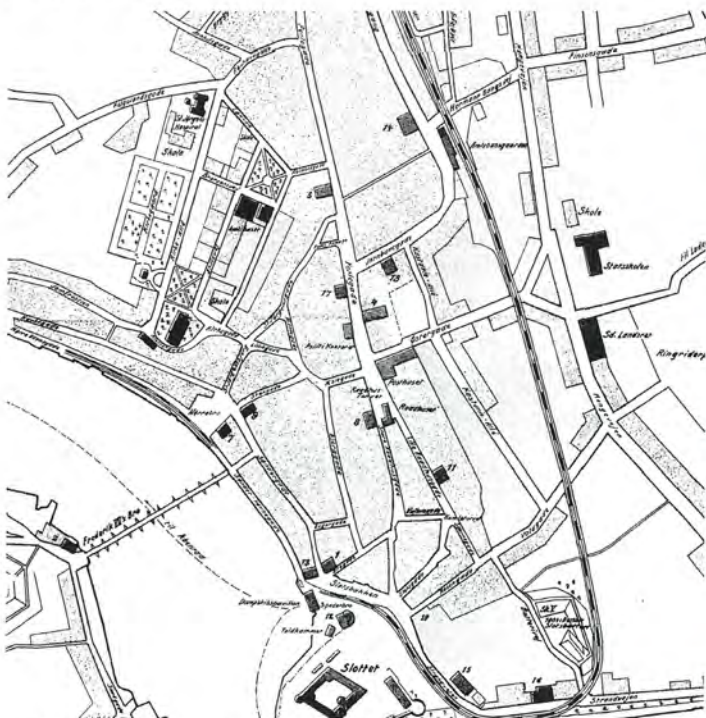
A.Kr.B. Nr. 1 fra Vulcan på remisesporet ved Sønderborg Bystation 1925. Huset bagved hedder 'Kanonhuset' og ligger på Kongevej 48-50. Foto Miller, arkiv HGC.



MF 'MOMMARK' sejler under gennem Christian X.'s Bro i Sønderborg forud for åbningen af den nye færgerute fra Mommark i juni 1933. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



Christian X.'s Bro og et par vogne på Als-siden af Sønderborg - den ene vogn er en tjenestevogn. Avisfoto fra 1930'erne. Ukendt fotograf. Slg. Spor og baner.



Udsnit af kort over Sønderborg anno 1921 og den smalsporede bane til Mommarmark samt Frederik VII.s Bro.

Horsens-Bryrup-banen havde i en årrække normalsporede transportører til transport af banens smalsporede vogne fra Horsens Privatbanestation til Horsens havn. Disse enkeltbyggede vogne bestod af en ramme på to aksler med hver to hjul. Rammen var forsynet med to stykker skinner med en sporvidde på én meter, hvorpå den smalsporede vogn kunne stå.

I Dansk Jernbane-Klubs blad Jernbanen nr. 5 2022 har Ole Edvard Mogensen skrevet en fin artikel om sikringsanlægget på Sønderborg H. og om driften af banen i dens sidste år. Her i bladet har Jens-Christian Jensen skrevet en glimrende artikel om jernbaneforbindelsen Nyborg-Ringe-Fåborg, Fåborg-Mommarmark og Mommarmark-Sønderborg. Nedenfor følger lidt uddybende om de to jernbanefærgeoverfarter Fåborg-Mommarmark og Assens-Årøsund og brugen af transportører til transport af normalsporede jernbanevogne på smalspor.



Efterårsbillede fra sydkajen - ca. 1930'erne

Efterårsbillede fra Sydkajen i Sønderborg med et par henstillede godsvogne ca. 1930. Den forreste vogn har højsiddende bremsehus. Ukendt fotograf. Slg. SoB.



Her ses sporet, der førte fra havnen forbi kirken og videre frem til Sønderborg Bystation gennem flere af byens gader. Avisfoto, ukendt år og fotograf. Slg. SoB.

Jernbanefærger mellem Fyn og Sønderjylland

I 1920 genåbnede færgeforbindelsen mellem Assens og Årøsund, som var den gamle post- og personrute til hertugdømmerne og Hamborg. Ruten var blevet nedlagt i 1864. Allerede fra 1918 arbejdedes der lokalt i Assens på at samle kapital til at bygge en ny færge og genåbne ruten. Derfor var man klar til at sejle i 1920 som bil- og passagerfærgeoverfart. Længere sydpå var det ØK og Sydfynske Jernbane, der dannede et aktieselskab til oprettelse og drift af en færgerute mellem Fåborg og Mommarmark. SFJ drev banen Nyborg-Ringe-Fåborg og kunne se en interesse i at skabe mere trafik via færgeruten til Als og her hovedsagelig Sønderborg, mens DSB, der drev banen mellem Tommerup og Assens, nok nærmest har set en eventuel jernbanefærge mellem Assens og Årøsund som en konkurrent til Lillebæltsoverfarten Fredericia-Strib. Fra Årøsund havde Haderslev Amts Jernbaner en metersporede bane til Haderslev.



Omløbsspor på Sønderborg Bystation lå meget idyllisk i byen den 21. maj 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.

A/S Mommark Færge startede sejladsen den 29. august 1922 med jernbane-færgen Mommark, der kunne befordre normalsporede godsvogne. Jernbane-forbindelsen var dog først bygget færdig til indvielse den 6. februar 1923. Det var en god tid at starte på, idet der stadig var livlig trafik af turister fra det gamle land til Sønderjylland og ikke mindst Dybbøl Mølle i de første år efter genforeningen. Tilmed var der i nogle år gode penge i at dyrke sukkerroer, som fra Als skulle transporteres med Amtsbanens smalsporede godsvogne til Mommark, hvor sukkerfabrikken i Odense lod opstille en kran til omlæsning til normalsporede godsvogne.

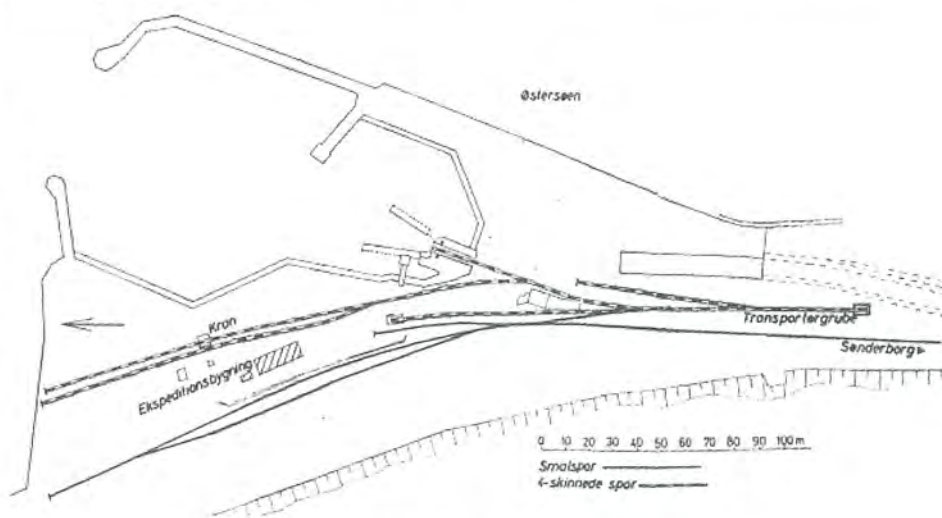
Længere oppe i landet dyrkedes også sukkerroer, men her til sukkerfabrikken i Assens. Til transport af disse lagdes i 1923 meterspor på færgen mellem Årøsund og Assens, så Amtsbanernes åbne godsvogne med roer den ene vej og roeaftald den anden vej kunne transporteres direkte til og fra sukkerfabrikken i Assens. Mens interessen for sukkerroedyrkning hurtigt dalede voldsomt på Als, fortsatte man omkring Årøsund, så de sidste jernbanevogne først overførtes i 1952. Da blev de alderstegne jernbanevogne slået ud af landmændenes mere moderne gumivogne. Ved nedlægningen af Amtsbanen fra Haderslev havde man lokalt købt sporerne i Årøsund og nogle åbne godsvogne af Amtsbanen.



Perlegade i Sønderborg med spor og bag vigepligtstavlen et jernbane-advarselssignal sidst i 1950'erne. Slg. SoB.



Jernbanemateriel anvendes ved uddybning ved Mommark Færgehavn år 1900, lyder teksten. Mon ikke det er nogle år senere? Ukendt fotograf. Lokalhistorisk Forening for Sundeved.



Mommark Færge. Sporplan 1925.

Sporplan 1925 Mommark. Tegning fra L.H. Hansen: Amtsbanerne på Als 1898 – 1933 side 315. Sporplanen ændredes kun lidt ved omlægningen til normalspor. Sporet under kranen ændredes ikke, mens det parallelle spor fjernedes. Transportørgruben fjernedes og erstattedes af et skur til rangertraktoren. Det korte spor - på tegningen vist som smalspor - lige vest for stationsbygningen blev fjernet. Slg Ole Linå Jørgensen



Passagerer i Mommark Færge afventer, at færgen lægger til, så de kan komme om bord den 21. maj 1962. Bemærk, at der er tale om normalspor. Foto Holger B.D. Sørensen.

Transportører

En hindring for transporten af normalsporede godsvogne over Als var det, at Amtsbanerne kørte på spor med en meter mellem skinnerne, mens det meste af det øvrige banenet i Danmark var normalspor med en sporvidde på 1.435 mm. Amtsbanerne købte derfor ti såkaldte transportører, der kunne bære normalsporede vogne på smalsporet. En transportør er en lille vogn med to aksler. I begge sider af vognen er der en nedfældelig gaffel, som i opslået stand under en normalsporet vogn vil gribe omkring den ene aksel og således holde vognen løftet så meget over smalsporet, at vognen kan transporteres ad smalsporet. For at få den normalsporede vogn placeret på to transportører blev der mellem de normalsporede skinner gravet en fordybning med smalsporede skinner. De to spor endte sammen i en sporstopper. I den anden ende førtes smalsporet efter en godt lang godsvogns længde skråt op i plan med normalsporet.

To transportører med nedslåede gaffler kørtes ned i gruben. En normalsporet godsvogn kørtes hen over transportørerne. Gafflerne blev vippet op i lodret stilling omkring den normalsporede vogns aksler, og hele ekvipagen blev derefter med tov eller stålwire trukket fri af gruben. Idet transportørerne kørte op ad det skrånende smalspor, blev den normalsporede vogn løftet fri af sit spor, og turen mod Sønderborg kunne begynde. Da Amtsbanerne på Als i sine sidste år kørte med vakuumbremsede tog, blev vogne på transportører altid placeret sidst i toget, antagelig fordi der ikke var mulighed for at føre en bremseledning gennem vogne på transportører.



Mommark Fægekro stammede fra 1844. I 1920'erne benyttede ØK kroen som feriested for selskabets ansatte. I 1963 var der atter kro i bygningen. Slg. SoB.



'The End of the Line' - Mommark Færge station var nærmest helt øde, når der ikke kom tog eller færg, som det ses her den 21. maj 1962. Foto HBDS.



Assens Banegård med bl.a. MF ved perron. Til venstre holder en gammel postvogn. Bemærk også benzinstanderen til højre. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Til sammenligning Assens Banegård efterår 1998, mens der stadig lå spor på banegårdsarealet. Sporene er dog fjernet foran stationsbygningen. I dag er sporene helt væk. Foto Flemming Søborg.

Der blev transporteret enkelte tankvogne til margarinefabrikken i Sønderborg; men alt i alt var trafikken med transportører ikke overvældende, måske fordi der ingen transportørgrube var i Sønderborg, så normalsporede vogne blev leveret til kunden til aflæsning eller læsning stående ret højt på transportørerne. Transporten var desuden omstændelig og derfor dyr, så vognene, der kom til Sønderborg på den måde, var hovedsagelig lokale vogne i forbindelse med privatbanerne på Sydfyn.

Den 7. oktober 1930 åbnede Christian X's Bro over Alssund til Sønderborg, og dermed blev der lavet en normalsporet havnebane fra Sønderborg statsbanestation, og der blev lagt normalspor på Sønderborg havn som et firskinnet spor med smalsporet imellem normalsporet. Desuden fik amtsbanerne bygget en transportørgrube under broen i Sønderborg. Amtsbanerne satsede på at få noget transittrafik af normalsporede godsvogne, og der indkøbtes derfor yderligere otte transportører, så man kunne have ni to-akslede, normalsporede godsvogne til at køre rundt på øen samtidig. Desuden indkøbtes fem koppelstænger til transportørerne. Det er uvist, om der kom noget særligt ud af forsøget, for allerede den 28. februar 1933 lukkede amtsbanerne, og banen til Mommark blev ombygget til normalspor.

Rangertraktor i Mommark

Til rangering af de normalsporede godsvogne i Mommark indkøbte ABA i 1923 en benzol rangertraktor, der efter alt at dømme var normalsporet. En del af sporene i Mommark var firstrengede, færgeklappen havde firstrengt spor, mens færgen kun havde normalspor i følge Lars Vinholt-Nielsen. Tegninger af færgen viser dog firstrengt spor på dækket; men under alle omstændigheder var der intet smalspor i Fåborg.

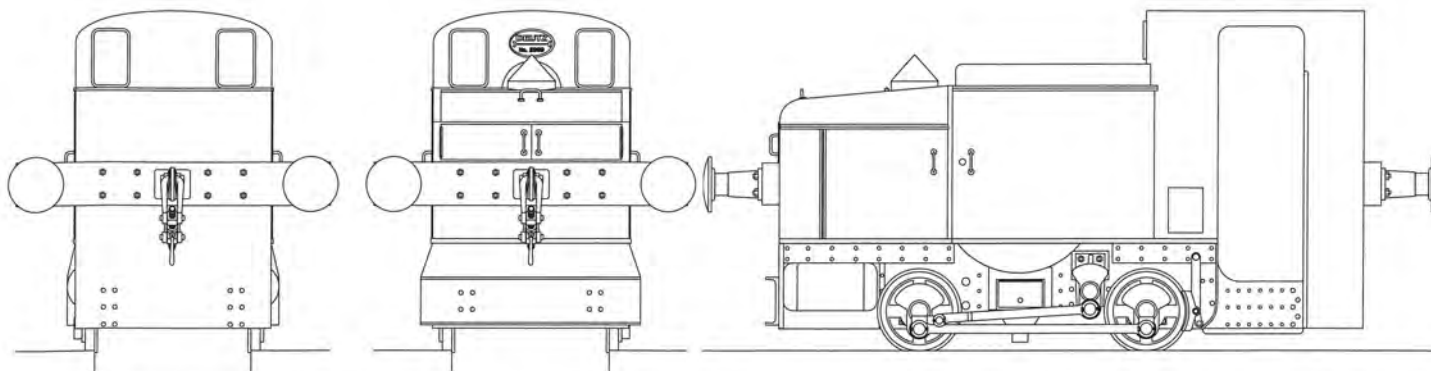
I Motormateriel 9 hævdes traktoren at være smalsporet (side 14 ff.), og samtidig vises et billede af traktoren i Mommark Færge, hvor den helt åbenlyst kører på et stykke spor, der kun er normalsporet! Ud fra traktorens omgivelser på billedet må den befinde sig på færgesporet. På billedet er traktoren netop kørt ud over det firstrengede spor, hvorefter kun normalsporet er tilbage. Det firstrengede spor i baggrunden når netop igennem et sporskifte, inden smalsporet ender. Det giver ingen mening at lægge et firstrengt sporskifte, hvor den ene smalsporede gren ingen steder fører hen. Konklusionen må



Sukkerroer i påhængsvogne læsses på Assens-færgen i Årøund havn i 1965. Fotograf ukendt. Historisk Arkiv for Haderslev Kommune.



Indkørslen til Assens Sukkerfabrik omkring 1960. Foto Hans Gerner Christiansen.



ABA Benzol-traktoren i streg. Tegnet af Jørgen Brandsborg, vist i *Motormateriel 9* fra bane bøger, som også har givet tilladelse til gengivelsen i bladet.



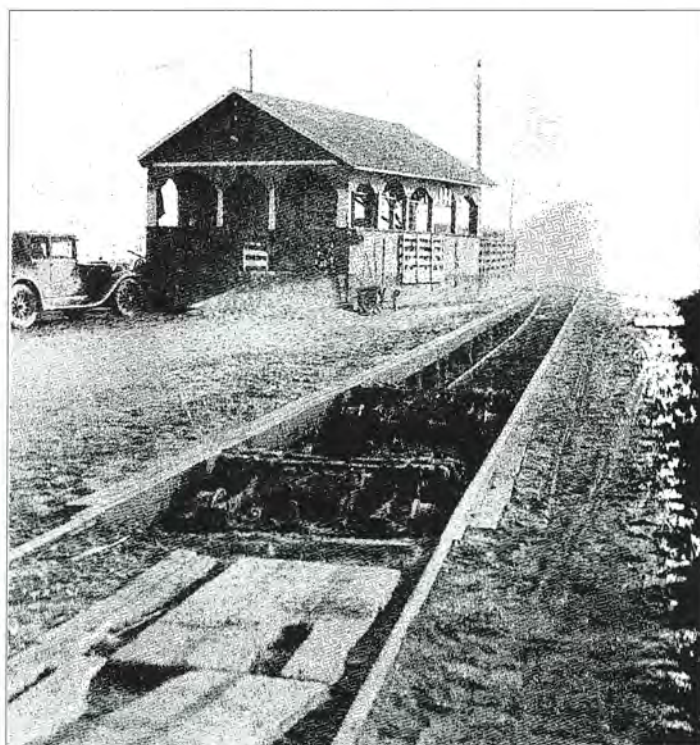
Billede af ABA 42 med SFJ QB 360 på transportør på Sønderborg Amtsbanegård. Ofte vist foto. Kopi i Ole Linå Jørgensens samling.

være, at færgesporet har været firstrengt, hvad billeder også viser; men smalsporet må være taget op få år før nedlægningen. Rangertraktoren blev i øvrigt efter lukningen af amtsbanerne i 1933 solgt til De Bornholmske Jernbaner, hvor den under alle omstændigheder blev smalsporet.

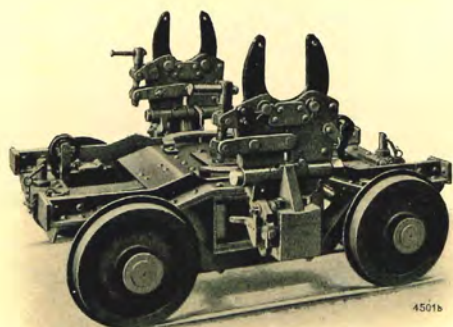
Færgen var dimensioneret lige det mindste til at være jernbane-færge. Der måtte ikke komme for stor vægt på jernbanesporet, og højden til broen på færgen var det mindste, så jernbanevogne med højsiddende bremsehus måtte placeres på fordækket. En kilde oplyser, at jernbanevognene blev 'tovet' i land. Omvendt kan man ikke 'tove' vognene om bord uden et spil på færgen, hvilket der ikke forlyder noget om, så mon ikke rangertraktoren har kunnet køre om bord. Senere måtte DSB's rangertraktor i hvert fald godt rangere om bord. Efter DSB's overtagelse af banen i 1933 stillede DSB en rangertraktor til rådighed for færgegesellschaften, som udførte rangering til og fra færgen.

Til gengæld gav sporplanen over normalsporet ingen mulighed for omløb, så normalsporede vogne, der skulle sættes på transportører, måtte nødvendigvis 'toves' til og fra grubesporet til transportørerne.

Alt i alt er der stadig uløste spørgsmål omkring sporanlægget i Mommark Færge i smalsportiden.



Smalsporede transportører i gruben ved færgelejet i Mommark. I baggrunden folden til svin og kreaturer. Affotograferet avisfoto.



EISLIEG

Rollbock von 15 t Tragfähigkeit,
zur Beförderung von normalspurigen Waggonen auf schmalspurigen Kleinbahnen,
zwecks Ersparnis des Umladens

Billedet af transportøren viser denne med opslåede gaffler, som når den ville bære en normalsporet godsvogn. Billedet stammer fra et katalog fra Eisenbahn-Liefergemeinschaft G.m.b.H, Berlin fra 1925. Waggon- und Maschinenbau Aktiengesellschaft Görlitz, som leverede de otte sidste transportører til ABA i 1930, var med i sammenslutningen Eislieg. Slg. Ole Linå Jørgensen



En udmærket bog om Assens-Årøsund-færgen.



Mommark Færge, den 25. april 1969. Skinnerne er væk, i stedet er der asfalteret og BP-tank i stationsbygningen, men færgegalgen står der endnu. Foto Ole Linå Jørgensen.



Afløserfærgen på ruten, DSB's nye færge MF 'FYNSHAV', ligger i lejet i Mommark Færgehavn midt i 1960'erne. Ukendt fotograf. Slg. SoB.

Kilder

Ib V. Andersen: Danske Jernbanefærger. M/F Mommark. Signalposten 8. årgang nr. 4. August 1972.

De danske Statsbaner. Beretning om Driften Aaret fra 1ste April 1932 til 31te Marts 1933. København 1933.

DSB. Overenskomst om Tilslutningen ved Mommark Færgehavn mellem Statsbanestrækningen Sønderborg Mommark og den private Færgeforbindelse Faaborg Mommark. København 1935.

L.H. Hansen: Amtsbanerne på Als 1898-1933. Haderslev og Nordborg 2008.

Anne Dorthe Holm og Bo Poulsen: Færgesfart som forretning. A/S Lillebelts-Overfarten 1920 -1972. Erhvervshistorisk Årbog 2016,1. Århus 2016. Kan findes på nettet.

Niels Jensen: Sønderjyske jernbaner, København 1975. Side 44-45.

Hans Helmer Kristensen (red.): Fra Als og Sundeved 2001. Sønderborg 2001. Heri Hans Peter Hansen: Jernbanerne på Als. Fra Kleinbahn til Mommark-bane.

Siegfred Nielsen: ... og så kommer toget, Trine. København 1972.

John Poulsen: Rangertraktorer. Motormateriel 9. Smørum 2019.

Lars Viinholt-Nielsen: Nyborg-Ringe-Fåborg Banen. Med et afsnit om færgeoverfarten Fåborg-Mommark. Odense 1981.

Pikos nye kult-model



Harmonisk og flot kontrast til den danske natur - året rundt.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så kom Piko med på vognen – ja, vel mere end det, for nu er Pikos model af det legendariske My-lokomotiv udkommet. Det er en komplet nyudvikling, der i store træk lever op til det, man med rette kan forvente sig af dagens modeltog – centermotor, to svinghjul, evt. med digital lyd, tro mod forbilledet i alle mål, en velkørende og gennemtænkt konstruktion med fine detaljer.

Egentlig skulle man ikke tro, at der stadig var et marked for nye My-modeller, for såvel Heljan, NMJ, Märklin/Trix, Roco, B-Models (og før dem bl.a. Long, Fleischmann og Piko-DDR) har lavet deres udgaver af kult-lokomotivet. Når der alligevel udkommer nye varianter, skyldes det til dels, at forbillederne stadigvæk kører rundt på skinnerne over store dele af Nord-Europa – og for mange er MY-lokomotivet sindbilledet på jernbanen.

Nr. 1147 blev bygget i 1964 og var med i den sidste serie af 'rundsnyder'. Katalogbilledet viser nr. 1107, men det er altså ikke retvisende for modellen. Modellen er den rød/sorte designudgave af MY 1147. Det var den første maskine, der fik denne bemaling. Ligesom forbilledet har modellen rilleudstødning, der er ITC-kanaler på tagrundingerne og stik til elvarme og multipelkørsel. Der er vedlagt sneplove – de blev først monteret efter den hårde vinter 1978-79, hvor store dele af landet var isoleret i flere perioder på grund af snemængderne, som var ekstremt voldsomme, især i den sydlige del af landet.

Nutidig teknik

Teknisk er modellen opbygget som stort set alle andre modeller i vore dage: Centermotor med to svinghjul, træk via kardanaksler på fire ud af seks aksler, god vægt, to hæfteringe, automatisk lysskift for/bag – og her er lysskiftet med tre hvide frontlys korrekt, det blev indført ab 1975. Modellen er



Her kommer MY 1147 fra Piko - øjensynligt en 'selvbevidst' maskine.



Motorattrappen med cylindre m.v..



Her er modellen i neutrale omgivelser.

i lydudgaven forsynet med Plux22-dekoder og stor højtaler med en god lyd, og det er velgørende at høre EMD-motoren såvel i tomgang som under acceleration. Der er utallige andre lyde og en del lysfunktioner til rådighed digitalt. Nogle kritikere påpeger, at lyden ikke er helt korrekt - My 1147 fik som de andre i denne serie nye lyddæmpere på taget, hvilket gav en anderledes lyd end den, de første maskiner havde.

Piko-modellen vejer 536 gram, til sammenligning vejer Rocos My 420 gram, mens NMJ's blot vejer 381 gram; uden for nummer vejer den noget mindre Mx fra McK hele 557 gram. Heljans og Märklin/Trix's modeller havde jeg ikke lige ved hånden.

Overdelen af plastic med masser af detaljer er i halvmat finish med fine og præcise påtryk - og alligevel ikke, for S'et på fronterne svæver en smule over nabobogstaverne. Den fejl burde Piko have opfanget allerede ved første prøvetryk. Endvidere synes typografien at være en smule for fed.

Der er frit kig ind til førerrummet, der har nærmest komplet indretning, og sidegitrene er gennembrudte (ætsede dele). Alle ruder sidder i perfekt spænd og flugter med overdelen. Gennem køjerne kan man ane indretningen i motorrummet. Bogiesiderne er meget detaljerede med "DSB/SKF" indgrave-ret på akselboksene

Belysningen er et (stort) kapitel for sig. I digitaldrift kan man vælge mellem én toplanterne (indtil 1975), to vandrette lanterner for og bag (rangerlys) eller tre (triangellys, obligatorisk fra 1975). Dertil kommer to røde slutlanterner, der også kan tændes og slukkes uafhængigt af frontlyset. Der er natur-

ligvis også belysning i førerrummene, og den helt store overraskelse er, at der også er lys i motorrummet - virkelig en nyskabelse.

Vinduesviskerne er dog for lyse, og den lille vindafviser ved sideruderne er blot støbt og bemalet. Den skulle have været lavet af gennemsigtigt materiale. Endvidere falder de hvide antenner på taget meget i øjnene; måske var de hvide ved monteringen, men på alle farvebilleder er det grå/snavsede som resten af taget. Den lille hvide kontakt på fronten var givetvis også rød, men jeg har ikke kunnet afgøre det ud fra de billeder, jeg har haft til rådighed.

Pikos model kan absolut matche de bedste af de hidtidige MY-modeller. Det er en fornøjelse at se (og høre) den køre af sted gennem landskabet med passende vognmateriel, hvad enten det nu er røde IC-vogne eller et stort godstog. Den kører uden afbrydelser, og den også er udstyret med bufer (kondensator) til lagring af strøm. Piko har med denne model har sikret sig et virkeligt gennembrud på mange markeder - ikke mindst hvad kvaliteten angår. Modellen kommer i denne omgang tillige i ungarsk og belgisk version, men flere varianter kan givetvis ventes i de kommende år (også til AC-drift). I øvrigt standser Piko ikke ved disse H0-modeller, for firmaet har netop også præsenteret en Strabag-My i spor G, og der er nyhedsblade med de øvrige, danske modeller på vej.

Piko art. nr. 52484 DSB Diesellokomotiv MY 1100, epoke IV. H0-model med lyd. Pris ca. kr. 2.500,-.



Diverse aggregater på motorblokken.



Detaljer på taget - men skulle antennerne ikke være grå eller sorte?



Fronten på My 1147 - der har været lidt kritik af, at toplanterne ikke skråner en smule bagud....



Fabriksskiltet er blot trykt på, men det er tydeligt at læse.



Flotte frontruder og fuld belysning i førerrummet - og her er blot den øverste lanterne tændt, som det var normalt indtil 1975.



Modellen uden overdel, men med belysningen tændt i motorrummet.



Rilleudstødningen på modellen med separat monterede rotorblade.



Detaljer på fronten, uden de ekstra løsele monteret.



Sidedør med håndtag, regnlist og håndbøjler af tynd tråd.



Lille spejl på væggen der, hvem er skønnest i landet her - NMJ, Piko eller Roco.



Tre ens - og alligevel så forskellige mht. detaljering. Fra oven NMJ, Piko og Rocos udgaver.

...så kommer den: Bogen om DSBs rullende materiel gennem tiden

Bind 5

DSB godsvogne litra E til U

1965-2001

Bogen vil indeholde omtale af næsten alle DSBs moderne godsvogne. Når der skrives "næsten", så skyldes det naturligvis, at det er umuligt at omtale samtlige typer, der har været i drift hos DSB. Men bogen indeholder langt de væsentligste og flere specielle vogne, så den skulle kunne bruges som en fin håndbog. Tryk, design, papir m.v. bliver ligesom de fire første bind. Antal sider påregnes at blive over 200.

- Forhistorien om DSBs moderne godsvognpark
- Omtale af den enkelte vogntype, konstruktion og skæbne
- Om containertrafikken og dens specielle vogne
- Mange skalategninger i 1:87 af vore kendte tegnere
- Illustreret med mange fotos i sort-hvid og farve, alle taget af vore bedste jernbane-fotografer
- Litringens betydning og godsvogns-påskrifter m.v.
- ...og meget, meget mere

Bogen forventes udsendt i maj 2023.

Sidste frist for bestilling er den 24. marts 2023

Bogen forventes at blive på omkring 200 sider. De stigende trykpriser, porto m.v. betyder desværre at bogen bliver forholdsvis dyr.

Ønsker du at modtage bogen, når den udkommer, skal du indbetale

kr. 535,-

på konto 0545 37 18 19 inden tidsfristens udløb.



Bogens tekster baserer sig primært på ældre opdaterede tekster fra LOKOMOTIVET, skrivelser og cirkulærer fra DSBs maskinafdeling og PTNs store værk om DSBs godsvogne (DRM II).

Mvh

TJA
Historic
2023

NB: Bogen genoptrykkes ikke.

Billeder af My 1147



Den 8. september 1973 - dagen efter S-togsulykken ved Østerport - trak My 1147 en vogn fra S-toget til Østerport station. Foto K.E. Jørgensen.



Den 2. marts 1973 holdt den relativt nymalede My 1147 på KH GB. Foto K.E. Jørgensen.



I 1974 havde My 1147 fået monteret den ekstra klap på fronten. Foto fra KH GB af K.E. Jørgensen.

Af Flemming Søeborg

Her er en stribe billeder af My 1147, taget nogenlunde på samme tid som den, modellen skal repræsentere - nemlig midten af 1970'erne og årene derefter. Jeg vil nøjes med at lade billederne med de kortfattede tekster tale for dem selv - og mon ikke mange er enige om, at den rød/sorte designbemaling var et vellykket valg, nåt man nu ville af med den vinrøde farve og det flotte, safrangule vingehjul? Symbolikken var i hvert fald tydelig - nu skulle DSB være en moderne og fremtidssikret virksomhed, stærk og selvbevidst. Det virkede - kunderne strømmede til - nok ikke kun på grund af de rød/sorte My'er - men det er en anden historie. My-lokomotiverne er væk nu, de rød/sorte farver ligeså, og mange af passagererne er det desværre også!



My 1147 fotograferet den 9. maj 1978 i Næstved. Foto Torben Andersen, Lokomotivet.

Ukuelige My



My 50-års jubilæet i Odense, den 15.-16. august 2004. Her er nogle af hovedpersonerne opstillet til det traditionelle familiefoto. Foto Klaus Korbacher.



Demonstratortog EMD 7707 i tog 27, Kbh. H. 1954. Foto James Steffensen.



Et lille udsnit af de mange hundreder af GM-EMD-modeller, udlånt af samlere og modelbyggere. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg:

Hvis der er ét lokomotiv, som 'alle' kan genkende, er det litra My, som i snart 70 år har været symbolet på jernbanen - i de første mange år ganske enkelt dén moderne jernbane, motoriseret, strøm-liniet, fremadskuende med overbevisende teknik og toppræstationer. Siden er MY-maskinerne forlængst overhalet af nyere, smartere, kraftigere og mere lydsvage maskiner, men én ting kan moderne lokomotiver ikke hamle op med: udseendet, designet, fremtoningen, genkendeligheden.

Alle, tør jeg godt sige, kan genkende et MY-lokomotiv, blot de har set det én gang - måske for mange år siden. Dertil kommer lyden, som for mange betyder noget særligt. Nå., men alt dette blot for at "indramme" disse billeder, der stammer fra en længst svunden tid - fra det store og meget vellykkede jubilæumsarrangement i 2004, hvor NoHAB-MY og alle dens aflæggere blev fejret på Jernbanemuseet i Odense.

Fejringen skete med manér, idet næsten alt, hvad der kunne skrabes sammen af NoHAB-materiel relateret til MY, var til stede - lokomotiver fra nær og fjern, fra Danmark, Sverige, Norge, Luxemburg, Belgien, Ungarn. Dét var flot, og da det viste sig, at det var meget dyrt at få det ungarske lokomotiv fragtet gennem det halve Europa til Danmark, trådte "No-habbi-Pappi" Klaus Korbacher fra Nürnberg til og betalte mange tusinde Euro af egen lomme for at få lokomotivet hertil. Det lykkedes, og det viser, hvor stor en begejstring dette arrangement vakte hos de tusinder af jernbanefans over hele Europa. Samlere og modelbyggere fra hele landet havde udlånt i hundredevis af deres modeller, lige fra dagens standardudgaver af GM-lokomotiver til meget kostbare, håndbyggede modeller - en enestående gestus af hver enkelt samler.

De to dage, hvor arrangementet fandt sted, var det strålende solskin, hvilket kastede yderligere glans over det hele, og dertil kom utallige boder og udstillinger. Der var da også umådelig stor tilstrøm-

ning til dette show, der blandt andet indebar en koncert for lokomotivfløjter, dirigeret af Michael Schönwand - måske det mest originale indslag i hele udstillingen. Medier fra hele landet var på pletten og filmede og interviewede løs.

Alt godt får en ende, og dagen efter kørte de deltagende lokomotiver hjem til hvert deres tjeneste- eller opholdssted; modellerne blev bragt tilbage til deres ejere, og stilheden sænkede sig atter over museet. Spørgsmålet er, om der nogensinde igen vil kunne stables et så kolossalt og righoldigt stævne sammen igen? Vi er alle blevet ældre, nye generationer har slet ikke samme følelser eller oplevelser af denne tid med MY'er i daglig drift, og hvem har råd til at sætte store summer i sådanne begivenheder? Vi får se - i 2024 fejrer MY 70 års jubilæum, men det vil nok være mere relevant med en stor fejring i 2029 på 75-års dagen.

Dekas' nye domicil



Kasper ved noget af udstillingsmaterialet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Kasper Bang Jensen er flyttet i nye lokaler i Korsør med sit firma Dekas. Det er store, rummelige lokaler med tilknyttet lagerhal, som han deler med en anden lejer. Spor og baner besøgte ham kort tid efter flytningen, men alt var på plads og klart til de kommende nyproduktioner.

Det blev til en lang samtale om Kaspers planer, projekter og tanker om modelbanehobbyen generelt kort tid før hans 40 års fødselsdag. Og, for at sige det kort, Kasper har store planer, har evner og muligheder for at føre dem ud i livet, men samtidig vil han selv styre forløbet og lade tingene ske "ad hoc". Af særlige grunde ønsker han ikke at komme ind på enkeltheder i projekterne, navnlig ikke om hvilke modeller, han har planlagt, så det respekterer jeg. Derfor er der stadig frit spil mht. at gætte på, hvad der

kommer fra Dekas - men der vil komme mange nye modeller, lover han.

Kasper sætter kvalitet fremfor kvantitet i højsædet - hellere betale lidt mere for varerne og få den bedste kvalitet fremfor at nøjes med ringere ting - og bagefter få flere klager. Som han siger, det er dumt at spare på f.eks. motorerne til lokomotiverne, da disse dele skal kunne holde til noget. Derfor er han kritisk mht. hvilke motorer, han bruger - ud af de 3.000 Mx-lokomotiver, han har produceret, har der kun været cirka ti med tekniske fejl, hvilket er en meget lav fejlrate. Andre producenter har oplevet langt større fejlrater ved deres produkter.

Der kan forekomme andre fejl ved produkterne - det kan skyldes den voldsomme behandling, som varerne udsættes for under transporten, så derfor gælder det om at have særdeles holdbare, stabile og tætsluttende emballager om modellerne.



Bogierne er fint detaljerede.



Kasper i lagerrummet, hvor der ikke er meget tilbage.

Succes - med omtanke

En anden måde på at få succes er ikke at sende alle modelvarianter på markedet på én gang. "Lad halvdelen ligge på hylderne, således at de forsigtige eller usikre kunder også kan købe modellerne, når de ser, at tingene er gode nok", siger Kasper. "Jeg har ikke noget imod at have modellerne liggende på lager, for jeg har f.eks. tyske forhandlere, som ikke bestiller store mængder til at begynde med, men når modellerne så har været i de tyske magasiner, kommer kunderne ind i butikkerne og efterspørger modellerne - og så er det jo trist, hvis de eller jeg ikke kan levere dem. Leveringssikkerhed er vigtig, ellers risikerer man, at kunderne på forhånd opgiver at få fat i modellerne."

- Hvad siger kunderne til, at dine modeller måske er lidt dyrere end andre?



CM-vognen. Foto Finn Frøsig.

"Jeg kan også mærke, at kunderne gerne vil have det lille ekstra ved modellerne, som gør dem til noget særligt. Nogle samarbejdspartnere var forundrede over, at jeg krævede die-cast (metalstøbte) undervogne på modellerne, men det sikrer god vægt, bedre køreegenskaber og modvirker, at vognene vælter i lange godstog - eller bliver skæve som "bananvogne". Da de havde set og mærket vognene, vendte stemningen, og alle ønskede nu metalundervogne. Det er lidt dyrere, men igen - det lønner sig."

- Nu kommer CM-vognene - hvad har du så i støbeskeen?

"Det næste projekt drejer sig også om en passagervogn, men mere vil jeg ikke sige endnu. Jeg har masser af andre projekter, hvor mange dele kan genbruges - og de vil komme på længere sigt. PFR-vognen med tørvehæk er også på vej - den kommer i tre varianter, bl.a. én med bremselhus. Jeg troede først ikke rigtigt på projektet, men jeg kan mærke, at der er meget stor interesse for disse vogne, som vel de færreste i dag har oplevet. Det har noget at gøre med, at damplokomotiver og deres periode stadigvæk er den vigtigste epoke for mange af køberne."

- Men det hele kommer ikke på én gang?

"Det kræver jo kapital at fremstille modeltog, så når først produktionen og salget er kommet i gang, genereres der kapital til det næste projekt, og sådan skulle det gerne løbe rundt. Med tiden vil der så blive plads til også at lave lokomotiver."

- Ja, jeg har hørt rygter om det - er det noget, du kan løfte sløret for?

Kasper rømmer sig. Tøver lidt, men fortæller så mere generelt om kunsten at fremstille lokomotiver:

"Jo, jeg har lavet mange beregninger og er også ved at projekttere en model - eller rettere en model, der kan laves i flere udgaver. Det er nødvendigt, da udviklingsomkostningerne til lokomotiver er betydeligt højere end til vogne - og de færreste køber mere end ét lokomotiv, hvor man sagtens kan have brug for flere ens vogne (med forskellige numre). Men det er korrekt, jeg arbejder på projektet, for alle disse gods- og passagervogne skal jo trækkes af passende maskiner. Nærmere vil jeg ikke komme ind på det nu - men der er frit slag mht. spekulationer!"

- OK, det respekterer jeg - så meget desto mere spændende bliver det, når du offentliggør dine planer - og med den succes, du har haft med dine øvrige modeller, tyder meget på, at det vil gå godt. Du nævnte før, at du havde meget få klager over lokomotiverne - hvad gør du bedre end andre?

"De fleste konstruktører er tegnere og har ikke modeljernbane selv derhjemme. Det betyder, at de har et mere teoretisk forhold til teknikken, og det betyder ofte, at drevet bygges forkert. F.eks. må man aldrig anbringe snekken direkte på ankerakslen, for hver gang, at strømmen tilsluttes, giver det et ryk i ankeret, og derved rykker snekken en anelse frem og tilbage og slider på tandhjulet. Derfor skal der monteres et kort kardanled af kunststof, således at der er en vis 'elasticitet' mellem snekke og ankerets aksel. Det lærte jeg af en kollega i et andet firma - vi kan sagtens tale sammen, selvom vi jo også er konkurrenter - på verdensplan regner man med, at der er meget få, gode lokomotivkonstruktører - blot en håndfuld."



Gavl med udslået harmonika.



Flotte og komplette vognovergange med meget fine dørhåndtag.

- *Hvad med kontakten til andre firmaer generelt?*

"Den er god, og det gælder også på højere plan. Der er et samarbejde på kryds og tværs, for det meste skjult for omverdenen - men det er ingen hemmelighed, at A.C.M.E. står for distributionen af mine modeller i Italien."

- *Men samtidig sker der dobbeltproduktioner?*

"Ja, der kan og skal nok ikke undgås - det er jo et frit marked, og hver enkelt producent vil jo gerne have, at kunderne foretrækker lige netop hans udgave af en model. Derfor er det også meget vigtigt, at der er en kontinuitet internt i firmaerne - at en ny model har samme kendetegn som den forrige (samme gravure, samme finish, samme udformning af detaljerne, samme genkendelighed for kunderne og samme kvalitet."

- *Som f.eks. en Wiking-modelbil, som man altid kan kende på lang afstand?*

"Ja, præcis ja. det er vigtigt at holde fast i sit 'brand' - se bare, hvor forkerte de gamle Klein-modeller er i Rocos sortiment - det er svært at inkorporere et andet firmas modeller i ens egen portefølje."

- *Modeltog er i dag ikke legetøj - det er højteknologiske og ind imellem meget dyre produkter. Kan det fortsætte?*

"Ja, det tror jeg - tiderne er helt anderledes end "dengang, da morfar var ung" - da havde alle raske drenge en modeljernbane. De tider er forbi - blot få drenge har modeltog, men for mange vokser interessen frem i 30-års alderen igen. Og disse generationer vil have kvalitet, ny teknologi og er ikke bange for at betale for det."

Naturligvis er det omkostningstungt i produktionen, for det meste arbejde er manuelt - tænk på alle de smådele, der skal monteres med håndkraft - der må ikke komme limklatter de forkerte steder, og eventuelle 'helligdage' skal bemales med sikker hånd. Hvor det er muligt, overtager robotter arbejdet - bemaling er hidtil foregået manuelt i små kabiner, men hvornår har en overdel fået præcis det rette lag maling - hvornår er der for lidt, hvornår er det for meget? Der har vi ændret på arbejdsgangene på den fabrik i Kina, hvor jeg får lavet modeller."

Robotter sprøjter først den ene side og gav, dernæst de to andre sider, hvorefter delene fjernes af en medarbejder, og næste overdel males på samme måde. Det sikrer en fuldstændigt ens og korrekt bemaling, og sådan gør vi fremskridt hele tiden. I øvrigt kan vi også for at modvirke monotomien ved samlebåndsarbejdet flytte medarbejderne rundt til forskellige opgaver, så de ikke skal sidde og lave det samme arbejde hele dagen."

- *Vi talte lidt om konkurrencen mellem jer producenter, men er der også andre 'sidegevinster'?*

"Ja, bestemt. Da Märklin lavede E-maskinen, opstod der et marked for danske godsvogne i udlandet, så jeg kunne sælge mange sæt med fem vogne i Holland - de havde jo bevisligt kørt med E-maskinen, så det var ikke noget problem. Det samme regner jeg med vil ske med CM-vognene, for de hører bestemt også hjemme efter litra E - og som sagt, det er



Vognside med litrering og et kig ind i en kupé. Håndtagene er til varmeregulering og har ikke noget med åbning af vinduerne at gøre.



Der er mange meget flotte detaljer på Dekas' nye Mz som f.eks. disse ætsede fodplader og håndtag.



Nyd også siderne på førerhuset med rigtige håndtag og andre småting, der tæller.



PFR-vognen med ætset tørvegitter - en velkendt vogn fra besættelsesårene.



Nærbillede af tørvehækken.

damp-epoken, der tæller. Yngre generationer hælder mere til moderne trækraft, så det tænker jeg også meget på."

- Har du overvejet at lægge produktionen i Europa?

"Nej, det gør jeg ikke - dels har jeg fået et virkelig godt samarbejde med fabrikken i Kina, hvor vi kender hinanden godt, dels må jeg også se på omkostningerne. Til gengæld vil jeg gerne se på transportmulighederne. Jeg opdagede, at det var ikke ret dyrt at få sendt varerne med tog fra Kina - og så var det langt hurtigere. Det tager flere uger med skib, med tog omkring én uge (med omladning i Taulov), men efter Ukraine-krigen er den transport desværre stoppet - dels pga. sanktioner, dels fordi varerne ganske enkelt kan forsvinde undervejs."

- Har du selv modeljernbane?

"Det har jeg, jeg leger med togene og kan derved også vurdere i praksis, hvordan de kører og ellers fungerer. Jeg har plads til et meget stort anlæg med 40 m kørestrækning, hvor jeg bor, og jeg er delvist vokset op på en banegård (Jyderup, red.), hvor min farmor boede i den lave fløj på hovedbygningen, mens hendes kæreste boede i ledvogterhuset. I det miljø fik jeg jernbanen ind på livet og fulgte toggangen meget nøje."

- Det har jo været et rent held for dig - og for branchen. Jeg vil sige tak for denne samtale - og se frem til de mange, kommende nye modeller fra dig.

"Selvtak!"



Her viser Kasper CM-vognen foran vitrinen, der står i vestibulen.

LEGETØJSMARKED

2023

30-APRIL

3-SEPTEMBER

3-DECEMBER



LEGETØJSMARKED FOR SAMLER AF LEGETØJ FRA FØR ÅR 2000
FREDERIKSBERG HALLERNE. JENS JESSENS VEJ 20 HAL 4A
ÅBENT FRA KL. 11:00 TIL KL. 15:00 ENTRÉ KR. 40,-
BØRN UNDER 14 ÅR GRATIS.
ARRANGØR TOGCENTER GENTOFTE

Erik V. Pedersen - mindeord



Eriks sidste modelbyggeri - et Lunding-vogntog på linie 7, bygget i sommeren 2022. Foto EVP.

Af Flemming Søeborg

Den 7. februar døde Erik V. Pedersen, at mange blot kendt som EVP. Erik var 'den fødte' modelbygger - allerede som ung mand i 1952 tog han noter og lavede skitser af de ting, der interesserede ham, herunder især sporvognene fra Københavns Sporveje, som han havde fint udsyn til fra lejligheden ved Brønshøj Torv.

EVP nøjedes ikke med at betragte omverdenen, næ, han byggede modeller af, hvad der fascinerede ham - og det var præcise og fine modeller, stort set alle baseret på de enkleste og billigste materialer - konservesblik, appelsinkassetræ, teposer, kuglepennetræ, styrepinde fra nytårskrakter og andet, han kunne se en mulighed i.

Her skal man tænke på, at tilbage i 1950'erne var der overhovedet ikke den overflod af færdige produkter eller byggematerialer, som vi kender i dag, på det tidspunkt var modelbygning praktisk talt lig med 100 % selvbyg, og det mestrede EVP til perfektion.

Erik blev ansat i Statsbanerne (naturligvis!) og fik derigennem beriget sin horisont - og delte generøst ud af sin viden, dels i form af billeder, som han ofte slet ikke blev krediteret for (mange tog æren for hans fine billeder, som de brugte uden blusel i deres bøger og blade), dels i form af glimrende artikler og byggeprojekter i blade som Signalposten så grundige og saglige, at de var til at forstå. Dertil kom, at EVP havde en særdeles heldig hånd mht. at illustrere sine beretninger.

EVP påbegyndte et meget omfattende projekt med sine hjemmesider, hvor han på grundig og pædagogisk vis fortalte om sporveje og jernbaner, altid illustreret med fine billeder, tegninger og anden dokumentation. Han havde blik, ikke kun for detaljen, men også for helheden og besad evnen til at formidle sin viden uden at virke bedrevidende eller korrekserende.

Jeg mødte ham selv først ret sent i hans karriere, hvor han næsten var på vej ud af DSB, men han ønskede at blive i etaten og



Erik V. Pedersen i 2009. Foto Asger Christiansen.

var villig til at blive 'degraderet', hvis blot det betød, at han kunne forblive der, om det så blot var som "bestyrer af kuglepennelageret". Til sidst måtte han, som så mange andre, gode kræfter i DSB, forlade foretagendet, men han fortsatte ufortrødent arbejdet med at bygge modeller og skrive om dem - heldigvis også her i bladet i nogle artikler.

EVP vægrede sig dog til sidst ved at fortsætte sine artikler om modelbygning, bl.a. under henvisning til, at de færreste i dag ville bruge hans basismaterialer til modelbygning, og at der ville blive tale om gentagelser. Ren tale, fair nok - men alligevel fortsatte han med at bygge modeller. Den sidste blev en flot model af en KS-Lunding-vogn fra sidste sommer, en model han medbragte til Sporvejsmuseet til fremvisning der - og den var atter bygget af appelsinkassetræ

Heldigvis kommer hans fabelagtige hjemmeside til at leve videre, forlyder det, da den vil komme under www.jernbanen.dk's beskyttende vinger - man kunne næsten sige vingehjul! Erik blev 85 år. Æret være hans minde.

Styrevognstog



DSB FG 4992, forhenværende KSB AC 2, ombygget i 1930 til styrevogn KSB S 2. Ukendt fotograf, slg. SoB.



KSB styrevognstog med lokomotiv i midten, formodentlig i 1930'erne. Ukendt fotograf, slg. SoB.



Styrevognstog med CRS, CRL, MO vest for Odense Banegård på vej mod Svendborg. Foto Hans Gerner Christiansen.

Af Flemming Søeborg

Begrebet styrevognstog er på den ene side let at forklare, men på den anden side er fænomenet måske ikke længere så kendt i almenheden. I hvert fald fik jeg en forespørgsel fra en læser, om ikke jeg kunne kaste lys over emnet, så det vil jeg prøve på her. I det følgende vil jeg kun beskrive det, som John Poulsen i sin bog "Styrevogne" (bane bøger 1995) definerer som "egentlige styrevogne", det vil sige almindelige passagervogne, der forsynes med et førerrum, men altså ikke har motorer eller drev. Herfra kan føreren styre én eller flere stykker motortrækraft. Diverse mere eller mindre fast sammenkoblede togsæt eller stammer falder derfor udenfor denne definition - det gælder således S-tog, МК-Фк-sættene, Ms-/

MB-/MA-lyntogene, MR/MRD-togene, IC3 og mange andre typer.

Lige siden jernbanens barndom var det normalt, at når et tog, trukket af et lokomotiv, var ankommet til endestationen, måtte lokomotivet kobles af, løbe om vognstammen og kobles til i den modsatte ende (eller et nyt lokomotiv blev tilkoblet her). Under alle omstændigheder var det en proces, der tog sin tid, og det krævede samtidig, at sporet til omløb var frit.

Hvis man derimod kunne styre lokomotivet fra togets modsatte ende, ville meget være sparet, rent tidsmæssigt, for så ville toget hurtigt kunne afgå igen. Problemerne var i høj grad af teknisk art, for damplokomotiver kræver jo be-

manding af hensyn til fyringen m.v., og dertil skal man kunne kommunikere fra styrevognen. I Tyskland blev der udviklet et system, således at damplokomotiver af type 78 kunne fjernstyres; disse lokomotiver kørte lige godt forlæns som baglæns og blev i forvejen benyttet i nærtrafiktogene. Lokomotivføreren sad i en styrevogn og kommunikerede via lyssignaler til fyrbøderen i førerhuset med enkle kommandoer "kør", "brems", "stop" etc. Systemet virkede, men vandt ikke større udbredelse. Bedre var det, da Deutsche Bundesbahn omkring 1950 gik over til at benytte diesellokomotiver (V 36) til disse tog. Her var det nemmere at kommunikere til den person, der stod i førerrummet, og dermed begyndte for alvor en stor udvikling med styrevognstog.



Prøvekørsel med CRS-styrevogn, B-vogn og Mx-lokomotiv i Rungsted Kyst, 1971. Foto Nils Bloch.



Med en CPS i spidsen kører Odense-toget ind i det nyrenoverede spor 2 på Svendborg banegård i 1964. Toget består derudover af AVL, CPL og Mo. Foto Hans Gerner Christiansen.

De første styrevognstog herhjemme

Herhjemme begyndte den private Slangørup-bane KSB allerede at tænke på styrevogne omkring 1930. KSB havde ret omfattende persontrafik, hvorfor det gjaldt om at få sendt togene hurtigt af sted på strækningen København L-Bagsværd. Samtidig var pladsforholdene i København L. knebne, så styrevognstog, der ikke behøvede rangering, ville være en god idé.

KSB fik leveret to nye motorlokomotiver M 1 og M 2, bygget af skibsværftet B&W, i 1930, og disse lokomotiver var bemærkelsesværdige ved, at de blot havde ét højtplaceret førerhus, nogenlunde på midten. I de ene ende var der et pakrum, i den anden motoren. KSB ombyggede et par længere bogievogne til styrevogne, og meningen var så, at der skulle kobles en styrevogn i hver ende – så kunne man undgå rangering.

Idéen var enkel og original, og det viste sig at fungere i det daglige. Via et kabel var styrevognens kørekontroller forbundet med magnetiseringsdynamo. Også en fyldluftledning måtte monteres, sådan at trykluftbremsen også kunne betjenes fra styrevognen. Om nødvendigt kunne der kobles ekstra vogne bagpå. Lokomotiverne var i øvrigt malet i optimistiske farver, lys gul og nærmest græsgrøn, mens styrevognene var helt grønne. Som fast sammenkoblede styrevognstog klarede de store dele af passagertrafikken på banen.

DSB vover forsøget

Hvis et lokomotiv eller en motorvogn skal kunne fjernstyres, skal man overføre de elektriske impulser til styringsaggregaterne på den vogn eller det lokomotiv, der skal fjernstyres. Derfor var Mo-vognene hos DSB, der på forhånd var beregnet til fjernstyring indbyrdes, forsynet med A- og B-koblingsdåser til sty-



Styrevognstog CLS-Mo optager passagerer i Varde 1981. Foto Olaf Hermansen.



Selv i Storbritannien findes en dansk CLS-styrevogn som her ved Nene Valley Veteranjernbane. Bagved ses F 656 og S 740. Foto Olaf Hermansen.



CLS, CLL og Mo 1848 passerer depotet i Esbjerg 1981. Et dejligt 'miljøbillede' med mange detaljer. Foto Olaf Hermansen.



CLS-Mo undervejs ad sporet mellem Lersøen og Helgoland ved Svanemøllen i 1981. Foto Olaf Hermansen.



Cps 3239 i tog 1782 inden afgang fra Skive H. den 6. april 1971. Foto Nils Bloch.



Bhs-styrevogn, AvL-mellemvogn og Mo på Svendborg-banen. Foto Hans Gerner Christiansen.



Bhs-styrevogn skubbet af Mo, ukendt tid og sted. Foto Olaf Hermansen.

reledningerne. Da tilkoblede styrevogne ikke selv kunne levere manøvrestrøm til styreaggregaterne, måtte denne strøm leveres fra motorvognen/lokomotivet via et tredje kabel (C).

I 1952 ombyggede DSB et antal CR-vogne (store, lyse og letløbende storrumsvogne fra 1920'erne) til styrevogne, litra CRS, og indsatte dem på forskellige sidebaner så som Hillerød-Helsingør ("Lille Nord"), Ballerup-Frederikssund, Odense-Svendborg og Vojens-Haderlev Bystation, hvor der slet ikke var mulighed for omløb. Efterhånden kom disse styrevogne også til Farum-banen, hvor de snart blev enerådende. Ved behov kunne en enkelt CR-vogn indsættes mellem motor- og styrevognen. Disse vogne måtte have monteret styrekabler til styringsstrømmen og fik tilføjet et 'L' i litreringen (CRL/CRML).

Til brug på andre sidebaner fik DSB i 1956 ombygget fire CP-vogne til styrevogne litra CPS, igen til kørsel sammen med Mo-vogne. Her blev der også ombygget almindelige CP-passagervogne til at fungere som mellemvogne med styrekabler (CPL), således at togene kunne op- og nedformes.

Da systemet havde vist sig at fungere tilfredsstillende, blev flere nyere vogne bygget fra 1960 om til styrevogne li-



Den første Bns-styrevogn Bns 500 på Centralværksted København den 10. december 1974. I baggrunden ses den gamle kulbro til forsyning af damplokomotiver. Foto K.E. Jørgensen.



Bns-styrevogn med Re-tog i Odense april 1998. Her ses det tydeligt, hvordan fronten er afdækket med en plade. Foto Flemming Søeborg.



Bns-morgentog fra Næstved ved overskæringen for Strandvejen, Køge, maj 2005. Foto Nils Bloch.



Blåt styrevognstog ankommer til Høje Taastrup den 7. august 2008. Foto Tommy Jørgensen.



Et elegant Bns-styrevognstog, ombygget af OHJ, Nykøbing S. 1998. Foto Leif Ørndorf.



Med Bfs-styrevogn i front forlader IC5-sættet, også kendt som APO-lyntoget, Skanderborg station. Foto Olaf Hermansen.



Afslutningsvis dette flotte billede af en Mx, der trækker eller skubber et lille tog med Bn-Bns-vogne ved Ølstykke, december 1977. Foto Olaf Hermansen.

tra CLS. Det var de store CL-vogne, der navnlig benyttedes i den sjællandske nærtrafik, hvor de især kendtes fra Nord-og Kystbanen. Her blev også ombygget 37 CL-vogne til CLL. Da dampdriften forsvandt fra disse baner i 1960'erne, blev styrevognstog, trukket/skubbet af MY eller Mx-lokomotiver, nærmest enerådende her.

Moderne tider

I 1972 kom helt nye vogne i drift i den sjællandske regionaltrafik. Det var 267 Bn-vogne og tilhørende 68 Bns-styrevogne, der i årene herefter dominerede nærtrafikken. Bns-styrevognene var markante, da de havde førerummet placeret 'oppe på taget', hvorved der kunne etableres gennemgang til andre vogne, lige som på de moderne MA-lyntog med Bs-styrevogne. Et nyt, moderne styresystem, Internal Train Control (ITC) blev i denne forbindelse udviklet af Dansk Signal Industri ^A/_S (DSI).

Bns-vognene blev med tiden ombygget flere gange, for eksempel blev fronterne, hvor der havde været mulighed for gennemgang til andre vogne, blændet af, og indretningen blev ligeledes ændret. Det betød flere nye underlitra (ABns, ABns-e, Bns-d, Bns-e, Bns-z...). Da DSB til sidst mere eller mindre opgav vedligeholdelsen af vognene, blev de 'smukkeseret' med blå folie, hvilket efter få år fik dem til at se endnu mere rædderlige ud, og alle åndede vist lettet op, da disse 'kreaturvogne' endelig fra 2002 og frem blev erstattet af nye dobbeltdækkervogne litra B, BK og styrevogne litra ABs.

Som det ses af billederne, har der været flere andre styrevogne, f.eks. litra Bfs, der indgik i de fast sammenkoblede APO-lyntogsstammer (også kaldt IC5). Disse stammer var udviklet med henblik på hurtig ombordkørsel på Storebæltsfærgerne og blev trukket/skubbet af de store diesellokomotiver, der blev overført med stammerne.

Også de nye lyntog, litra MA, havde styrevogne litra Bs, men heller ikke disse kunne under normale forhold frakobles; det gjaldt som indledningsvis nævnt talrige andre togtyper, så som Lynette-togsættene, DSB's Desiro litra MQ, IC2 m.fl., hvor styrevognene ikke er selvstændige enheder, der kan/kunne bruges i flæng. Et specielt styrevognstog var de indlejede, schweiziske dobbeltdækkere, der en kort periode var indsat i trafikken København H.-Fredericia. Da disse styrevogne ikke kunne styres fra de danske EA-lokomotiver, måtte der tilkobles et lokomotiv i hver ende, hvilket selvsagt virkede lidt molboagtigt.

Styrevogne er altså et nyere begreb i jernbaneverdenen, men selvom tendensen gennem mange år er gået hen mod fast sammenkoblede togsæt, er styrevogne stadigvæk meget anvendte, da systemet med togsammer, der kan adskilles, er langt mere fleksibelt end fast sammenkoblede togsæt, hvor man ikke kan tage en enkelt vogn ud eller tilkoble én mere ved akutte behov, men er nødt til at til- eller frakoble et helt ekstra togsæt.



En BS-styrevogn set oppefra på Høje Taastrup station, december 2007. Foto Tommy Jørgensen.



BS-dobbeltdækker-styrevogn og Arriva-MR på Aarhus H ved risten, maj 2004. Foto Nils Bloch.



Litra EB med tilkoblet vogn og kabler. København H. den 26. april 2022. Foto SoB.



Til venstre Ma 465 med vingehjul, til højre styrevognen Bs 488 i design-udgave om bord på 'Kong Frederik IX', Nyborg Færgehavn ca. 1983. Foto Olaf Hermansen.



To BS-styrevogne i 'Sølvpilen' koblet sammen på HøjeTaastrup station. Foto Tommy Jørgensen.



Krydsning mellem to Lynette-stammer i Malling, december 2012. Foto Asger Christiansen.



Den sørgelige rest af en Bhs-styrevogn på Centralværkstedet København, november 2002. Foto Flemming Søeborg.



Anden generations S-tog og schweizisk styrevogn, lejet af DSB for en kortere periode. Foto fra den 27. oktober 2005 i Taastrup. Foto Tommy Jørgensen.



Som repræsentant for de ulyksalige IC2 og IC4 ses her et henstillet IC2 i Randers, den 13. oktober 2016. Foto Flemming Søeborg.

Lundum station - i H0



Stationen set fra vejsiden - også her uden unødigt pynt eller dekoration. Bemærk, at der er kun indgang fra perronsiden



Konstruktionen af stationen er som ved pakhuset og Brovad station fra sidste år - enkel og ligetil med præcist udskårne dele.



De to bygningskorpusser inden den videre færdiggørelse med mursten, vinduer osv. giver et indtryk af størrelsen.

Tekst og fotos Flemming Søborg

Hobby trade fortsætter den succesfulde serie med stationsbyhuse. Det seneste sæt er modellen af Lundum station fra Horsens-Bryrup-Silkeborg-Banen, en typisk, mellemstor landstation i røde sten. Ud over selve stationsbygningen indeholder sættet også retiradebygningen, forbundet med stationen ved en lille, lukket gård. Ellers er der ikke andre fornødenheder med i byggesættet, der kommer i en meget stor æske af hensyn til den medfølgende perron.

Byggesættet består af laserskårne MDF-plader af særdeles høj kvalitet (jvf. bygningen af pakhuset i sidste nummer). Samlingen af de to bygninger går hurtigt, men følg alligevel vejledningen omhyggeligt, og lad delene tørre grundigt inden næste skridt. Undervejs skal man også hurtigt beslutte sig for, om der skal være belysning - og dermed inventar - i stationen. Indvendigt er der nemlig blot

bare vægge/skille rum i brunlig kulør, og kommer der lys derinde, vil det underligt tomte ud.

Indretning kan man lave på flere måder. Jeg regnede ikke med at indlægge belysning, men omvendt ville jeg gerne have, at man kunne fornemme 'noget' inde bag de klare ruder, så jeg satte 'tapet' på væggene med lidt dekoration blot tegnet på papiret. Mellem rummene monterede jeg aattrapdøre (af teaktræsfinér), ventesalen fik antydte rødmaledede bænke og træpaneler, og på væggene anbragte jeg kopier af DSB-reklamer. På væggen ind til stationskontoret tegnede jeg en billetluge med en tilsvarende luge inde på stationskontoret. Et par figurer blev anbragt i de to rum, mens de øvrige rum må formodes at tilhøre *privaten*.

Facaderne med de flotte murstensprægninger blev monteret, ligeså vinduerne, og så resterende bare taget og de spinkle vindskeider - så var stationen færdig. Det vil sige, helt færdig var den nu ikke,

for der manglede såvel stationsskilte, postkasser, bænke, flagstang, et par apparatskabe, emailleskilte og udstyr i gårdrummet - vandpumpe, en cykel, vasketøj m.v. Men, alt i alt, et flot stykke bygningsværk til modelbanen. Det skal lige pointeres, at bygningen virker stor, men det skyldes, at 'vi alle' gennem 50 år eller mere har vænnet os til modelhuse i skala 1:100 eller mindre. Huse i 1:87 er store, så Heljans formindskede bygninger kommer til kort ved disse nye, korrekte modeller. I øvrigt tyder det på, at byggesættet er spejlvendt i forhold til den virkelige Lundum station, som det anes på billedet af stationen fra 1967, ligesom perronen kurver noget i virkeligheden.

Lige før afslutning af dette nummer kom posten med hobby trades nyeste modelhus, en land-købmand. I næste nummer vil den blive nøjere gennemgået.

hobby trade art. nr. HT 87362 Landstation, mål 406 x 148 x 100 mm. Epoke I-VI. Pris ca. kr. 800,-.



Lidt 'primitiv' dekoration, inden loft og tag monteres og lukker bygningen hermetisk bagefter.



Så er der ved at komme mursten på bygningerne.



Et kig ind i stationskontoret, hvor 'mester' nok skal i gang med regnskaberne. Bemærk de fine mursten - og at sælbænken er ikke monteret endnu.



Rejsende i ventesalen med mørkerøde træpaneler og diverse plakater på væggene.



Den smukt beliggende Lundum station på HBS med pakhus og retiredebygning og krydsningsspor den 19. oktober 1967. Foto Holger B.D. Sørensen.



Den lille gård virker lidt bar, så der skal henstilles diverse redskaber m.m. her



Som det kan ses, mangler der også tagrender på bygningerne, men dem kan Auhagen levere.



Færdig - en fin og helt enkel landstation, parat til lidt ekstra dekoration.

En treakslet togførerervogn



D 894 med treakslet togførerervogn og brunkulstog et sted i Jylland i 1950'erne. Foto Ole Winther Laursen via HGC.

Tekst og fotos Flemming Søeboerg

For snart mange år siden, da hobby trade udsendte den første serie af rystevogne, købte jeg en del stykker, da de var gode at have på lager - især pønsede jeg på at ombygge en af dem til en treakslet CUK-vogn, omdannet til togførerervogn. De treakslede vogne har altid haft noget særligt over sig, ikke kun fordi de var sjældne, men også fordi de havde et specielt udseende.

De treakslede togførerervogne var omdannet fra nogle meget lange 'rystevogne', oprindeligt litra Cd 11201-11252, der i 1950'erne blev indrettet til togførerervogne, litra CUK (K for kedel) med numrene 4201-4252. De første femten vogne havde pladebeklædning, resten havde lodrette teaklister. Omkring 1960 blev kedlerne udtaget igen, hvorefter vognene fik nyt litra, Cu. Vognene blev udrangeret sidst i 1960'erne, og kun en enkelt vogn, nr. 4249, er bevaret af DJK, men hvordan dens tilstand er p.t., ved jeg ikke.

Råmaterialet

Mange år tidligere havde jeg købt en treakslet, tysk rejsegodsvogn (Roco art. nr. 44543) - det var en forhenværende württemberger, og den udmærkede sig ved at være meget lang. Faktisk viste det sig, at den havde samme længde som en CUK-vogn - og da målene på vognkassen på en af hobby trades vogne svarede til målene på den treakslede vognkasse, var sagen klar: Jeg ville bygge den treakslede togførerervogn ved at kombinere de to modeller. Jeg må dog på forhånd vedgå, at vinduesarrangementet i siden med togførerakupéen ikke er korrekt, men i modelbygning som i mange af livets andre facetter gælder *det muliges kunst*. Det er selvfølgelig ærgerligt, når man ikke helt kan lave en nøjagtig model, men her valgte jeg altså at knibe det ene øje i og acceptere fejlen.



Udgangsmaterialerne - et par vogne fra Roco og hobby trade.



Inspiration til endemålet - den treakslede CUK 4218 med stræk-bånd i Odense. Foto Arne Kirkeby. Arkiv HGC.

Så ligetil - og dog

Det var nu ikke så ligetil, kunne jeg desværre konstatere. Der skulle hugges en hæl og klippes en tå, for at det skulle lykkes, men i vinterens løb gik jeg i gang. Jeg havde ingen overordnet plan, udfordringerne måtte jeg løse undervejs så godt, jeg kunne - og de begyndte allerede, da jeg havde skilt de to vogne ad.

De to vognkasser og undervogne var nemlig konstrueret forskelligt. Rocos vogn kunne nemt skilles ad, det kunne hobby trades også - dog med mere forsigtighed - men denne vognkasse havde faststøbt bund, så den passede umiddelbart ikke på den trehjulede. Her måtte den lange forstærkning hen langs vangen skæres af, men på grund af Roco-undervognens konstruktion kunne den danske vognkasse ikke monteres korrekt. Bunden måtte derfor saves ud, så alle skillevægge blev demonteret og lagt til side.

Så passede overdelen bedre, men der var ikke plads til vægtpladen. Løsningen var at montere et nyt gulv af tyndere plastplade (25 x 90 mm, 0,75 mm tykkelse) samt to mindre og tyndere stykker over de yderste aksler, og herefter blev vognkassen monteret. Skillevæggene blev atter sat på plads, men nu beskåret med ca. 1 mm i bunden for at kompensere for deres for store højde. I den ene ende blev to kupéer slået sammen til én stor togførerkupé, og for at give vognen den fornødne vægt monterede jeg en rund, sortmalet metalklod som kakkellovn, mens det besatte toilet blev yderligere besat med en slidt bit - den kan ikke ses udefra, men jeg ved, at den - og kvinden på toilettet - er der. I togførerkupéen står togføreren og ved ikke rigtigt, hvad han ellers skal, mens et par trætte rejsende henfalder i deres stille kupéer - at rejse med et rangerende blandetog kunne godt tage sin tid, dengang!

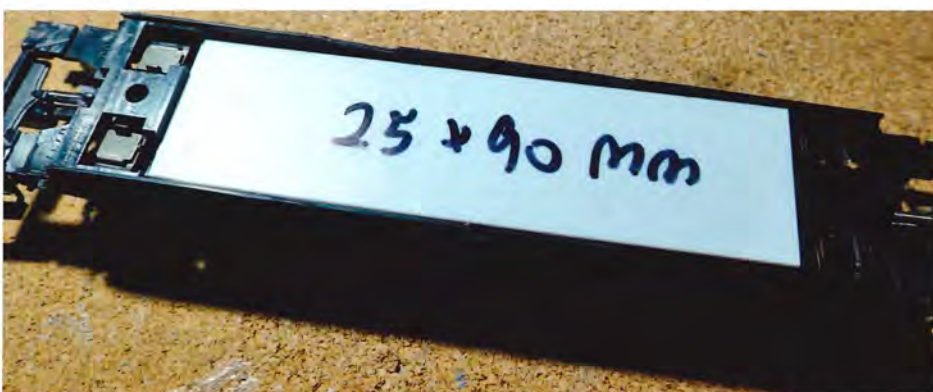
Et af de sidste, men absolut vigtigste skridt, var at pille de to endeperroner med pufferne af hobby trade-vognen og placere dem på den tyske undervogn, fastgjort under stor forsigtighed med cyanolim. Det lykkedes, utroligt nok, og her var det springende punkt, om delene herefter ville passe sammen (tagstøtterne og deres holdere i tagrundingen). Min sandten, det passede på brøkdele af millimetre, så sidste punkt var fjernelse af den forkerte litrering og påsætning af ny fra KM-Text. Her var også nye, hvide skilte med "Togførervogn Nr. 32",



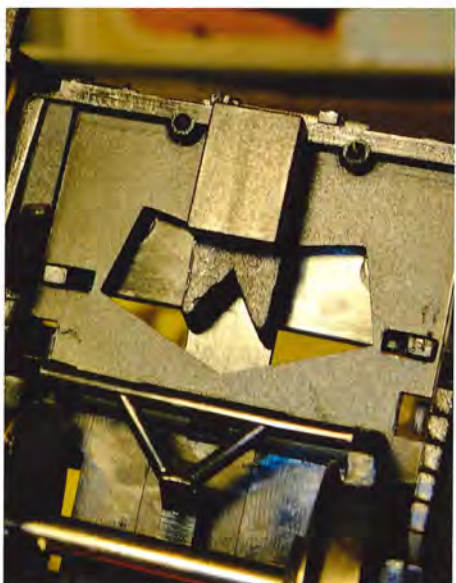
Så er rystevognen splittet ad, men væggene skal også demonteres.



Her ses øverst den langsgående kant oven over vangen, som skal fjernes helt.



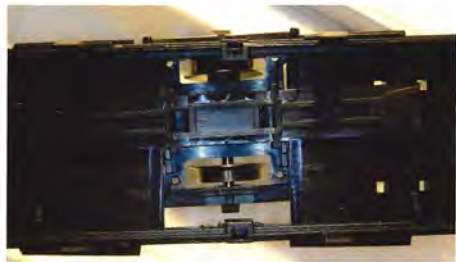
Nyt gulv 0,75 mm tykt lægges i bunden - kinematikken t.v og t.h. skal dækkes af tyndere plade.



Endeperronerne på Cu-vognen kan trykkes ud ved, at man presser på de to små fastholdetappe cirka midt i billedet.



Her er bunden savet ud af rystevognens vognkasse - pas på ikke at ødelægge de store ruder.



Pas på at de bevægelige dele hverken beskadiges eller ved et uheld limes fast.



Her er vognen skilt ad 'i atomer', klar til samling igen.



Over de yderste aksler ligger gulvet højere, da kinematikken rager lidt op. Derfor ligger der tyndere, hvide plastplader her.



Vognen bygges op igen, men væggene må sænkes omkring én millimeter i højden.



Forsvind - kan De ikke se, at der er op-taget.



Togføreren er lidt rastløs i dag - måske sidste kørsel med togførervognene.



En enlig passager med god tid keder sig lidt i kupéen.



Næsten færdig - der mangler skorsten m.v. til varmekedlen.

så operationen lykkedes - og patienten overlevede. Det gjaldt ikke rigtigt den smukke württemberger og den danske undervogn, som nu nok må henslæbe tilværelsen som rekvisitter i restekassen på ubestemt tid.

NB: Undervejs knækkede et par af de tynde puffere, så de må ved lejlighed erstattes af nye, støbte af metal fra Weinert. På samme måde skal litreringen og togførerskiltene nok også fornyes,

for de mange års udtørring af dem i emballagen har ikke været god for dem. Og så mangler der en kraftig patinerings/tilsvining af vognsiderne.

Endvidere er jeg blevet klar over, at jeg kunne have nøjedes med blot at save de stykke ud af bunden, hvor de to ende-aksler holdere rager op i vognbunden - det ville give vognkassen mere stabilitet. Det må jeg huske til næste gang!



En uomgængelig bog ved ombygningen af rystevognen.



Skorstenen, fremstillet af en 'Anker Jørgensen' (lille fem-øre), en passende plastic-skive samt en stump rør.



Vognen med skorstenen.



To forskellige udgaver af togførervogne, begge på basis af modeller fra hobby trade.



Her er det mest interessante den treackslede togførervogn yderst til højre i Nyborg Færge den 21. juni 1963. Foto Holger B.D. Sørensen.



Og så af sted med godstoget, her trukket af E 985 i Odense 1967. Togførervognen er treackslet og har fået monteret strækbånd. Foto Kaj Pedersen.

Anvendte materialer:

hobby trade art. nr. 51010 Cu 4126

Roco art. nr. 44543 DB rejsegodsvogn

KM-Text DSB litra CU(K) 4201-4252, Epoke III a/b, H0

Lim, maling, plastplade 25 x 90 mm,
1 mm tykt; 25 x 10 mm, 0,5 mm tykt

Tre figurer; metalklodser/vægt.

Arbejdstid: En god, lang weekend (med pauser)!

Nyheder - men ikke fra Nürnberg



Märklin's nyeste udgave af det franske damplokomotiv fra SNCF serie 13 Est.



Sættet nr. 42470 fra Märklin med de seks flotte Pullman-modeller fra CIWL - nok et nærmere studium værd.

Af Flemming Søeborg

Da Legetøjsmessen i Nürnberg endelig kunne afholdes i februar i år, glimrede modeljernbaneudstillerne ved deres fravær. Allerede sidste år tilkendegav Roco, Piko, Brawa og flere andre, at de ville satse på andre udstillinger, hvor såvel producenter, klubber som forbrugere kunne mødes - altså ikke kun messer for fagfolk. Vi må nok regne med, at Nürnberg-messen på dén konto er lagt i graven - for bestandigt. Spor og baner var der heller ikke.

Modelbanefirmaerne udsendte traditionen tro allerede i januar nyhedskataloger og mails; nyt er det dog, at ikke alle årets nyheder bliver præsenteret på én gang, flere og flere producenter laver specielle forårs-, efterårs- og vinterkollektioner, hvilket nok er fornuftigere og nemmere at styre rent produktionsmæssigt.

Fra de kataloger og mails, der er udkommet, har jeg således udvalgt en del billeder af kommende, interessante nyheder, og når nogle af dem så dukker op, bliver de præsenteret som hidtil. Vanen tro be-



Et af mine favoritlokomotiver er det schweiziske 'Habersack' litra Eb 3/5, som nu kommer fra Märklin.



Flying Scotsman Class A 3 - Märklin's andet forsøg på indstigning i det britiske marked.



Vectron Dual Mode - en videreudvikling af vor egen litra EB.



En komplet ny model af rangerlokomotivet V 60 i spor Z.



Den hvid/røde My 1105 var et kort bekendtskab på de danske skinner, men nu er der et varigt minde derom.



Modellen af VW T1 som skinnedræsine kommer også til spor Z.



Sættet med de to Rilns-vogne - næsten ukendte DSB-vogne.



Den nye model af BR 038 med Wagner-røgplader fra Roco.

gynder jeg med branchens ældste, største og førende producent, Märklin (og Trix). Her er det atter damplokomotiver, der står i fokus, i år med flere nyskabelser:

Man skulle tro, at markedet var fyldt godt op med netop damplokomotiver oven på modellen af litra E og efterfølgende den tjekkiske "Albatros", men her må man tro om igen, for Märklin udsender i år BR 01.10 (som Insider-model) fra den tidlige epoke III, dvs. blot med to frontlanterner, men også BR 44 med badekarstender - også som Insider-model. Det meget eftertragtede franske damplokomotiv 241 kommer nu i ny udgave som Serie 13 Est. I samme omgang overgår Märklin sig selv med et superflot CIWL-sæt "Edelweiss Pullman Express", bestående af seks eksklusive vogne. I sættet er der to blå rejsegodsvogne, hvoraf den ene har slutlanterner, samt fire gule/blå Pullman-salon/restaurantvogne. Sættet koster faktisk nøjagtigt det samme som det franske lokomotiv, der skal trække vognene. Det kommer også i Trix-udgave, og det hører i øvrigt hjemme i epoke II (1937).

Til især det schweiziske marked kommer damplokomotivet Eb 3/5 "Habersack" - modellen fandtes for mange år siden som Trix-model, nu kommer den i Märklin-systemet. Og årets anden store overraskelse er modellen af "Flying Scotsman" i H0 - lokomotivet havde en særlig korridor gennem tenderen, således at man kunne skifte lokomotivpersonale undervejs uden stop, og hastigheden kunne holdes. Om modellen virkelig er til H0, eller om den kommer i britisk 00-syrrrelse, må tiden vise.

Helt nyt er elektro-togsættet ET 85, bestående af to vogne, lidt i stil med vore gamle, brune S-tog. Også her er der tale om talrige funktioner, effekter og detaljer. En interessant nyudvikling er BR 249 Vectron Dual Mode - altså et 'grønt' og energivenligt lokomotiv. BR 249 har rangerplatforme og rangerkobling på fronterne, og i siden er der udsparringer, så man kan kigge ind i motorrummet. En ny udgave af BR 103 i rød bemaling er let patineret, med pantografer, der kan hæves/sænkes digitalt og meget andet. Til maskinen kommer to IR-sæt med hvide/blå vogne, der også har relevans for Danmark, idet disse vogne kørte som "Nordpilen" fra Jylland til Hannover i 1990'erne (ret ubekvemme nærtrafikvogne, men dog med en bistrio-afdeling).



ET 85-togsættet, effektivt sat i natscene af Märklin.



Den nye 'englænder' fra Märklin til slanke sporskifter.



Märklins udgave af damplokomotivet S 2-6 fra Bayern er noget ganske specielt, ikke mindst på grund af udstyret - og prisen.



BR 03 1050 i fiktiv, blå bemaling fra Roco - elegant, men et falsum.



FS E 432, beregnet til det gamle, italienske system med to køretråde til ellokomotiverne. en udfordring for de italienske modelbanefolk.



Dm 3 fra SJ - større ellokomotiv findes vel knappest. Det kommer igen fra Roco.



Gasturbinetoget BR 602 kommer såvel fra Fleischmann (i N) som i H0 fra Roco.



DSB litra CKM – flexvogn, som kunne udstyres med borde, stole eller anden indretning og bruges til udflugter, seminarer, præsentationer osv. Epoke V..



Skiløberen - firevognssæt, bestående af tre blå DSB-liggevogne og en DB servicevogn (ex. Touristik). Typisk oprangering i togene til Østrig omkring år 2000. Epoke V-VI. Ill. A.C.M.E.



DSB IC-sæt med fire røde vogne – litra A med aircondition, to gange litra B, én litra BK kioskvogn med striber. Ill. A.C.M.E.

Af danske/skandinaviske nyheder er det mest markante de to danske Rilns-vogne - en vogntype, der ikke fik lang levetid på de danske skinner, men godt, at de har fået et minde nu; dertil en Rs med to containere. Og så kommer den hvide/røde MY 1105 i år, til Norge en grøn Di.3 og et par brune godsvogne litra Gr, og til Sverige Rc 5 og fire blå 1960'er vogne samt tre Hbis-typer.

I spor Z kommer BR 44 1315, samme lokomotiv, som findes udstillet på Märklins fabrik i Göppingen. En komplet ny model er rangerlokomotivet V 60 med metaloverdel - så kan det forhåbentlig trække nogle vogne af sted. En anden nyhed af de mere kuriøse er Klv 20, en skinebåret VW T1-dræsine, mens E 18 er en fortsættelse af museumsserien. Og ganske aktuelt kommer der et firevognssæt af fladvogne, læsset med Leopard 1A1-tanks.

Spor 1 synes lige så produktiv, bl.a. med det elegante, bayriske damplokomotiv S 2/6 med automatisk indfyringslæge, bevægelig fyrbøder og et kulforråd, der synker undervejs. I den modsatte ende finder man Grisetrynen, Wismar-skinnebusen, i flere udgaver, mens et 'hverdagslokomotiv' er BR 151, som kommer i hele syv varianter (DB grøn, oceanblå/creme, orientrød, trafikrød DB Cargo epoke V og VI, zebrastribet fra Locomotion GmbH og endelig i Hectorrail-udgave). Samlere får noget at se til.



Pikos nyeste damplokomotiv, BR 03, som kommer sidst på året.



Fra Piko kommer Strabag-Mr'en i spor G, et veritabelt kæmpe-lokomotiv.



A.C.M.E.s 2023-katalog med attraktive, danske vognsæt.

Det elegante, blå ellokomotiv BR 181.2 - også en Piko-nyhed til epoke VI.



ESUs nye, digitale kobling.



En ualmindelig flot Mitropa Rheingold-vogn fra Brawa.



Det bayriske EP2 kommer ligeledes fra Piko - her blot som pc-skitse.



Piko kommer med DSB's dobbeltdækkere, men indtil videre er der kun tale om billeder af de rigtige vogne.



En ret morsom vogn fra DR med rengøringsmidler kommer også fra Brawa.

Flere af H0-modellerne kommer også i Trix-udgave, og vi vender tilbage til nogle af dem, når de bliver udsendt. Endvidere lancerer Märklin kabeløs styring af tog via WLAN. Slutteligt kan det nævnes, at Märklin udsender en 'englænder' med 12° som krydsningsvinkel. Krisen synes dog også at sætte sine spor, for Märklin har meddelt, at flere annoncerede modeller alligevel ikke bliver produceret på grund af for ringe efterspørgsel. Og når jeg sammenligner dette års katalog med de senere års mastodont-kataloger, er det tydeligt, at der er sket en 'afmagring'.

Rocos nyheder

Der er knapt så mange reelle nyheder hos Roco, men i år kommer endelig den nye model af BR 038 - det velkendte P 8-damplokomotiv, som vi herhjemme kender som litra T. Det er en helt nykonstrueret model, der kommer i epoke IV-udgave fra såvel DB som DR - med Witte- eller Wagner-røgplader.

Roco udsender endvidere BR 03 1050 i blå bemaling i en serie "Hvad nu, hvis...", altså en kontrafaktisk model, der aldrig har eksisteret. Hvad bliver næste påhit? Lyserøde, nattede lokomotiver med candy-floss farvet røg ud af skorstenen? Nå, der må vel være et marked for den slags narrestreger. Mere seriøst er det franske damplokomotiv 231 E 34, som nok har været der før, men som nu kommer i sort udgave fra SNCF. Et eksotisk lokomotiv, som vist også har været der før, er ellokomotivet FS E 432 med to-delte slæbestykker på pantograferne. Og til det svenske marked kommer kæmpelocomotivet Dm3 tilbage på skinnerne - en virkelig kolos. Knap så stor er dobbeltlokomotivet BR 288 fra DB, men det skal nok finde sine beundrere. Vognmæssigt er der mest tale om omlakeringer og nye påskrifter på kendte modeller, men ingen danske.

Hos lillebroder Fleischmann vil jeg blot nævne gasturbinetoget BR 602 (TEE-toget), som kommer i ny N-udgave (og i H0 fra Roco).



En VEEDOL-tankvogn fra Brawa - interessant, også selvom den vel aldrig har kørt i Danmark.



Silberling-vognene er utroligt populære, så derfor udsender ESU nu en stribe af disse engang så almindelige vogne - her en 1.-2. klasses vogn.



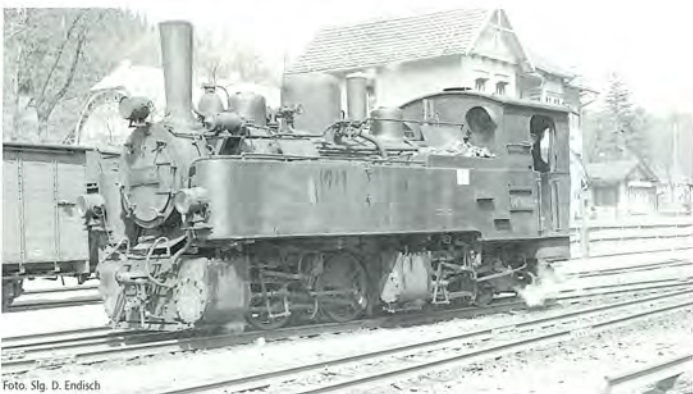
'Anna' Nr. 10 fra Eschweiler Bergbau Verein i Alsdorf nords for Aachen - blandt de sidste, vesteuropæiske damplokomotiver i daglig drift.



BR 628.0 kørte en periode på Svendborg-banen og dannede forbillede for MR-togene



Heljans nye udgave af DB Cargo Scandinavia AS DBCSC - op-rindeligt en DSB EG-maskine.



Det interessante Mallet-lokomotiv kommer til såvel H0e som H0m fra Tillig.

Og de andre

Om A.C.M.E.s nyheder er der blot at sige: Anskaf dem, mens tid er - de kommer i relativt små oplag og plejer at være yderst populære, når de efter års venten endelig dukker op. Som allerede omtalt sidste år (i SoB nr. 66) skulle der komme adskillige danske modeller i år, og de er nu på vej ud eller er allerede udsendt. Ud over det røde IC-sæt med fire DSB-vogne, heriblandt den eftertragtede BK-kioskvogn, drejer det sig om CKM-flexvognen, om en blå Bcm-liggevogn, om vognsættene "Neptun" med tre røde DSB-vogne (to 2. klasser og én 1./2. klasse), tre vogne fra et DSB-nattog (to Bcm-liggevogne i rød udgave og én blå T2s-sovevogn) og endelig liggevognssættet "Skiløberen" til Østrig, bestående af tre blå DSB-liggevogne samt én DB "Touristik"-servicevogn. Man må nok sige, at det er lidt af et program, som A.C.M.E. hermed præsenterer, og sættene vil formodentlig hurtigt få ben at gå på.

Hos Piko er der også fuld fart fremad: Ud over NoHAB-modellerne i H0 og G kommer damplokomotivet BR 03 i flere versioner - det er Pikos første, nye damplokomotiv i tyve år. Ellokomotivet EP2 fra Bayern kommer i original udgave - det blev senere til E 32. Det forsmåelige ellokomotiv BR 181.2 kommer i blå bemaling fra DB AG epoke VI (!), men mon ikke de fleste her er mest interesserede i, hvordan Pikos versioner af DSB's dobbeltdekkere bliver? I kataloget er blot vist billeder af de



Rivarossis flotte togsæt 'Orient Express' består af fem CIWL-vogne og kan udgøre et helt hjem for de rejsende.



NMJ har stået bag den nye bemaling på Mx 1155 fra Altmark Rail ved Michael Flick - nærmest en nordisk fortælling i piktogrammer.



Hotel Schwan med flot neon-reklameskilt fra Auhagen - det skal nok blive en succes på mange anlæg.



Lagerbygningen fra Faller ser ud til at have nogenlunde mål og størrelser (men man kan aldrig vide...).



Fallers 'nyeste' model, den modernistiske benzinstation, så dagens lys som model i 1961... med latterligt små tankstandere (TT-størrelse).

Weber-huset står i Württemberg, men kunne også godt findes i et nybygget område her.

reelle vogne, men om de bliver korrekte vides endnu ikke - og vi kommer til at vente til fjerde kvartal med at se modellerne.

Brawa udsender myriader af vogne - men mest spraglede, tyske reklamevogne, åbenbart en lukrativ niche. Der er tale om så mange, at jeg kunne fylde adskillige sider med dem, så her vil jeg blot nævne den flotte Rheingold-restaurantvogn samt VEEDOL-tankvognen. VEEDOL-oliefirmaet havde en kort, men pludselig succes også her i landet i 1960'erne, men mæket forsvandt næsten lige så hurtigt, som det fremkom. I sin tid lavede Liliput en (fiktiv) DSB VEEDOL-tankvogn. Om Brawas er korrekt, vides ikke.

ESU udsender i år en række modeller af den tyske nærtrafikvogn af Silberling-typen, og disse vogne kunne også ses i flere tog her i landet - dels i lokale tog på Marskbanen og videre op til Ringkøbing (bag en Mo), men også på den østjyske længdebane i løb med MY. ESUs modeller plejer at være 'state-of-the-Art', så vi vil se nærmere på den til den tid. Nyt fra ESU er også digitale kortkoblinger, der kan individuelt tilpasses, og som er kompatible med Märklins- og Rocos kortkoblinger.

Heljan udsender DB AG EG 3100 som Green Cargo-lokomotiv og i en del andre versioner, mens Tillig melder sig med en ny model af de sidste damplokomotiver i drift i Vesttysk-

land, "Anna nr. 10" fra Eschweiler Bergbau Verein i Alsdorf ved Aachen. Disse lokomotiver fortsatte med dampdriften et godt stykke op i 1980'erne, og det var en stor oplevelse at se dem i drift ved et kæmpestore 'Kokerei' i den lille by. Til smalspor (H0e/Hom) kommer Mallet-lokomotivet fra DR og HSB i ny udgave fra Tillig. Og Liliput udsender togsættet BR 628.0 i oceanblå/beige bemaling - som sådan kørte ét sæt forud for bestillingen af MR/MRD-togene i 1978 på bl.a. Svendborg-banen.

NMJ udsender deres helt private version af NoHAB MY 1155 fra Altmark Rail - bemalingen er sponsoreret af NMJ, og det viser et nordisk landskab med nordlys, fjelde, elge, norske og svenske flag m.v. Jouef har allerede taget forskud på nyhedsstrømmen og udsendte i vinter tre forskellige sæt med CIWL-vogne; nyheden her er en genial løsning på tænd/sluk-funktionen for vognbelysning: Tryk på taget med en finger for at tænde eller slukke lyset. Styrken kan også reguleres med fingeren, og selv efter at der er slukket for strømmen, husker elektronikken sidste indstilling. Forhåbentlig vil andre producenter benytte lignende teknik fremover. Desværre nåede jeg ikke at få fat i vognene, inden de var udsolgt. Rivarossi udsender på linie med Märklin også et flot CIWL-sæt ("Orient-Express"). Dette er på fem vogne, heraf to bagagevogne, to sovevogne samt én restaurantvogn.



Dacia Duster fra PCX- Brekina.



Det forladte lokomotiv BR 24 kunne nok fortjene en bedre skæbne - og en lidt mere fin model.



Den nye ambulance fra Københavns Brandvæsen - flot og elegant, når det nu skal være.



Brekinas model af James Bond-bilen Aston Martin DB5 - dog uden de specielle effekter.



Auhagen udsender også dette fine, lille anlæg til forsyning af damplokomotiver.



NOCH står også bag denne fine bådudlejning, bygget på pøle ud i vandet.

Tilbehøret

På tilbehørssiden fremturer Faller atter med genoplæg af gamle kendinge som f.eks. den modernistiske benzinstation med rund café på toppen. Den hævdes at være til H0, men den er sørgeligt underdimensioneret og er reelt til TT, så Faller laver ikke helt rent trav mht. de korrekte skalaforhold. Bygningen er tidstypisk og nærmest ikonisk for mange af os, der havde den allerede først i 1960'erne... Bedre er lagerbygningen, som er den udvalgte 'November-model', men om der er tale om en ny model eller et nyoplag, er jeg ikke klar over - og om størrelsen passer, fremgår heller ikke af billederne. Der kommer også en moderne villa i en art funkis-stil, et såkaldt Weber-hus (efter producenten).

Her er Auhagens bygninger mere korrekte i størrelsen, og en spændende nyhed til storbyen er huse med fungerende neon-skilte. Skiltene - der er foreløbig blot to slags - kan også købes løst, og det mest relevante er nok "Hotel Schwan" med flot, svunget lyserød neon-skrift i halvtredser-stil. Det andet viser "Reisebüro" og duer dermed ikke rigtigt på et dansk anlæg. Et lille kulforsyningsanlæg til H0 kan derimod bruges overalt.

NOCH fortsætter serien med 'glemte steder' og har nu fundet

på en scene med et forladt, afsporet damplokomotiv. Det kunne nok være relevant i tiden efter Anden Verdenskrig, men ellers er det ikke normalt, at man bare efterlader et lokomotiv 'i grøfte-kanten'. Ydermere har NOCH brugt en grov og forældet Fleischmann-model af BR 24 i stedet for en nutidig, vedetaljeret model - har NOCH bare været for nærig? Så falder jeg mere for den lille hytte på pæle (bådudlejning). Fra Busch vil jeg blot omtale den nye model af en Mercedes-ambulance fra Københavns Brandvæsen. Fra Brekina kommer den eftertragtede Aston Martin DB5 - kendere og bilfans vil vide, at dét er den rigtige James Bond-bil, og første oplag blev lynhurtigt udsolgt, men der er nye på vej. Helt ny er også modellen af Dacia Duster i H0. Og så kommer der en helt uventet model af Citroën Acadiane - det var luksus-eftfølgeren til Citroën 2 CV Azu, "Vaskebrædtet" på grund af den rillede varekasse. Gode minder for undertegnede, der havde en Acadiane en kort overgang.

Der var utallige andre nyheder at berette om, men jeg vil hellere vende tilbage til de mest markante og vigtige modeller, efterhånden som de dukker op, for når man ser på, hvad der er planlagt fra firmaer som REE, L.S. Models og Hornby-gruppen (Jouef, Rivarossi, Electrotren m fl.), bliver man nærmest forpustet - det er helt uoverskueligt.

Ståltoget igen



Her kan det fornemmes, at vognen er endog meget lang. Toget er fotograferet i Snekkersten, hvor det afventer kørsel ad 'Lille Nord' til Hillerød. Foto Christian Hansen.



Litreringen på den enorme vogn, tilhørende D-NeSA, lyder 35 RIV 995 7 000-6. Vognen er bygget i 1989 og har tidligere (2012) været i Danmark. Foto Christian Hansen.



Nærbillede af valse, som nok har vakt opsigt på vejen gennem Tyskland og videre til Danmark. Foto Christian Hansen.

Af Flemming Søeborg; fotos Christian Hansen og Nikolaj Chorfoitzen

I vinter kom en usædvanlig vogn på besøg på Frederiksværkbanen. Det var en tysk transportvogn, der skulle fragte en meget stor valse til Stålvalseværket i Frederiksværk.

Vognen havde 16 aksler i alt og var efter sigende den største vogn, der nogensinde har kørt på banen (tidl. HFHJ). Transporten dertil var tilsvarende nørklet, for i dag kan man ikke bare lige køre den nærmeste vej med godstog.

Det betød, at toget, der blev fremført af ME 1526 "De vilde Svaner", først måtte en tur til Snekkersten på Kystbanen og dér



ME 1526 fra NRFAB trak toget med den store vogn; i 2022 blev lokomotivet udlejet til DB Cargo Scandinavia. Foto Christian Hansen.



ME 1524 'Snedronningen' med Ståltoget i sommeren 2022 nord for Rungsted Kyst. Foto Nikolaj Chorfitzen.

løbe om, hvorefter toget kunne køre ad "Lille Nord" til Hillerød og derfra fortsætte til Frederiksværk. Returkørslen måtte således ske i omvendt rækkefølge. Meget har ændret sig siden dengang 1960'erne, hvor HFHJ uden videre køre direkte tog Hundested-Hillerød-København H.

Vognen med de 16 aksler har litra Uaaiss⁸²³ og vejer 102,2 t. Længden er 37,08 m. Den forsænkede læsseflade er 9,5 m lang og 2,7 m bred. Max. bæreevne er 230 t. Vognen ejes af firmaet Kübler Spedition og er bygget af Krupp i 1989. Den har tidligere været ejet af Nuclear Cargo + Service (NCS) og har været brugt til transport af radioaktivt materiale.

Den platinblonde Krokodille



Was ist doch das - en passager er ved at falde bagover af bare benovelse over den sølvskinnende Krokodille.



Et særegent 'reptil' står klart til afgang i forårssolen.



Belastningsprøve på en imponerende stenbro i Alperne.

Af Flemming Søeborg

Krokodiller har en meget lang tradition hos Märklin, og gennem årene er der udsendt adskillige, opsigtsvækkende udgaver af dette markante lokomotiv - i flæng kan nævnes H0-modellen af platin med rubiner og diamanter samt ædle metaller til detaljerne fra begyndelsen af dette årtusinde. Prisen var dengang astronomisk - man talte om pris som for en mellemklassebil, så det var en model for meget få samlere. Endnu sjældnere var den hvide

Krokodille i spor 1, som en amerikansk samler betalte Märklin for at få fremstillet; for få år siden kom guld-Krokodillen i H0, og nu er turen så kommet til den mindste målestok, 1:220 eller mere populært spor Z, hvor Märklin i anledning af denne skalas 50-års jubilæum sidste år har udsendt en ganske særlig model.

Den nye Krokodille er nemlig lavet af trykstøbt bronze, der derefter er dækket med sølvskinnende platin. Dette får selvfølgelig den lille model til at virke ekstra tiltrækkende. Påtrykkene er re-

duceret til det fiktive nummer "2022" (50-års jubilæet) og fabrikspladen. Gravuren på overdelene er i orden, størrelsen taget i betragtning, der er sågar enkelte, lidt grovere detaljer som lejdere, og modellen er fuldt funktionsdygtig: For og bag er der lanterner med LED-lys - triangellys foran, enkelt hvid lanterne bagpå - helt som ved de schweiziske forbundsbaner.

Hjulene samt gangtøjet er bruneret og falder derfor slet ikke så meget i øjnene, som det skete ved ældre spor Z-model-



Trelys-lanterner i front på Kroko'en -.



- mens den har blot en enkelt, gul lanterne bagest efter schweizisk tradition.



I tusmørket kravler Krokodillen langsomt opad, trods det jævne spor.

ler. Der er træk på samtlige seks drivaksler, i øvrigt noget af en mesterlig præstation af Märklins teknikere. Midt i modellen sidder en jernkerneløs klokkeankermotor, og det ser elegant ud, når det sølvskinnende 'reptil' slanger sig af sted på sporene. Krokodillen er afprøvet på et kuffert-anlæg fra NOCH, hvilket skulle være en garanti for modellernes funktionsduelighed, men - den ret lange Krokodille kan faktisk ikke klare de stejleste kurver, hvilket både skuffer og undrer mig noget - og så er der endda kun tale om en solokørende maskine. Med vogne hægtet bagpå går det slet ikke - så denne bjergmaskine er altså slet ikke egnet til alpin kørsel! Og endnu en bommert: Pantograferne støder på den flotte buebro. Det er godt nok ikke Märklins fejl, men NOCH, der øjensynligt slet ikke har haft ellokomotiver og køretråd med i tankerne, da anlægget blev konstrueret.

Modellen har strømoftag på fire aksler, hvilket skulle være nok, især da Krokodillen er ret lang: vægten er dog, bronze-godset til trods, kun 41 gram. De spinkle pantografer kan i øvrigt hæves og sænkes manuelt, og de kan sågar bruges med fungerende køretråd - inde under en af fronthjælme-ne sidder en skiftekontakt. Det er fornemt - de færreste H0-modeller af elektriske lokomotiver har dén funktion i dag, hvor det regnes for overflødigt i den digitale tidsalder. Ingeniør- og kunsthåndværkerprodukter af denne kaliber har deres pris, det har platin-Krokodillen også, men mon ikke den holder værdien? I hvert fald er det en smuk model at se på - men ikke helt med de køreegenskaber, man kunne forvente.

Märklin mini-club art. nr. 88569 SBB Ce 6/8 III Krokodille. Spor Z-model, epoke VI. Pris ca. kr. 4.500,-.



Der leddelte maskine er perfekt på et kurverigt anlæg.

Jagten på den sidste damp



Jernbaner spiller i mange lande stadig en meget stor rolle som transportorgan for meget store menneskemængder som her i Indien.



Spor 16 er omdannet til en slags ventesal med de flotte billeder langs væggene.



Fascinerende indtryk fra en nærmest helt glemt jernbane i Eritrea i 2010.

Af Flemming Søeborg

Fotografen René Strandbygaard har i flere årtier rejst verden rundt for at se de sidste damplokomotiver i ordinær drift. Det skete mest i 1990'erne, hvor dampen for alvor sang på sidste vers. Det førte ham til f.eks. Indien, Pakistan, Kina, Indonesien, Cuba, Rumænien, Bosnien, Eritrea og andre steder - ofte med politi eller militær i hælene, for jernbaner er (eller var) 'kritisk infrastruktur'.

I vinter åbnede en fotoudstilling med et antal af hans billeder på Danmarks Jernbanemuseum. Den afløste hermed den lidt stilfærdige udstilling om Odense Letbane i spor 16. Fotoudstillingen er til gengæld værd at besøge. Billederne er meget flotte, de er 'blæst op' i stort format, og de oser langt væk af liv, engagement, de er allesammen meget eksotiske og viser steder og situationer, som de færreste af os nogensinde har oplevet - eller kommer til at gøre.

Dampen er formodentlig væk de allerfleste steder, hvor René Strandbygaard har været og fotograferet, så også derfor er udstillingen værd at se. Billederne har glimrende tekster vedføjet, så man får et godt indblik i den verden, som han har forevigt. Udstillingen er ikke 'tidsbegrænset', men kan ses det næste år frem.



Nogle scener fra den sidste jernbane med planmæssig dampdrift i Europa, en industribane i Bosnien. Nu er den helt lukket.

Industribaner

I 2010 rejste René Strandbygaard tilbage til Bosnien-Hercegovina, der nu var det sidste europæiske land med ordinær dampdrift. I Lucavac i Tuzla regionen lå en salpeterfabrik. Hver eneste formiddag leverede fabrikken to vogne med salpetersyre ned til statsbanestationen. I industribyen Zenica lå kulminen med det ramponerede læsseanlæg, hvorfra de læssede vogne to gange dagligt blev kørt ned på banegården og videre ud til kulkraftværker i Bosnien. Faldefærdigt og rustent var området et billede på et land, der stadig kæmpede for at rejse sig fra en for længst overstået borgerkrig.

Lokomotiverne ved kulminen og salpeterfabrikken var amerikanske krigslokomotiver fra 2. verdenskrig. Denne type lokomotiver endte med at køre på alle banerne i Bosnien - og med dem lukkede dampkørslen i Europa i resterne af en krigszone.

Gode og informative tavler ved billederne.

Hbbillns fra Piko



Tekst og foto Flemming Søeborg

Piko har tilsyneladende besluttet sig for at gøre meget mere for det danske marked, som hidtil har været lidt forsømt, bortset fra den flotte model af Desiro-togsæt; de fleste andre frembringelser til det danske marked har været baseret på ældre forme med nye påtryk, nogle af dem ret vellykkede, mens andre har måttet henregnes til fantasi-modeller.

Nu er der udsendt en moderne, toakslet godsvogn, litra Hbbillns i epoke IV-V-udseende. Modellen er eller var velkendt med store skydevægge af aluminium, hvide påskrifter på brunmalede felter, brune gavle, og som sådan er modellen også leveret. DSB fik i alt 190 Hbbillns-vogne i to serier.

Påtrykkene på modellen er fine, det samme gælder den generelle udførelse af vognen, men det er desværre på en ikke helt korrekt basismodel.

Vognen med det anførte nummer, 21 86 246 0 134-6, er revideret den 14.02.94, hvilket er plausibelt nok. Det, der ikke stemmer, er selve vogntypen, som godt nok er en Hbbillns, men af lidt nyere konstruktion. DSB fik de første Hbbillns i 1987, men de havde åben forstærkning under vognkassen og en noget anderledes udførelse af gavlvæggene - blandt andet havde de store, gule håndhjul til betjening af skydevæggene. Det har modellen ikke, og undervognsforstærkningen er massivt udført, hvilket bedre passer til anden levering af Hbbillns fra 1997 (fra Niesky). Disse vogne var dog hvide på påskiftsfelterne og grå på gavlene i DSB-udgaven. Modellen, som Piko har lavet, passer bedre til den tyske udgave, der - som modellen - også har et midterplaceret trin på midten.

Bortset fra det er det en flot og vellavet model af en type, som førhen var meget udbredt, og i et epoke IV-V-godstog hører den absolut hjemme.

Piko art. nr. 54503 DSB Hbbillns-godsvogn, epoke IV-V. H0-model. Pris ca. kr. 300,-.



Piko-modellen er næsten nøjagtigt mægtig til denne vogn, som dog stammer fra ex-DDR. DR Hbbillns 21 50 246 2 275-9 den 14. december 1993 i Svendborg.



Pikos model ligner denne DSB Hbbillns 46 86 245 7 120-3, men flere detaljer stemmer ikke.

Gearkasseknas og dieselos

Af Flemming Søeborg

bane bøger har i marts udsendt en bog med den sigende titel *"Gearkasseknas og dieselos - Tog med forbrændingsmotor gennem 100 år"*, skrevet af John Poulsen (JP). Bogens titel er meget rammende, for de første motordrevne skinnekøretøjer havde mange forskellige 'børnesygdomme' og ejendommeligheder. Et citat af jernbanehistorikeren Peer Thomassen om kørslen med Sydfyenske Jernbaners motorvogne fra 1926 rammer denne stemning særlig godt: *"Gearkassen (og motoren) var anbragt midt i vognen under en større trækonstruktion med siddepladser rundt om. Gearskiftningen skete ofte med sådant brag, at rejsende, der var ukendt med denne 'lokalkolorit', ventede at se glødende motordele komme farende ud gennem trækassen under bænken"*.

Det er en bog, der omhandler hele perioden med trækraft, drevet ved forbrændingsmotorer (benzin, dieselolie). Da det næsten på dato er 100 år siden, at den spæde start på motoriseringen af jernbanerne tog fart, markerer denne bog jubilæet på fornem vis - og samtidig næmer vi os afslutningen på denne periode, da elektrisk drift og batteritogsdrift efterhånden vil overtage hovedparten af den skinnebårne passagertrafik. Mange passagerer vil nok ånde lettet op, når den tunge, blå dieselos forsvinder helt fra perronerne.

Bogen er opdelt i perioder, hvor udviklingen gennemgås skridt for skridt med fokus på såvel de enkelte typer som på den generelle udvikling. Selvom de første motorvogne med forbrændingsmotorer så dagens lys allerede først i 1920'erne, var pålideligheden og driftssikkerheden ikke stor. Til gengæld gik udviklingen hurtigt, da den endelig var kommet i gang, og hen mod slutningen af årtiet var dansk industri godt med, hvad angik udvikling og konstruktion af pålidelige lokomotiver og motorvogne.

Privatbanerne var først til at motorisere materiellet, mens DSB haltede noget bagefter; nogle mener, at DSB med vilje var tilbageholdende med at bestille nyt og uprøvet materiel, og at privatbanerne måtte agere "prøvekaniner", men reelt skyldtes forsinkelserne hos DSB, at etaten var underlagt *"meget langsomme politiske beslutningsprocesser"* (citater fra bogen s. 4). Her foregik disse processer meget hurtigere hos privatbanerne, hvor der ofte ikke var langt fra tanke og til handling.

Skridt for skridt føres vi gennem denne udviklingsperiode, der er så udførligt beskrevet, at man næsten glemmer, at der jo også kørte andet end materiel med forbrændingsmotorer på banerne i denne periode - og det viser, hvor meget især diesellokomotiverne og motorvognene prægede udviklingen. Billederne er særdeles godt udvalgt og fængende, og undervejs blev jeg over-



Gearkasseknas og dieselos Tog med forbrændingsmotor gennem 100 år



Diesellagens forside.

rasket over, at der har været så mange og forskellige typer motormateriel på skinnerne gennem de hundrede år (- hvortil så kommer damplokomotiverne og S-togene).

Det er ikke for meget sagt, at JP beskriver næsten hver enkelt trin i udviklingen, helt ned til udskiftning af blad- med skruefjedre på materiellet - et imponerende researcharbejde er gået forud for denne bog, som nærmest emmer af *dieselos* - men på den gode og nostalgiske måde. Også vor tids succeser og fiasci omtales indgående, og jeg tør uden blusel hævde, at denne bog må kunne betegnes som en klassiker allerede nu - et værk, man vil vende tilbage til gang på gang som referenceværk og opslagsbog.

Dertil kommer, at billederne er intet mindre end fantastiske og fængende - og for en modelbanebygger utroligt inspirerende, da der er utallige eksempler på 'hverdagens tog' og oprangeringer, såvel af passager- som af godstog. Bagefter er der nogle info-sider om udenlandsk motormateriel i Danmark, om motorbivogne, om styrevogne og om teknik samt nogle skemaer med statistik - samt en god 'forbrugeroplysning', nemlig en udførlig gennemgang af bevarede stykker motortrækraft. Så absolut en bog som enhver jernbaneentusiast må eje. I øvrigt er den godt formuleret og nem at læse (når blot man ikke konstant drømmer sig tilbage i tiden...!).

Poulsen, John: Gearkasseknas og dieselos Tog med forbrændingsmotor gennem 100 år. bane bøger 2023. 200 sider, hardback, ca. 450 illustrationer. ISBN 978-87-91434-58-7. Pris ca. kr. 399,-.

Af Flemming Søeborg

Det hører til sjældenhederne, at en jernbanebog skrives af en professor i litteraturvidenskab og moderne kultur, men det er ikke desto mindre tilfældet med denne nye bog "Danmark set fra en togkupé" af Martin Zerlang (MZ). Alene titlen giver fingerpeg henad rejse, oplevelser, bevægelse og udsyn - og det handler denne bog da også om i udstrakt grad.

Men det er ikke kun en bog om jernbaner og oplevelser med togture og rejser, det er heller ikke kun en sædesskildring, det er langt mere - det er en kulturel rejse rundt i banernes verden, båret af romaner, digte, erindringer, film, billeder og meget andet.

MZ er utroligt vidende, ikke blot om litteraturen og om hvor, man finder stof om tog og jernbaner i bredeste forstand, men også på det rent faglige, hvor der ingen slinger er i valsen om de tekniske og faglige begreber inden for jernbanens ind mellem lukkede, brogede og lidt mystiske verden - en verden, der opfordrer til fantasier, digte, drømme, men også til benhård realisme som i de kapitler, hvor den moderne forstads-elendighed og tristesse udleveres med glimrende og grelle teksteksempler.

Med togrejsen og indelukkeheden i kupéer skal man som rejsende også lære sig 'det udtalte', nemlig at man pludselig ikke taler med fremmede i toget, men mere eller mindre undgår andres blikke. Særligt Poul Vads bog "De nøjsomme" fortæller om forstadslivet og "S-togets tvangsfællesskab", hvor man blot er et tandhjul i *gudsforladte hverdages trivelle, nådesløse maskineri*" (og det er vel også en af grundene til, at moderne tog oftere og oftere har sæderne anbragt i 'rutebilstilling', så man blot sidder ved siden af hinanden og ikke over for hinanden). Med jernbanens fremkomst opstår der også nye omgangsformer, nye kulturelle vaner og fællesskaber.

Det kunne lyde som om, der er tale om en samfundskritisk bog, men det er det ikke - det er en bog, der favner vidt og bredt, og hvor kærligheden til jernbanen og dens univers er gennemgående - men ud fra alt andet end gængse, jernbanetekniske termer. Jeg kan ikke finde bedre udtryk for bogen end at kalde den en fu-

sionsbog - en bog, der binder mange forskellige tanker, synspunkter og idéer sammen i ét hele: Danmark set fra en togkupé - med alt, hvad det indebærer.

Vi bevæger os lige ubesværet fra Herman Bangs roman "Ved vejen" om en stationsforstander og hans forsømte kone på en lille landstation forbi Georg Brandes om "Fremskridtets endeløse Triumftog" over Michael Strunge og hans digte om tog og nætter til Lars Von Triers film "Zentropa" og klassikere som "Natekspressen P 903" og utallige andre film og bøger, men hele tiden med fokus på jernbanen som bærer af fortællingen - hvis den da ikke er selve fortællingen. Også i musikkens verden har jernbanerne fundet en blivende plads - ikke kun H.C. Lumbye skrev hyldestværker til jernbanen, også Dvorák, Johann Strauss den ældre og mange andre skrev musik til ære for lokomotivet eller jernbanen.

Jernbanens fremkomst og udbredelse fik enorm betydning, ikke kun rent praktisk, men også på mere indirekte måder: For at kunne få køreplaner til at hænge sammen måtte man have ét fælles udgangspunkt for tiden, klokkeslættet. Det betød, at tiden måtte være den samme over hele landet - altså var klokken 12.54 i København, måtte den også være det i Svendborg eller i Thisted, så fra 1893 blev tiden udregnet efter *Greenwich Mean Time*, hvor Danmark lå i mellemeuropæisk tidszone. Vi kan altså i år fejre 130 året for den fælles tid over hele landet. Og fra 1934 var det i følge "Politireglement for Statsbanerne" et krav, at der på enhver station skulle findes mindst ét ur, synligt for publikum.

Til forskel fra konventionelle jernbanebøger er denne bog godt illustreret med gengivelser af kunstværker, plakater,



Den nye togbog. Ill. Gads Forlag

tegninger, fotografier etc. af jernbanemotiver og giver dermed en fornemmelse for, hvor gennemsyret selv vore dages samfund er af banerne - i utallige faste vendinger er det jernbanen, der er udgangspunktet (når noget "ryger af sporet", man "holder dampen oppe", "toget kan ikke standses, når først det er sat i bevægelse" etc.) - vendinger, der hverken duer til flyvning eller til bilkørsel.

MZ har gravet dybt i de litterære kilder og fundet mange ukendte og/eller glemte ytringer om jernbanetur og -rejser, og ikke kun fra berømtheder som H.C. Andersen - næ, der er også fortællinger fra menigmand om deres første rejse med tog og deres fascination og forundring over denne form for rejse.

Bogen er velskrevet, godt fortalt og tankevækkende og henvender sig ikke blot til alment jernbaneinteresserede, men kan med stort udbytte læses af næsten alle med mod på udsyn og nye blikvinkler.

Zerlang, Martin: *Danmark set fra en togkupé*. Gads Forlag, 304 sider, hardback. Talrige illustrationer. ISBN 978-87-12068-65-5. Pris ca. kr. 399,95.

Irma overlever...



'Det bliver spændende at se, hvad den nye butik kan byde på'. Fru Seiersen er lidt skeptisk, inden hun for første gang skal i en selvbetjeningsbutik.

Af Flemming Søeborg

Samme dag, da Coop (FDB) oplyste, at de ville lægge supermarkeds-kæden Irma i graven, besluttede jeg mig for, at Irma skulle leve videre - i det mindste som model. Jeg har tidligere lavet forskellige Irma-modelbiler - dels Irma Frugt, dels varianter af Irma Kaffe, så hvad var mere naturligt end også at lave den tilhørende butik?

I min barndoms København var det endnu ikke så almindeligt med kæmpestore supermarkeder - det var mere lokale købmænd, HB-brugsforeninger, enkelte mindre supermarkeder, mens Irma-butikkerne ofte var ganske små og kunne ligge i kældre, hvor der vitterligt ikke var meget plads, selvom det var 'supermarkeder'. Man kunne dog gå rundt med en kurv og udvælge varer, men især én af butikkerne var så snæver og indeklemte i gangene, at man kun kunne gå fremad - to kunder kunne knapt nok passere hinanden i kælderbutikken (for lokalkendte: Den lå på hjørnet af Nørre Fariamsgade og Vendersgade). Nåede man ikke at tage de varer, der stod forrest i kælderbutikken, måtte man tage runden én gang til og huske at tage varerne, mens man nærmest blev skubbet frem af de andre kunder!



Det ser jo spændende ud derinde - måske skulle jeg kigge derind i morgen.

Det vil sige, at min model af Irma sagtens kunne rummes i et almindeligt byhus. Jeg valgte kibris flotte hjørneejendom med spir, hvor jeg længe havde søgt efter en egnet butik. Jeg havde gennem flere år haft Irma-skilte liggende, så nu fik jeg travlt med at scanne og kopiere det på blankt fotopapir, selvom de ikke var helt korrekte. En af Spor og baners læsere, Robert Fischer fra Næstved, kom mig bagefter til undsætning og sendte kopier af sine egne skilte med den korrekte typografi, som jeg hurtigt fik printet og monteret i stedet.

Jeg lavede indretning med nogle illustrationer af fyldte butiksruder, men der blev også plads til en blåmalet Irma-pige samt nogle Irma-kunder, tilfældigvis med stor lighed med Yvonne og Kjeld, som nok ellers ikke var de typiske Irma-kunder. Og sågar dagbladet Politiken fandt mit byggeri så interessant, at det blev vist i en stor artikel på bagsiden af avisen den 8. februar i år. Og sådan kan Irma altså overleve i mange år endnu, selvom kæden forsvandt pr. 1. april.

Her er der den ejendommelighed ved Irma-butikkerne, at de oprindeligt skilte med "IRMA" på udhængsskiltene helt op i 1960'erne. Forklaringen er ikke, at I og J i mange tilfælde brugtes 'i flæng'



IRMA KAFFE

Brasiliansk Højlands-kaffe



Collage med KS 59 som Irma Kaffe-vogn 1957. Lavet af Erik V. Pedersen.



Märklin-model 4415.428 fra Esbjerg Model Hobby med dekoration fra Skilteskoven.



Det er godt at ligge på hovedstrøget i byen, og så med sporvogn til døren. Undervognen på vogn 200 er ikke helt i orden, ser det ud til.

(sprogforskere vil udtrykke det anderledes), men skal søges i, at Irmas første margarineleverandør hed Johannes Rasmussens MARGarinefabrik - JRMA. Det blev ret hurtigt til Irma - men for at det ikke skal være løgn, kaldte mange jævne københavnere butikkerne for Ørma.

Irma var ikke kun et storkøbenhavnsk eller sjællandsk fænomen, for da jeg i 1978 flyttede til Sydlyn, opdagede jeg til min store overraskelse og glæde, at der såmænd lå en ganske lille Irma Vin-butik i Møllergade i Svendborg. Den lukkede dog snart, men mange år senere åbnede en større Irma-butik i Magasin i Odense, hvor den gamle Irma-ånd levede videre med god service og spændende varer.

Irma som minde

Som nævnt i et par artikler (i nr. 52 og 53) fremstillede Irma en hel del legetøj i eget navn. Ikke meget af det var modelbaneegnet, men der var til gengæld rige referencer til kollektiv trafik som sporvogne i form af tændstikæsker med sporvognsmotiver, krus med linienumre og de berømte Irma Kaffe-sporvogne i 1:1, som to gange kørte rundt på det daværende sporvejsnet i København. Irma har dog også givet inspiration til flere producenter - således lavede Esbjerg

Model Hobby en Märklin-reklamevogn på basis af nr. 4415, hvor Jørgen Røn fra Skilteskoven stod for grafikken; John Routhe Olsen fra Tog & Tekno fik lavet en smuk Volvo Duett med Irma-reklame fra Brekina - i øvrigt næsten den eneste, 100 % korrekte Irma-model, mens undertegnede har lavet fire-fem forskellige Irma-biler på basis af forhåndendværende basismodeller (Tempo Matador 1 og 1400, Borgward-lastvogn, Ford AA-varvogn). Tekno lavede en 1:43,5-model af Ford D 800-lastvognen med reklame for Irma Kaffe - en meget eftertragtet model, og mon ikke der vil komme flere modeller med tiden?



Er det ikke - jo, det er selveste Yvonne, der har dristet sig ind i den nymodens Irma-butik efter noget til aftenmaden.



En lettere korpulent herre får god vejledning af en fuldvoksen Irma-pige.



Godt læsset efter indkøb på vej hjem.



Et godt forretningsstrøg på Østerbrogade - Fiskehallen 'Øresund' og Suhr's Vinstue lå ved Svanemøllen, og linie 14 kørte lige til døren.



Umiddelbart virker hjørnebutikken ikk ret stor, men skinnet bedrager.



Irma Frugt-lastvogn i Pile Allé og et bogievogntog på linie 9 den 29. april 1966. Foto Erik V. Pedersen.



Med dette kig hen ad Østerbrogade tager vi afsked med Irma.



Fronten på vogn 257 på linie 2 og 5 i Irma-kostume, fotograferet i Sundby remise 1967 af Leif Bang.



Irma-sporvognen holder klar til næste 'kafferunde' ved Sundby remise i 1967. Foto Leif Bang



Den nuværende indehaver af Irma kommenterer lukningen:

- Det var min oldefar, Jesper Sørensen, der kom her til Dalmose i 1935. Han var født og opvokset i København, og fik sin uddannelse som butiksmænd i Irma i Rantzausgade på Nørrebro. Han blev efterfulgt af sønnen Ejler under besættelse (en såkaldt glidende overtagelse). Men han var en af ildsjælene bag de mange spændende og tidstypiske påfund, der fremkom i 1950'erne og 60'erne. Oldefar tale ofte om sporvognene, der kørte i barndommen gade, som blev oprindelsen til krus og tændstikæsker med sporvognenes karakteristiske nummerskilte.

Det er en relativ lille butik, og det er kun hustruen og jeg, der betjener kunderne. Vi har dog mulighed for at indkalde en af naboens flinke dotre, når vi har behov.

Når vores Irma lukker, går vi på pension

En meget lille

Irma-butik af Robert Fischer

Linie 16 - nyt liniehæfte

Af Flemming Søeborg

Så har Sporvejshistorisk Selskab atter udgivet et af de populære, små hæfter om en enkelt linie. Her er det sporvognsline 16, det drejer sig om. Hæftet er skrevet af Per Vadmand, der har lavet en række tidligere hæfter i samme serie. Nu er temahæftet om linie 16 som sådan ikke nyt - det første udkom i 1992 og var på 58 sider, udelukkende med relativt gode sort/hvide billeder ud over teksten, der også dengang var forfattet af Per Vadmand.

Det nye hæfte er på 66 sider, og der er nu adskillige billeder i farve imellem dem, ligesom teksten er nyskrevet. 'Opskriften' følger dog det vante mønster, først et historisk rids over liniens åbning i 1920, dens forløb gennem tiden og forskellige detaljer omhandlende dens eksistens.

Dernæst følger selve liniebeskrivelsen med udvalgte billeder fra hele strækningen, og det er nok den mest interessante del af beretningen, for her kommer man på en reel sporvognstur med "Begravelseslinien" - kaldt sådan, ikke fordi den første til den visse død, men fordi linie 16 på færd gennem byen passerede flere kirkegårde - Bispebjerg, Assistens, Vestre Kirkegård. En årrække var der ligefrem en ekstra linie 16 Ekstra, der kørte mellem Enghave Plads og Vestre Kirkegård, så navnet kom ikke af ingenting. Som natlinie førte linien bogstavet 'F'.

Ellers var linie 16 med de milde farver - lysebrun og hvid - en af byens tunge og 'robuste' linier, der kørte gennem nogle af Københavns tættest befolkede dele - Nordvest-kvarteret, Nørrebro med "Den sorte Firkant", Vesterbro/Istedgade og Sydhavnen. Hæftet slutter med en gennemgang af de remiser, den tilhørte.



Linie 16 blev nedlagt som sporvogn i 1970 og var dermed den sidste sporvogn, der passerede Rådhuspladsen, og således var 107 års kontinuérlig sporvognskørsel på byens vigtigste plads forbi.

Vadmand, Per: Linie 16. Tekst- og billedhæfte, 66 sider. Sporvejshistorisk Selskab 2022. ISBN 87-91109-28-0. Pris ca. kr. 125,-.

Danmarks Jernbanemuseum

"pensionerer" MO 1846



Mo 1846 på drejeskiven i Odense 2023. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

Pressemeddelelse

Mo 1846 er en motorvogn bygget i Århus i 1954, der den dag i dag fremstår stort set som den så ud efter seneste modernisering i 1970. Dét udseende og den tekniske stand og udførelse ønsker museet at bevare som et samlet hele for eftertiden, og Mo 1846 er derfor klassificeret som museumsgenstand.

Konkret betyder det, at vognen tages ud af drift, når den i november 2023 udløber af revision. En revision svarer til det, vi kender fra bilers syn men modsat vejkøretøjer, så synes jernbanekøretøjer adskilt i alle sliddele. En fornyelse af revisionen - der ville være en forudsætning for fortsat anvendelse i driften - ville derved uundgåeligt også være så omfattende, at det er umuligt at bevare dens originale 1970'er-udtryk.

Vi vil derfor gerne sige 'driftsmæssigt farvel' til Mo 1846 med manér, og det vil ske ved følgende arrangementer i løbet af 2023:

5-7. maj:

Vognen er "stand-in" for museets anden Mo-vogn i rollen som Molly i skuespillet 'Koblingerne' for børn på museet i Odense. Der gennemføres ture på museets egen strækning.

13-14. maj:

Kørsel på en af vognens 'hjemmebaner', nemlig mellem Slagelse, Høng og Gørlev. Vi kører pendultrafik i en hel weekend, så alle - både de, der gerne vil have en tur, og de, der gerne vil fotografere - har gode muligheder for at få deres ønsker opfyldt. Arrangeres i samarbejde med Vestsjællands Veterantog.

23 og 30. juli samt 6. august:

Søndagsture mellem Odense og Fruens Bøge; tre ture hver søndag.

Oktober:

En weekend med pendulkørsel på Haderslev-banen, primært med henblik på uddannelse af lokomotivførere, men alle kørsler er åbne for publikum. Arrangeres i samarbejde med Veteranbanen Haderslev-Vojens.

Den uigenkaldeligt sidste tur køres mellem Odense og Fruens Bøge en søndag ultimo oktober i forbindelse med et lille, lukket arrangement for Jernbanemuseets frivillige personale.

Danmarks Jernbanemuseum ønsker fortsat at have en Mo-vogn i drift, og har derfor gennem flere år arbejdet på en gennemgribende istandsættelse af Mo 1954 fra 1935. En opgave, der er forsinket dels på grund af Corona'en, dels på grund af at projektet har vist sig at gemme på et par tids- og ressourcekrævende 'overraskelser'. I skrivende stund håber vi, at denne vogn vil være klar til drift i 2025.

Københavns Sporvejes bus 37 - en gammel Triangel-bus

Tekst og fotos Erik Storgaard

Chassiset til Triangel-bussen KS 37 har været vendt "på hovedet" for lettere montering af fjedre og meget andet. Så fik det en lille tur ud i det fri og sat et par stropper på - og lidt planlægning - så var den vendt, så chassiset vender, som det skal, og der i princippet kan prøvemonteres hjul.

Det andet billede viser chassiset hængende i kranen og den anden ende på paller på en løftevogn og kørt ind i Remise 3 på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm igen. De for længst sandblæste fælge er senere prøvemonteret for kontrolmål og bagefter afleveret til dækmontering.

KS 37's (formentlig) egen køler blev forenet med chassis efter adskillelse i ca. 70 år. En fantastisk situation. Huller og det hele passede, så sandsynligheden for, at det er dens egen og oprindelige samt originale TRIANGEL-køler, er meget stor. Motor og gearkasse er også prøvemonteret, og her ved man, at det er dens egen motor m.v., som vi hentede i Saunte den 5. august 2002 samtidig med vognkassen. Senere skal motor til hovedreivering hos eksternt firma.

Endvidere blev bushjul, der har været til sandblæsning og maling, og DSB 669's fælge, der skal være røde, hentet hos vor sandblæser. Fælge blev kørt direkte til "dækmanden", hvor der er bestilt de specielle dæk, som det skal være til hhv. KS 37 som til DSB 669.

Billedkavalkaden viser bjærgningen af den gamle bus i 2002 og resterne af den, så det er utroligt, at bus 37 nu kan blive genskabt - og med tiden måske køre ture på Sporvejsmuseet. Tak til Erik Storgaard fra SHS for denne beretning.



Inde i dette sommerhus i Saunte gemte der sig en overraskelse - en gammel Triangel-bus fra Københavns Sporveje (fra 1929).



Så er der klart til løft af vognkassen i Saunte.



Det indre af den gamle bus er nu nærmest ryddet for indbo.



Højt at flyve - men bjærgningen gik godt.



Herefter blev chassiset placeret i remise 3 ved siden af DSB bus 669, der også afventer restaurering hos Trio på Bornholm.



Her bliver chassiset til bus 37 anbragt på bukke forud for montering af køler og motor.



Køler og chassis til KS 37 forenet efter at have været adskilt i 70 år. Det hele passer sammen.

Sporvogne i Svendborg?



Køretråd i Ramsherred, Svendborg, 4. juni 2016. Foto Spor og baner.

Næ, den overskrift må vi vist længere ud på landet med. Det stemmer, der er ikke, har ikke været, og kommer heller aldrig sporvogne i Svendborg – men det var ellers lige før, at jeg troede, at byen nu var hoppet på sporvognen og ville indføre disse praktiske transportmidler i gaderne.

Hvorfor? Jo, da jeg gik en tur rundt i ”min” by – jeg boede der gennem mange år – opdagede jeg pludselig to køretråde i luften over Ramsherred. Kunne det nu passe? Det lignede køretråd, ophængt mellem nogle nyopstillede master, men – der var ingen skinner i asfalten, og ledningerne bar blot nogle hængelamper, men i nogle få sekunder troede jeg på det.

Til gengæld er Svendborg-banen så stærkt belastet, at selv en lille forsinkelse vælter hele korthuset (køreplanen), og det skyldes især, at der mellem Svendborg og Stenstrup ingen vigespor eller krydsningsmuligheder er. Derfor er ”vendetiden” i Svendborg da også meget kort – togene returnerer stort set lige efter, at de er ankommet, og det ligner dog i det mindste en sporvognskøreplan.



Ramsherred i Svendborg 16. juli 2022 - stadigvæk med 'køretråd', men ingen sporvogne..

Ny bagagevogn fra Roco



Meget glatte sider og gavle samt en enkel udkigskuppel på taget.

Af Flemming Søeborg

I mange år var den lille, grønne togfører- og rejsegodsvogn Pwg nr. 4611 ("pakvogn") fra Märklin næsten synonym med tyske bagagevogne, så man ikke skulle tro, at der fandtes andre typer, men det gjorde der - og Roco har nu udsendt deres udgave af afløseren, Pwgs 41 - dvs. en vogn, der stammede fra 1940'erne.

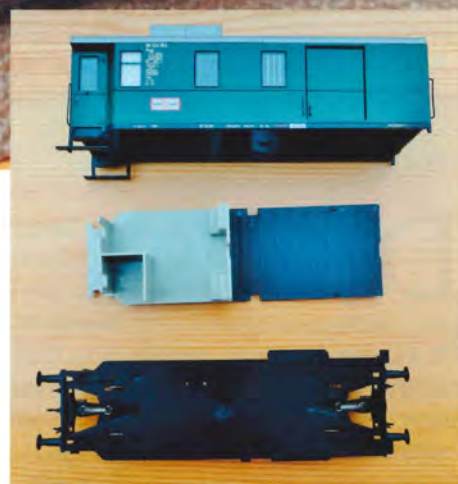
Pwgs 41 var en ret simpel og enkel vogntype, bygget helt i metal uden ret mange dikedarer eller med et specielt, markant udseende. Vognens sider var næsten helt glatte, på taget var der blot én stor udkigskasse, og på siderne én stor skydedør af metal.

Stilistisk mindede vogntypen om Rystevognene ("Donnerbüchsen"), og man kan næsten fornemme, at vognene også må have haft en vis 'rumklang', selvom trægulvert måske har kunnet dæmpe støjen noget.

Roco-modellen er meget enkel, men samtidig med flotte detaljer, og påtrykkene er perfekte. Der er indrettet pakrum og afdeling for togføreren, og selvom skydedørene ikke kan bevæges i praksis, kan man alligevel lade vognen fremstå med lukkede, halv- eller helåbne døre. Roco har nemlig vedlagt døre til udskiftning efter behov, hvilket er en fin service. Dertil kommer enkelte smådele, man selv skal montere.

I øvrigt er det pudsigt, at denne vogntype, som i hvert fald for undertegnede har været ret ukendt, gennem de senere år er blevet udsendt fra såvel Roco (H0), Märklin (H0, Z), Fleischmann (N) og for få år siden tillige fra Tillig (TT) i forskellige udgaver (m/u udkigskasse, i div. epoker).

Roco art. nr. 74224 DB Pwgs 41 Togførervogn m. pakrum. H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 425,-.



Vognen er nemt skilt ad i dens hovedbestanddele.



Løse døre til valgfri montering.



Her som vogn med helt åbne skydedøre.

Dengang i Nyborg



My 1125 afventer rangering, mens en trolje enten er på vej ind på færgen "DRONNING INGRID" eller på vej derfra, og MT 158, som holder med et langt godstog, der skal vestpå. I baggrunden ses diverse henstillet materiel. Den 10. oktober 1994 i Nyborg Fgh.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det lyder som om, at det var længe siden, og det er det også - selvom jeg ofte føler det, som var det i går - jernbanefærgerne over Storebælt. De var der hver dag, sejlede hver time næsten i døgndrift over Bæltet, og de var vores livsnerve og bandt landet sammen - samtidig med, at de gav os en times tid til afslapning, mens vi krydsede Bæltet.

De tider er forbi, ingen har længere tid til at sidde passivt en times tid og glo på måger, læse avisen og kigge på andre passagerer - motorveje og broer er sagen, fart og tempo, stress og jag.

Det var det ikke, da jeg tog disse to billeder en efterårsdag i 1994 - ikke engang mobiltelefonen var udviklet og parat til at tage al opmærksomheden fra os. Om jeg var på vej til København eller tilbage igen, husker jeg ikke længere, og det er også underordnet, men jeg var så ofte i Nyborg, at byen næsten føltes som mit andet hjem. Og der var god tid til at studere byen, havnen og især færges- og jernbanedriften grundigt, for eftersom jeg dengang boede i Svendborg og ikke havde bil, ankom jeg med rutebilen en halv times tid, inden færgen dukkede op. Det gav mig rige muligheder for at

kigge mig omkring. Og der var meget at se på jernbaneterrænet dengang.

Denne dag - og ud fra billederne at dømme må jeg gå ud fra, at jeg netop er ankommet med færgen M/F "DRONNING INGRID" til Nyborg Færgenhavn - fik jeg lige taget et billede af troljen, der netop er kørt fra borde, mens My 1125 holder stille på nabosporet med rangerlyset tændt. Et par spor længere væk holder MT 157 med en lang vognstamme - øjensynligt skal stammen senere afsendes fra Nyborg. MT-lokomotivet synes i hvert fald ikke at være aktivt, og der er ingen lanterner tændt.

Det næste billede er taget oppe fra den bro, der dengang førte vejen over sporterrænet. Broen er totalt væk i dag, og blot et enkelt spor er tilbage - det fører ad bagveje gennem Nyborg ud til Avernakke-tankanlægget og benyttes maksimalt én gang om ugen til udveksling af udenlandske tankvogne.

Billedet viser My 1125 spændt for vognstammen i den modsatte ende - man kan genkende flere af vognene, især de mange, markante vogne med blå presenninger. Toget er på vej op fra havnen mod Nyborg H. og videre ud i den vide verden. I baggrunden ses færgen, som

jeg kort forinden var ankommet med - men vi kan også se, at der i mellemtiden, mens jeg gik fra færgen op til broen over baneterrænet, er ankommet et tog med, hvad der ligner mindst et par blå vogne (liggevogne?) samt en rød vogn - muligvis en CKM-vogn.

Desværre er der ingen tydelige ure at se, så det er nok umuligt at efterforske hvilke tog, der var tale om, og den analoge film med det mekaniske spejlreflekskamera, jeg dengang anvendte, giver ingen svar eller forklaringer - og mine egne notater bag på papirbillederne siger kun noget om datoen, stedet, filmens nummer samt en kort beskrivelse af hændelsen, men intet eller som f.eks. klokkeslættet.

Som jeg nævnte i indledningen, da jeg genså billederne, føltes - og føles - det, som var det i går, og det er svært at forstå, at alt på billedet, hvad angår jernbane- og færgedrift, er væk i dag og har været det i over 25 år. Jeg tager mig stadig at tale om 'færgebilletterne', når jeg skal over Storebælt - så indgroet var turen med jernbanefærgerne, at jeg nok altid vil mindes på dem og tænke på de mange kopper kaffe og glas øl, jeg har nydt på den lille times sejltur - samt ikke mindst havluften og den betagende udsigt over Storebælt og Sprogø i al slags vejr.



My 1125 afgår med stort godstog fra Nyborg Fgh. mod Odense. Færgen er MF 'DRONNING INGRID' den 10. oktober 1994. Til venstre ses depotværksted Ng, i dag whisky-distilleri. Helt ude ved færgen ses en del henstillet reservemateriel. I dag ligger området stort set brak, men der vil formodentlig blive bygget boliger her inden for de nærmeste år.

Det udvalgte billede

Af Flemming Søeborg;
foto Ole Winther Laursen

Da jeg kiggede hundredevis af OWL's billeder gennem på jagt efter en 'trebenet' togførervogn, faldt jeg over dette motiv, der godt nok viser en af CUK-vognene, men nok så interessant var selve motivet - en H-maskine med et længere godstog på vej gennem det danske landskab, der imidlertid ser mere udenlandsk ud end dansk.

Det er dog Danmark, det er så vidt jeg kan se lige før viadukten i Nr. Bjert, der fører Kolding-Middelfart-vejen over banen - et fotosted, som OWL har benyttet meget, og hvor der stadig er gode muligheder for flotte motiver.

Toget i sig selv er også spændende nok, da det fremviser en række udenlandske godsvogne - forrest en italiensk 'kartoffelvogn' med spidstag, dernæst en vogn med tre specielle containere, så en godsvogn af G-typen, en gastankvogn, endnu

en G-type, så den trebenede togførervogn - de behøver altså ikke altid at løbe forrest eller bagest i godstogene - derpå følger en lukket godsvogn af ukendt herkomst eller nationalitet, endnu en gastankvogn og så ikke mindre end 12 PT-vogne, der i telelinsens gengivelse nærmere ligner små, britiske kulvogne.

Læg dertil det flotte og ret voldsomme landskab - den perfekte kulisse til dette velkomponerede billede, hvor baggrunden med fjorden nærmest ligner en større flod. Tidspunktet for optagelsen er desværre ikke opgivet, men det er formodentlig sidst i 1950'erne eller deromkring.



E-rindringsbilleder

25



Mx 1024, E 999 og SNCF-godsvogn fotograferet i Hammerum, den 12. marts 1983.

Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen

(Foto 25 – 26) Den 7. november 1981 brændte den ene rundremise i Struer af stadig uopklarede årsager. I remisen holdt blandt andet E 999, der som det sidst leverede damplokomotiv til DSB var overgivet til Jernbanemuseet. Efter branden blev det anslået, at lokomotivet var blevet så skadet af branden, at de økonomiske midler ikke ville række til en istandsættelse. Som nævnt i første del af artiklen i nr. 67 byttede DJK R 959 med Jernbanemuseets E 999, som derefter blev kørt til Århus og ophugget. Den 12. marts 1983 kom E 999 trukket af Mx 1024 gennem Hammerum, hvor toget krydsede med MR/MRD-sæt 37. Se også billederne af det samme tog, fotograferet i Ry dagen efter af K.E. Jørgensen i Spor og baner nr. 66.

(Foto 28 – 31) Om eftermiddagen den 12. februar 1977 havde Fredericia Dagblad arrangeret damptog fra Fredericia til Tinglev og retur med E 991 som trækraft. Bosiddende i Århus var det betænkeligt med det ret kraftige snefald om formiddagen; men et opkald til Fredericia godtgjorde, at der ikke var så meget sne sydpå, så af sted. På Århus H. gjorde man alt, hvad der var muligt for at holde togangen kørende.

(Foto 32 – 33) Om det skyldtes vejret, vides ikke; men E 991 kørte uden nummerplade på turen. Sneen lå i mæng-

26



E 999, Mx 1024 afventer krydsning med MR-MRD 4037-4237 i Hammerum den 12. marts 1983.

28



Mx 1045 i snevejr på Aarhus H. den 12. februar 1977.



Aarhus H. nærmest dækket af sne den 12. februar 1977.



Indlæsning af rejsegods på Aarhus H. den 12. februar 1977.



E 991 med rigelige mængder af kul i Fredericia. den 12. februar 1977.



E 991 uden nummerplade parat til afgang fra Fredericia Bane-gård den 12. februar 1977.



E 991 er nået til Kolding den 12. december 1977.



E 991 ved perron i Kolding den 12. december 1977.

der, der ikke på nogen måde kunne genere E 991, og turen til Tinglev gik nogenlunde efter planen med ophold i Kolding.

(Foto 34 - 35) Togføreren havde i dagens anledning fundet den gamle sorte uniform frem, og damptoget blev overhalet i Kolding.

(Foto 36) I Tinglev var der endnu mindre sne; men forsinkelserne rundt i landet havde på en eller anden måde bevirket, at et ordinært tog fra Sønderborg var blevet meget forsinket. Damptoget blev derfor holdt tilbage og afsendt i det ordinære togs plan Tinglev - Fredericia.

(Foto 37 - 38) De engelske jernbaneentusiaster fra 1970 vendte tilbage i 1984, og den 30. juni afgik de med K 564 og E 991 som trækraft fra Fredericia.

(Foto 39) Efterhånden var E 991 blevet fast inventar i det da-



Overhaling af E 991 med Mz med passagertog i Kolding den 12. december 1977.



E 991 i Tinglev den 12. december 1977.

37



K 564 og E 991 under igangsætning i Fredericia. 30. juni 1984 - et imponerende syn

værende DSB Damp, senere DSB Museumstog, i hvilken sammenhæng lokomotivet også deltog i kavalkaden i anledning af Lillebæltsbroens 50-års jubilæum den 15. maj 1985. Dagen efter skulle lokomotivet retur fra Fredericia til Randers med en Mo og en Do-vogn på slæb.

(Foto 40 – 41) Den 18. august 1991 var der åbent hus hos DSB Museumstog i Randers, og her deltog E 991 i festlighederne med "Märklin-lygteføring" både på lokomotiv og tender.

(Foto 42 – 43) Den 16. maj 2001 var der atter åbent hus i Randers, og E 991 havde stadig "Märklin-lygteføring".

(Foto 44) E 978 havde kørt kongeligt båretog ved Frederik IX.'s død og blev i 1977 af Tuborgfondet foræret til Fredericia kommune som monument over jernbanens store betydning

38



K 564 og E 991 med det ret lange tog afgår fra Fredericia den 30. juni 1984. Bagerst ses et par CP-vogne.

for byen. Lokomotivet blev i 1979 opstillet neden for volden ved DSB's mindelund. Et hold pensionerede lokomotivførere blev stabled på benene til at vedligeholde lokomotivet. Det gik godt i nogle år, og lokomotivet blev holdt i pæn stand; men efterhånden uddøde medlemmerne af holdet, og der kom ikke nye til. Lokomotivet blev flyttet til en parkeringsplads foran den nuværende banegård, og efterhånden forfaldt lokomotivet. Efter Fredericia kommunes trusler om at lade E 978 ophugge overtog Jernbanemuseet det tilsyneladende lidt modvilligt i 2008. Efter nogle års yderligere forfald lod Jernbanemuseet lokomotivet ophugge i 2017.

(Foto 45 – 46) I skrivende stund er ingen E-maskiner kø-reklare, så lad disse billeder af det maledede gangtøj på E 978 illustrere de overlevende E-maskiners stilstand.



E 991 med Mo og Do i Fredericia den 16. maj 1985.



E 991 i Randers den 18. august 1991.



E 991 med tre frontlanterner beundres ved remisen i Randers den 16. maj 2001.



E 978 opstillet udenfor Fredericia Banegård den 2. juli 1983.

39

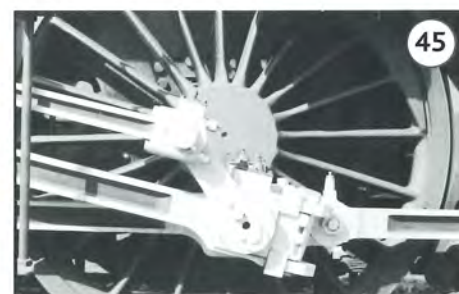


E 991 på drejeskiven i Randers den 18. august 1991.



Her ses 'Märklin-lygteføringen' til højre på tenderen på E 991 i Randers den 26. maj 2001.

42



Krumtappen på E 978 i Mindelunden, Fredericia den 17. april 1987.

44



E 978 Opstillet på Mindelunden i Fredericia den 17. april 1987.

40

43

45

46



Model af DSB passanger-
vogn litra CM i serien med
"tøndetag". CM var litra DSB

brugte til alle 3. kl sidegangs-
vogne med trækasse og efter
1934 med fællesklasse, dvs

3. kl og 2. kl. lagt sammen til
en "ny" 2. kl. Der blev bygget
over 200 stk fra 1897 til 1930.

Dekas 876101 - 876105 DSB CM 5 varianter Epoke 3

Kr. 679,-



kr. 949,-

Occre 53007

Sporvogn San Francisco. Byggesæt i træ og metal
1:24 passer til LGB skinner.



kr. 1139,-

Occre 53011

Sporvogn Buenos Aires. Byggesæt i træ og metal.



kr. 299,-

HobbyBoss 382914

Br-86-dampflokomotive 1:72



kr. 1429,-

HobbyBoss 382911

80 cm K(E) Eisenbahngeschütz Dora 1:72



kr. 389,-

HobbyBoss 382901

Br-52-kriegslokomotive 1:72



kr. 2179,-

Occre 54007

Byggesæt i træ og metal af US Damplok Jupiter
1:32



kr. 949,-

Occre 54000

Byggesæt i træ og metal af Rocket i 1:24



kr. 6899,-

Amati 171401

Orient-Express-Sleeping car n3533. Træbyggesæt
Passer til Spor 1 1:32

www.togcenter.dk

Togcenter
Blåmunkevej 1 - 3
2400 København NV
Tlf: 39 65 13 61
Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider:
Man - ons, tors, fredag 12:00 - 17:30
Lørdag 10:00 - 14:00

Alle priser er i DKK incl. moms
Der tages forbehold for trykfejl, prisændring-
er, lager og leveringstider.
Tilbudene i denne annonce er kun gældende
så længe lager haves.