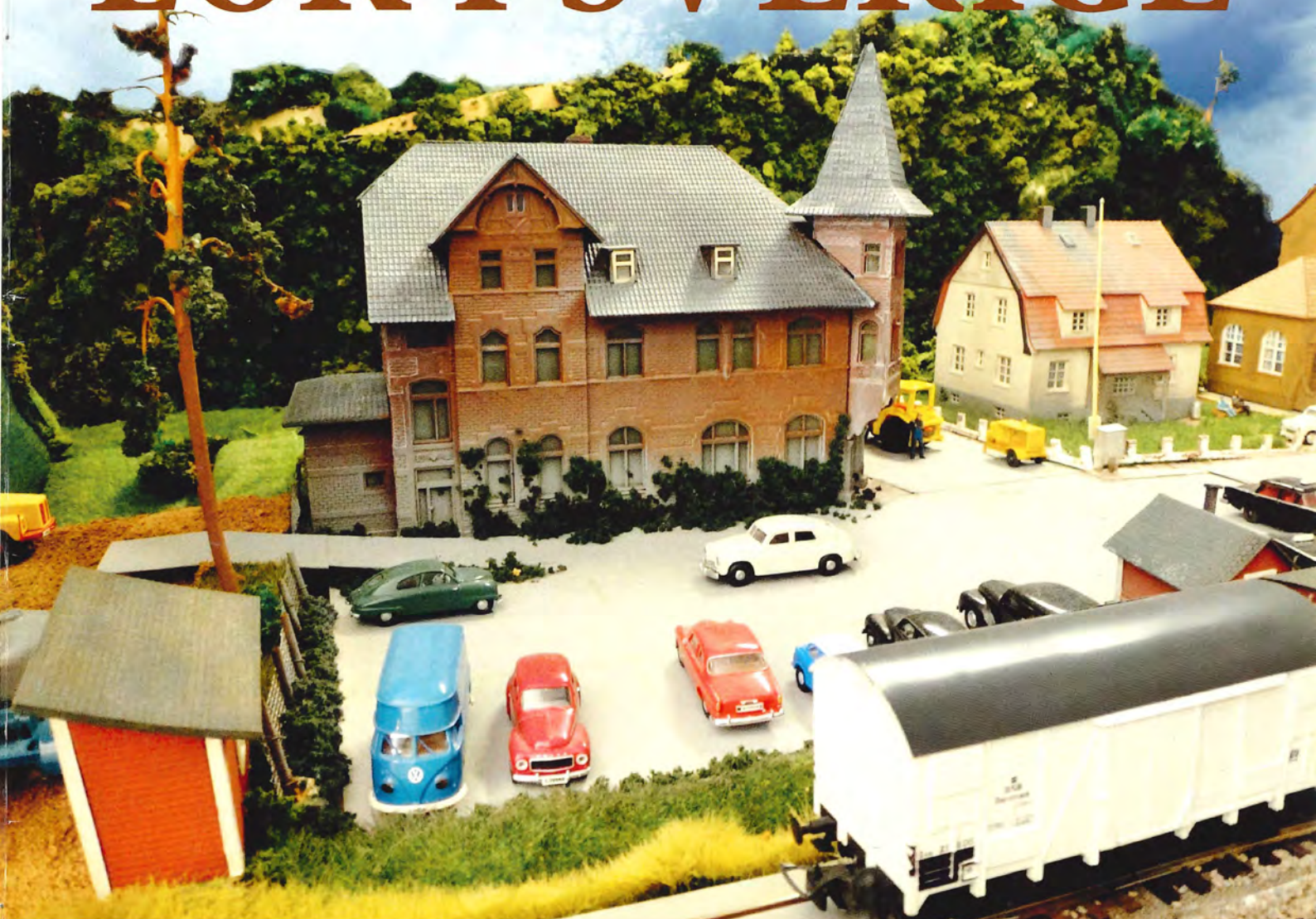


## Besøg hos LOK I SVERIGE



■ My 70 ÅR



■ INTERVIEW MED HANS TRUE - FORTSAT



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



# SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Linie 1: Nr. 73, 13. årgang 2024  
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. 1.400. Løssalgspris kr. 139,-

## Abonnementspriser for 2024:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 665,-

EU: Seks numre af Spor og baner: DKK 785,-/Euro 105,-

Udenfor EU: Seks numre af Spor og baner:

DKK 875,-/ Euro 118,-.

## 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 : MISDPK21

## Vigtigt ved betaling i netbank:

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

## 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 materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. For visse illustrationer er det ikke lykkedes at finde den retmæssige copyrightindehaver. Såfremt ophavsretten således er krænkert, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

# Leder



Af Flemming Søeborg

Foto: Jonas Henriksen.

Velkommen til nye læsere og til alle de trofaste læsere og abonnenter gennem alle årene. Man må da sige, at årsskiftet blev markeret på en helt særlig måde denne gang - heldigvis synes den overdrevne brug af fyrværkeri at være på retur, til gengæld skete der noget, der fik alle til at lytte mere efter - nemlig det meget omtalte regentskifte. Kong Frederik X. har som kronprins været protektor for Jernbanemuseet, og det ville være flot, hvis hans kommende rejser rundt i landet kunne foregå med kongetoget - en præsentationstur kunne køres ad de fleste jernbanestrækninger og give befolkningen mulighed for at se den nye regent. Nå, det er blot mine egne strøtanker, men de er til fri afbenyttelse.

DMJU afholder i år den store modeljernbanemesse den 6.-7. april i Kolding Arena. For første gang siden covid-19-periodens lukninger deltager jeg med en stand med bøger, blade, tog- og bilmodeller samt andet godt. Der vil være masser af klubanlæg, udstillere og forhandlere til dette arrangement. Kig ind og se de mange, flotte anlæg, få en snak med udstillerne og bliv inspireret.

I øvrigt vil jeg herigennem efterlyse billeder til en artikel om de modeljernbaner, der gennem årene stod på mange DSB-stationer og banegårde. Jeg mangler billeder fra stort set alle byer, bortset fra København - det er byer som Århus, Ålborg, Herning, Holstebro, Randers, Fredericia, Odense, Svendborg (et lille juleanlæg i 1980'erne), Nykøbing Fl. og evt. andre. Og har privatbaner haft lignende anlæg på banegårde? Alle oplysninger modtages med glæde.

Piko fylder 75 år i år, og deres H0-nyhedskatalog er på hele 474 sider - faktisk større end selv de største Märklin-kataloger. I øvrigt laver de to firmaer flere og flere modeller sammen, senest en model af luksustoget "Metronom", der havde en glørværdig, omend kort karriere 1999-2004 med tog Hamburg-Köln. Piko udsender nye varianter af MY - dels i rød/sort udgave med rilleudstødning, dels i den klassiske vinrøde farve - og minsanden også en Desiro i det aktuelle Lokaltogs design samt mange "DS-B"-vogne. Heljan er aktuel med postvognen litra P. Dekas/McK udsender efter flere års venten deres modeller af IC3 i næsten alle farvevarianter, dertil kommer et utal af danske godsvogne, så det virker ikke som om, at der er krise i branchen.

Kort før jul lukkede det spanske modeltogsfirma Mabar; Roco overtog i efteråret TT-producenten Kühns samlede portefølje, og i London lukkede den meget gamle hobbybutik Hattons efter 77 år. Det er nok ikke sidste gang, at der sker sådanne 'rystelser' på markedet, men der er dog også lyspunkter - Jouef kan i år fejre 80 års jubilæum med et flot program, og Märklin er klar med den svenske F-maskine - det kan måske give anledning til en af de danske varianter af den? Vi får se. Og med det vil jeg blot sige god fornøjelse med nr. 73.

Med venlig hilsen,  
Flemming Søeborg

# Indhold



## 11 My fylder 70 år



## 23 Besøg hos LOK



## 44 "Salondamperen" fra Piko

|                                                        |           |                                    |    |
|--------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------|----|
| Leder .....                                            | 2         | "Salondamperen" fra Piko .....     | 44 |
| Indhold.....                                           | 3         | Forretningsskilte fra Mipemo.....  | 46 |
| "Dut med røg" Interview med Hans True, anden del ..... | 4         | Gymnaestrada i Herning.....        | 48 |
| Tilføjelser og rettelser .....                         | 10        | 'Lokomotivet's Årsskrift 2023..... | 49 |
| <b>My fylder 70 år.....</b>                            | <b>11</b> | epoche Modellautoheft Nr. 16 ..... | 50 |
| Besøg på Järnvägens Museum .....                       | 18        | Vejlebogen 2023.....               | 50 |
| <b>Besøg hos Lars Olov Karlsson - LOK.....</b>         | <b>23</b> | Farvel til Arriva.....             | 51 |
| Bette Klaus i model.....                               | 28        | Rangeropgaven i nr. 72 .....       | 52 |
| Svendborg-Faaborg Banen - 70 år efter .....            | 30        | DSB's sidste godsvogne.....        | 53 |
| Litra EB med tyske IC1-vogne i Odense.....             | 37        | Et forvandlings-køretøj .....      | 54 |
| Supermodellen BR 103 fra Trix.....                     | 38        | Mädchen für Alles .....            | 56 |
| Pikos nye IC1-vogne .....                              | 40        | Exact-trains vogne.....            | 59 |
| Brand, dæk, sprit og sport .....                       | 42        | Vinterbilleder.....                | 60 |

## SPOR OG BANER



**NÆSTE UDGIVELSE**  
18. APRIL 2024

### Forsidefoto:

Stort billede: Besøg hos LOK i Sverige.

Foto Flemming Søeborg

Lille billede t.v.: My 70 år. Ukendt illustratør

Lille billede t.h. Interview med Hans True. Foto Hans True

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

Bestil abonnement på  
[spor-og-baner@outlook.dk](mailto:spor-og-baner@outlook.dk)  
**Seks numre 2024**  
**kr. 665,-**

Du modtager magasinet  
direkte i din postkasse.

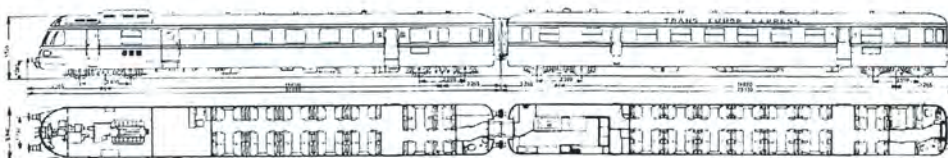
For og søn  
spører jeg en helt rigtig ...

# "Dut med røg"

## Interview med Hans True, anden del



Det imponerende, tyske TEE-togsæt VT 11.5 i München den 28. marts 1970. Foto Roger Wollstadt, flickr - wikimedia commons.



Tegning af SNCF's TEE -tog fra 1958. Slg. Hans True.

Fortalt til Flemming Søeborg

- Vi kom jo en del rundt i Danmark i første del af interviewet, men det var tydeligt, at du også har haft en international karriere. Vil du fortælle lidt mere om den?

- Jo da. I Tyskland kom jeg til at køre med deres TEE-tog da jeg skulle hjem fra juleferien i 1962/63, hvor Østersøen næsten var frosset helt til. Man kunne komme over, men med store forsinkelser på grund af isen. Jeg tog nattoget fra København, men der kom jeg for sent til min dagforbindelse fra Hamburg til Freiburg, og hvis jeg ville til byen endnu den dag, var der kun én forbindelse, og det var med TEE 'HELVETIA'. Der kom jeg til at køre med tysk TEE-tog for første gang, for på det tidspunkt havde jeg allerede kørt med det franske RGP X 2700-tog\*, og jeg havde kørt med det hollandsk-schweiziske TEE RAm-tog, jeg kørte med fra Milano til Lausanne. Det kørte videre op langs Rhinen, men jeg stod af i Lausanne.

- I tredserne kørte jeg også meget med de schweiziske jernbaner, som jeg lærte

godt at kende, og som jeg stadig har god forbindelse med. Da jeg havde fået foden indenfor jernbanerne, fik jeg fremragende kontakt til SNCF, til DB, til de polske, de russiske, de svenske jernbaner, ja også til British Rail og til de japanske jernbaner.

- Det lyder imponerende. Inden for hvilke områder drejede det sig om?

- Jeg rejste til USA som Fulbright Fellow, til Yale og Harvard universiteterne, hvor jeg både har studeret og undervist om dynamiske systemer og dynamik i bevægelse kombineret med min jernbaneinteresse. Det drejede sig meget om undervisning og teoretisk matematik og teori og læren om dynamik i bevægelse samt fænomenet 'kritisk hastighed': Kritisk hastighed, det er, når et køretøj kommer op over en vis hastighed, så begynder det at komme i svingninger, og der havde man det problem, at de målte, kritiske hastigheder lå minimum 10 % under de beregnede, og i visse tilfælde kunne vi komme ned til, at de målte værdier var blot halvdelen af de beregnede. De teoretiske beregninger var ikke meget værd.



TEE-reklamebrochure fra DB. Slg. SoB.

- Nej, men hvordan løste du det?

- Med anvendelse af den højere matematik. Jeg har haft lidt indflydelse på udviklingen af det franske TGV Atlantique - de havde regnet de ting efter, som vi havde regnet på i et ph.d.-arbejde, men der var en lille fejl i vores beregningsmodel, som franskmændene havde rettet. De havde brugt ligningerne til beregning af den kritiske hastighed for deres TGV 2 med et udmærket resultat, og det ville jeg meget gerne have bekræftet empirisk. Det kunne vi ikke herhjemme, vi kunne ikke komme op på de hastigheder, der var nødvendige. Franskmændene ville op at køre over 400 km/t med deres prøve-TGV 2-tog, men det lykkedes ikke i første omgang, for hvis de skulle op på den højeste hastighed, var de nødt til at accelerere voldsomt op igennem en kurve på prøvestrækningen. Derfor begyndte toget at svinge ved en langt lavere hastighed, før det overhovedet kom ud på lige strækning.

- Det kunne med min teori forklares ved, at uregelmæssighederne i kurven var for store, og derfor fik de toget til at svinge. Når det først svingede, så holdt



Det hollandsk-schweiziske RAm TEE-tog i retoucheret, samtidig gengivelse 1958. Slg. SoB.



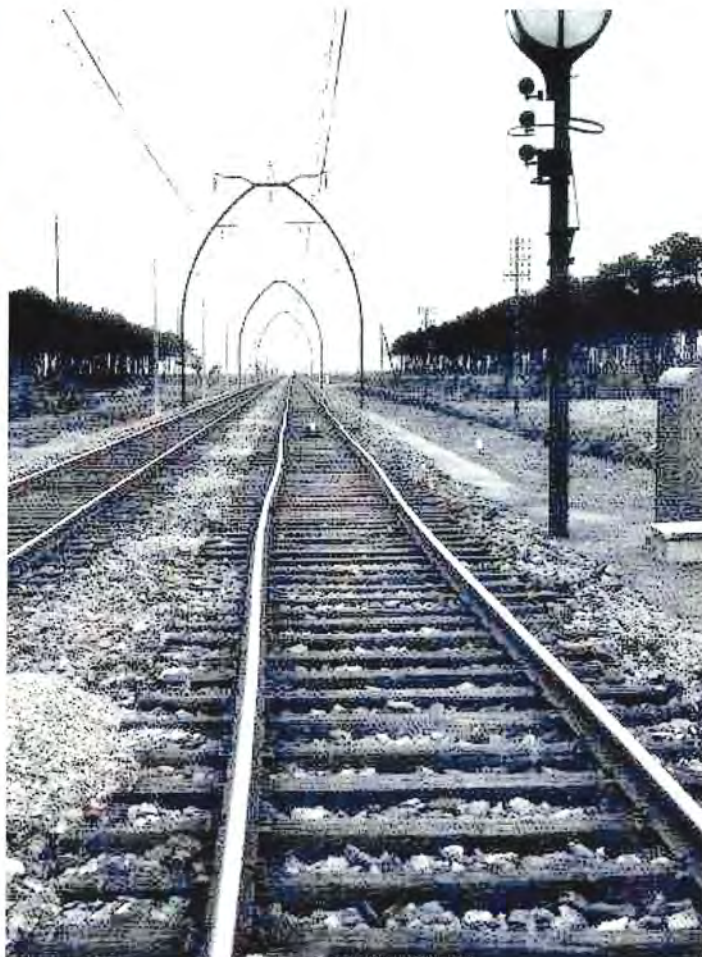
RGP X 2720 fra SNCF ved Montbéliard 1985. Bemærk, kørsel ad venstre spor er normalt i det meste af Frankrig. Foto Jossic, wikimedia commons.

det ikke op, så svingede det nemlig under den teoretiske, kritiske hastighed. Og det, som franskmændene gjorde, for de ville absolut op på over 400 km/t, det var, at de gik ud og billedligt talt lagde stenene på plads i ballasten med teskeer, så sporet var fuldstændigt plant, men det kan man ikke holde i daglig drift. Det lykkedes at komme igennem den kurve uden svingninger, og så gik toget i svingninger ved den teoretiske, højeste hastighed på lige bane.

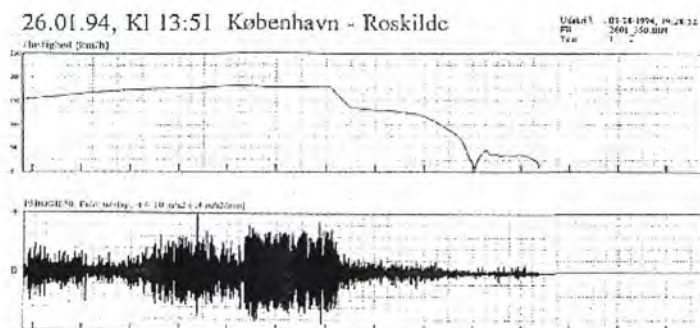
- Og det var netop hovedidéen i hele den teori, som jeg kendte i matematikken, at den skulle vise, at man havde på lige bane under den teoretiske hastighed i gamle dage to forskellige hastigheder, én, der var den 'rolige', men man kunne også samtidig, hvis bare forstyrrelsen var stor nok, opnå at få toget til at svinge. Det vidste franskmændene på det tidspunkt, og så var teorien altså også eksperimentelt bekræftet, og så var sagen jo hjemme.

- Hvilke andre opgaver har du haft?

- I DSB Rådgivning blev der skrevet en rapport, HS 94, med fokus på danske højhastighedstog i forbindelse med, at DSB skulle købe de nye IR4-tog, hvor jeg som rådgiver fra ES Consult deltog. Da jeg var konsulent, fik jeg også lidt at sige, da de skulle bygge Øresundstunnelen, for der var problemer med to højhastighedstog, der kommer forbi hinanden. Svenskerne ville have én stor, dobbeltsporet tunnel, men jeg havde allerede erfaring fra Frankrig med, at det var meget dårligt ved de høje hastigheder, fordi den relative hastighed mellem de to tog ville blive 400 km/t.



Sådan så sporet efter verdensrekorden på 331 km/t i 1955 med BB 9004 i Sydfrankrig ud - det var en hård belastning, som krævede justering af sporet bagefter. Foto La Vie du Rail.



Disse to diagrammer viser fænomenet 'kritisk hastighed' sammen med lidt tekst. De stammer fra en forsøgsrække med et IC3 tog, som blev udført af det gamle 'DSB Rådgivning'. Det nederste diagram viser den vandrette acceleration af en af togets bogier. Maksimalhastigheden er 170 km/h. Diagram: Hans True/DSB Rådgivning efter tilladelse fra Banedanmark.



Fabriksskiltet og hastighedsrekorden på SNCF BB 9004. Foto Hans True.

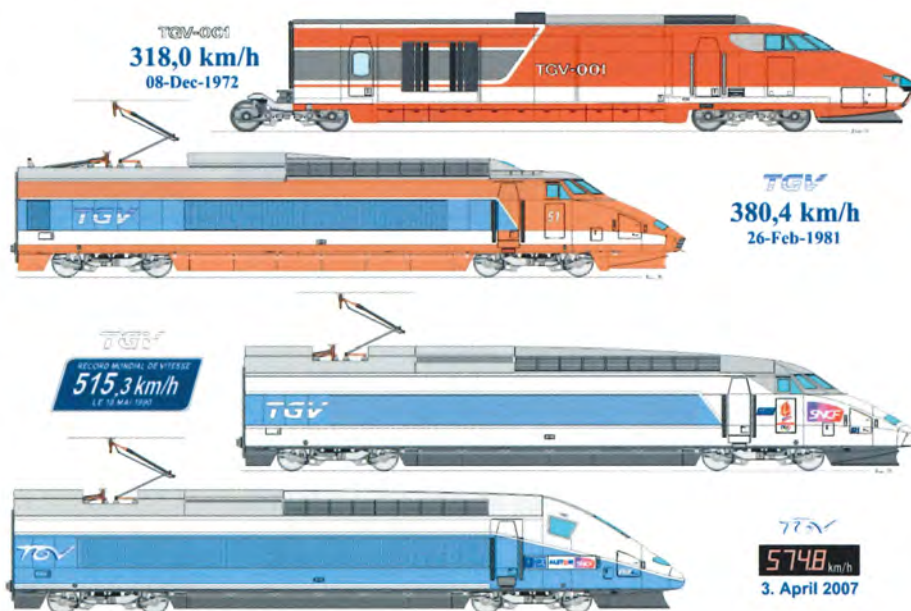


Et TGV Atlantique i al dets magt og væld. Foto Hans True.

- DSB fandt ved Storebælt ud af, at selv om der var lavet to tunnelrør, kunne der rives en dør ud af IR4 ved høje hastigheder, men to tog ville passere hinanden med endnu højere hastighed. Derfor anbefalede jeg meget stærkt to enkelt-tunneller, hvilket altså også bevirkede, at DSB satte sig igennem over for svenskerne, som ville have en dobbeltsporet tunnel. Så var der nogle problemer også i forbindelse med ind- og udkørslerne fra tunnelen, som gav anledning til lufttryk og stød, og der var jeg kommet i forbindelse med British Rail, hvor en af verdens førende specialister, som jeg kendte, arbejdede, og han udformede så tunnel ind- og udkørslerne for Øresundsforbindelsen. Så der er jeg altså kommet ind og har lavet noget praktisk.

- Ja, det kan vi jo alle være glade for - men hvad har du haft med at gøre ved IC3-togene?

- Med hensyn til IC3-togene var jeg ikke med som rådgiver. Der var et problem med sammenkoblingen. Ingeniørerne ved DSB var bange for, at bælgene foran ved høje hastigheder (180 km/t) i modvind, i stærk storm ville falde sammen, så der blev jeg bedt om at finde ud af hvor stort tryk, der skulle være i bælgene, for at det ikke skulle ske. Vi lavede beregninger, det var meget grundlæggende. Og der viste det sig så, at trykket skulle være så stort, at bælgene ikke kunne stødes sammen, og så nåede vi frem til, at trykket skal tages fuldstændigt af dem, når de skal sammenkobles. Og så blæser man dem op igen efter sammenkobling.



TGV 0, TGV 2, TGV Atlantique, TGV ... 2007. Illustration Boris Lux, Hamborg. Kilde Wikimedia commons.



SNCF TGV 2 nr. 17, Strassbourg 1981. Foto Flemming Søeborg.





IC3-sammenkobling. På billedet til venstre ser man, hvordan bælgen er tømt for luft. På billedet yderst til højre er de to tog sammenkoblede, og bælgene fyldt med luft igen. Odense den 12. december 2023. Foto Flemming Søeborg.



deres penge i aktier, undersøger da først, om foretagendet er noget værd, og det var tydeligt, at Deutsche Bundesbahns infrastruktur på det tidspunkt var meget lidt værd! Det ser man også, efter at de har fået deres højhastighedstog, men skinnenettet har efterfølgende været igennem store reparationer, og tyskerne er ved at få hold på det nu.

- I Schweiz er deres 2000-års plan skudt i sæk, den kunne ikke holde, nu kan de lave en ny til 2035, og først dér skal jernbanenettet være bragt helt i orden.

Jeg er i øvrigt lidt skuffet over, at et tidskrift som 'Eisenbahn Magazin' for over halvdelens vedkommende drejer sig om modeljernbaner - jeg havde selv en modeljernbane for nogle år siden, men den har jeg taget ned i 1992.

- Hvilke andre problemer er der på jernbanerne?

- Der var én stor fejl ved digitaliseringen: Man tog i begyndelsen mennesket ud af arbejdet og troede, at man kunne digitalisere det hele ned til sekunders nøjagtighed. Men når man for eksempel syd fra først ser indkørselssignalet til Næstved få hundrede meter før signalet og det fremskudte signal fra Viborg i Langå 400 meter før Langå stations indkørselssignal, er det ikke langt nok til at bremse ned til nul foran indkørselssignalet, hvis det viser 'stop' fra den tilladte strækningshastighed. Der skal menneske/erfaring og strækningskundskab bagved, man skal kende alle enkelthederne på strækningerne. Det, der blev indført af DSB, var derfor et menneske/computersystem, og det blev gjort fremragende.

- Når man nu ved det, og ved, hvor de steder er, så kan man også bygge det



Meget af arbejdet med sporrenovering er i dag automatiseret. Ballastrensetog fra Banedanmark, Østbanegården, Århus november 2004. Foto Nils Bloch.



Omkring år 2000 var det tyske skinnenet nedslidt og næsten værdiløst. BR 143 og 218 333 med Regionaltog på Hamburg Hbf. i 2010. Foto Hans True.



ICE 4 er flot og hurtigt, men alligevel er punktligheden på det tyske skinnenet meget lav som følge af manglende vedligeholdelse. Foto Hans True.



Et flot og kraftfuldt lokomotiv, SBB Re 460 ses her i Zürich januar 2016, men nye tider kræver nye tog og planer, der overholdes. Foto Hans True.



Togføreren forhører sig hos lokoføreren på BR 411 i München før afgang til Hamburg juni 2000. Foto Flemming Søeborg.



Et af de nyere togsæt hos SBB, RABDe 500 fra år 2000, benævnt ICN i Zurich, januar 2016. Togene kører 200 km-t og kan kræn-ge i kurver. Foto Hans True.

ind i systemet, så i dag er det hele digitaliseret, men det begyndte med et menneske/computersystem. Man måtte også klippe en hæl og hugge en tå. Man kunne gå ned til, på visse strækninger, for eksempel S-togene, at køre med halve minutter, men man kunne jo ikke køre med hundreddele, man kunne ikke køre med sekunder eller dele af sekunder. Det gjorde computeren, men det måtte man korrigere op eller ned, og det fandt man ud af - med den nøjagtighed kunne man overhovedet ikke køre, for hvis der skulle en kørestol ombord på et S-tog, så tog det et halvt minut, mindst. Hvis togene skulle køre med den optimale afstand på to-et-halvt minut, så ville man være nødt til at forsinke alle de efterfølgende tog, så der måtte man også modificere det noget, men det var en lærdom, som DSB selv fik. (fortsættes)

\* RGP X 2700 - Rame à Grande Parcours - langdistance-togsæt, bestående af motor- og styrevogn.



De internationale forbindelser mellem Frankrig og Schweiz varetages bl.a. af TGV Lyria fra SNCF, her i Zürich januar 2016. Foto Hans True.



Placeringen af signaler er vigtig. Her er forsignalet til Ringe for tog fra Odense placeret til venstre for sporet på grund af kurven den 11. december 2020. Foto Flemming Søeborg.



Præcision. S-tog forlader Nørreport station 1986. Foto DSB.

## Tilføjelser



DBJ M 4 ophugges, Rønne 18. juni 1964. Foto KEJ.



DBJ M 5, Rønne den 18. juni 1964. Foto KEJ.

Artiklen om motornumrene på de bornholmske motorvogne fik K.E. Jørgensen til at sende et par lettere bedrøvelige billeder af motorvognene - bedrøvelige, fordi det ene viser ophugningen af DBJ M 4 den 18. juni 1964, altså fire år før nedlæggelsen af DBJ. Det andet viser DBJ nr. 5 samme dag, endnu intakt.

## Et dødsfald



Georg Schmidt. Arkiv Asger Christiansen

### Georg Schmidt, Århus, er død.

Hans store interesse var damplokomotiverne og mange detaljer om deres benyttelse, altså maskinløb. Han havde det ikke fra fremmede, idet hans far var lokomotivmester på DSB-depotet i Århus. Georg arbejdede som ung på Meteorologisk Institut, men skiftede til et langt arbejdsliv ved DSB. De seneste arbejdsår gjorde Georg tjeneste i blokposterne på Århus H. Georg Schmidt havde en kolossal viden om jernbaner og dertil et omfangsrigt arkiv, der rakte mange årtier bagud. Dertil kom en stor samling af fotos, han selv havde taget. Han delte altid gerne ud af sin viden til andre entusiaster og på [www.jernbanen.dk](http://www.jernbanen.dk).

Georg Schmidt faldt på et ikke ryddet fortov i Holme i december 2023 og kom så slemt til skade med læsioner i hjernen, at hans liv efter en sygdomsperiode ikke stod til at redde. Georg Schmidt blev 77 år og efterlader ved sin alt for tidlige død et stort tomrum for eftertiden. Æret være hans minde.

Tak til Asger Christiansen, Århus, for mindeordene.

# My fylder 70 år



Tegning af My-lokomotiv med Lillebæltsbroen i baggrunden ca. 1957. Tegning Erling Nederland.



Nye tider på vej. E 986 + My 1122 ved færgelejet i Korsør 1959. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.

Af Flemming Søeborg

J a, hvem skulle have troet det for 70 år siden - at My-lokomotiverne stadig nyder yndest og berømmelse i vide kredse? At adskillige af dem stadig er 'fit for fight' som det hedder på nydansk og kører mange steder, ikke kun i deres hjemland, Danmark, men også i Sverige, Tyskland og muligvis andre steder, ud over deres andre gamle territorier i Norge og Ungarn samt - for deres nære slægtninge - endvidere i Belgien og Luxembourg? Det må vist siges at have været en kanonsucces, som det daværende DSB kunne tage æren for.

My-lokomotivet var den lykkelige erstatning eller udvikling, efter at danske

lokomotivfabrikker ikke længere kunne holde trit med udviklingen i årene efter Anden Verdenskrig. DSB søgte ny og bedre traktion til afløsning for den dyre, ineffektive og meget omkostningstunge dampdrift, men spørgsmålet var, om DSB skulle satse på elektrisk drift, gradvist udbygget fra Sjælland og derfra ud over hele landet, eller om man skulle vælge den nemmere løsning, dieseldrift? Valget faldt, efter grundige undersøgelser, på dieseldrift i stor målestok, især fordi den nye infrastruktur hertil ikke var så omfattende som ved fuld overgang til eldrift, og også fordi olien dengang var billig, rigelig - og så viste det sig, at amerikanske diesellokomotiver var særdeles driftssikre.



Ukendt My med 'Nordpilen' venter på afgang fra Fredericia sidst i 1950'erne. Foto Hans True.

DSB fik politisk opbakning til at bestille fire nye, store My-diesellokomotier, men man var åbenbart ikke 100 % sikre på, om motorerne virkelig var så gode som lovet af producenten GM-EMD, så for en sikkerheds skyld bestilte DSB en reservemotor - efter sigende til stor forundring producenten, som havde fremstillet tusinder af motorer inden da. DSB havde nok minderne om 1930'ernes udfordringer med danske diesellokomotiver i tankerne...

Lokomotiverne skulle bygges af den svenske virksomhed NoHAB i Trollhättan, der havde licensen til byggeriet, men der var stor dansk påvirkning af projektet. Frichs skulle levere over- og underdele til tre af de fire første loko-



My 1112 med tog 2045 passerer Fredericia banegård den 23. maj 1958 kl. 13.00. Foto Hans True.

motiver. Den dynamiske, flotte formgivning synes at stamme fra den amerikanske chefingeniør Fred Shea, der tog udgangspunkt i virksomhedens type F7, men tilpasset europæiske forhold. DSB's arkitekt Bording stod for selve det fantastiske, safrangule vingehjul. Farven på vognkassen, marron (vinrød), var samtidig den, som DSB's nyeste passager-vognsmateriel (stålvogne) var bemalet i. Tidligere havde trævognene været lake-rede, mens de pladebeklædte kupévogne var mørkerøde (omtrent som farven på blyanterne "Skjoldungen"). Lokomotiverne fik cremefarvede fartstriber hen ad siderne, mens litreringen var den traditionelle, skyggede skrifttype fra 1888 med den gule krone. Op til nr. 1124 havde lokomotiverne ikke numre på fronten, men da den jernbaneglade kong Frederik IX. gerne ville kunne se hvilket lokomotiv, der trak de tog, han kørte i, blev numrene herefter påsat også på fronterne. Den skik har DSB heldigvis bevaret.

### Sejrstog(t)et

Det første My-lokomotiv blev afleveret for 70 år siden i Helsingør netop på denne tid, den 7. februar 1954, og efter præsentationen af det blev det prøvekørt intensivt. Det viste sig, at lokomotivet til fulde levede op til de opstillede krav og specifikationer, så der var ingen tvivl hos DSB: Dieseldrift med sådanne lokomotiver var vejen frem. Godt nok var de dyre, der skulle opbygges ny infrastruktur (remiser, værksteder, olieanlæg m.v.), personalet skulle omskoles, men til gengæld kunne ét lokomotiv med blot én lokomotivfører trække meget lange og tunge tog med høj hastighed, med mindre forbrug af energi og længere tid mellem værkstedsopholdene, så alt i alt



My 1132 og E 984 samt hele tre CLE-vogne på København H. den 1. juni 1963. Foto Frank Stenvall.



My 1150 med Bn-vognstamme på Rungsted Kyst omkring 1970. Foto K.E. Jørgensen.



*Ukendt MY med godstog passerer Dybbølsbro og Post VII omkring 1971. Foto Nils Bloch.*

var det en bedre investering. Endvidere var et diesellokomotiv 'altid køreklart' og krævede ikke den konstante bevågenhed, når det holdt stille - damplokomotiver skulle jo normalt holdes opfyrede i dage- eller ugevis, hvorefter der forestod et større rengøringsarbejde. Der var altså meget at spare og at vinde ved dieseldriften. At lokomotiverne måske larmede og stadigvæk forurenede, betød mindre - ord som arbejdsmiljø hørte endnu til de fremmedord, der ikke var indført...

De fire første MY-lokomotiver fik snart følgeskab - den ekstra motor blev brugt til et nyt lokomotiv uden motor, og op gennem 1950'erne blev der leveret 44 eksemplarer af MY - nu med større motorkraft. Sideløbende hermed blev de noget mindre sidebanelokomotiver litra Mx leveret - de var lidt kortere og havde anderledes placering af imdsugningsgitrene på siden. I 1964-65 fik DSB endnu en serie på 14 MY, hvorefter leverancerne standsede (få år senere blev leveringen af de meget større litra Mz påbegyndt, men det er en anden historie).

### Dansk 'slutspurt'

Et lidt bizart og tragikomisk mellemspill var bygningen af to danske MY, 1201 og 1202, af B&W samt Frichs. Lokomotiverne var resultatet af politisk lobbyarbejde, fordi man ønskede dansk produktion af lokomotiver bibeholdt. De to lokomotiver skulle konstrueres således, at DSB i givet fald ville kunne erstatte B&W-motorerne med GM-EMD-typer - tiltroen til de danske lokomotiver var ikke stor!

Lokomotiverne var meget længe under konstruktion, men da de endelig blev præsenteret i 1957 og 1960, vakte de stor opmærksomhed, specielt på grund af



*MY 1110 og en anden MY med sneplov, Bn-stammer, København H. før det nye perrontag og elektrificeringen blev etableret, april 1982. Foto Olaf Hermansen.*



*I forbindelse med designskiftet i 1972 og frem fik også MY nye farver. Her titter en ukendt MY frem fra depotet i Nyborg marts 1983. Foto Olaf Hermansen.*



*Også en opgave for MY. MY 1147 trækker den 8. september 1973 en vogn fra S-togsulykken dagen før til Østerport station. Foto K.E. Jørgensen.*



Mens alt endnu så lyst og godt ud for DSB. My 1111 'Grillen' med IC-tog syd for Århus, cirka 1985. Foto Hans Peter Christensen.



Stort IC-tog med forspand afgår fra Ålborg i 1980'erne med My 1141 forrest. Foto Leif Ørndorf.



I september 1991 holdt My 1108 med krone på fronten i Svendborg sammen med endnu en My, da de store godstræk krævede forspand. Foto Flemming Søeborg.



My 1135 + My 1120 er ankommet til Svendborg med dagens godstog maj 1993 - blot fem år senere var det forbi med godstog her. Foto Flemming Søeborg.

den 'omvendte' formgivning af fronterne i forhold til de originale My'er. Deres meget fremspringende frontpartier gav dem flere øge- eller kælenavne, herunder Marilyn Monroe ("Marilynerne") og Sophia Loren, men da de ofte måtte på værksted for at blive repareret, fik de andre, mindre flatterende tilnavne som "My Fair Lady" eller "Martin Luther"\*. Efter en kortere årrække opgav DSB My 1201 og 1202 helt og lod dem ophugge i al stilhed i Odense.

De amerikanske My'er fortsatte og fortsatte i driften, de gennemgik flere ombygninger, men med tiden blev de ret overbelastede. Især den stigende pendlertrafik på Sjælland med de mange stop og igangsætninger tog hårdt på lokomotiverne, og ofte måtte de køre i forspand - for eksempel var det sidst i 1990'erne et dagligt syn, at godstogene på Svendborg-

banen blev trukket saf to My. En kort tid blev Mz benyttet, men det hele løste sig, da DSB opgav godstrafikken helt. Mx'erne var udrangeret flere år forinden, men mange af disse mindre søstre blev solgt til privatbanerne - hvilket i øvrigt også gjaldt for My.

#### Efterlivet efter DSB-æraen

Det viste sig hurtigt, at der var efterspørgsel efter de gamle, men veltjente lokomotiver fra GM-EMD, så et stort antal blev solgt til nystiftede operatører i ind- og udland efter liberaliseringen af jernbanemarkedet i løbet af 1990'erne. De gamle lokomotiver skiftede hyppigt ejere, blev ommalt tilsvarende og kunne og kan stadig opleves, nu i reglen som maskiner ved sporombygning, men også til fremførsel af de relativt få godstog, der endnu kører i landet.

Jeg havde fornøjelsen af at høre My'erne sætte i gang med Papirtoget fra Fruens Bøge for efterhånden mange år siden. Selvom jeg boede en god kilometer fra stationen, gik lyden fra motorerne klart igennem skoven. Og når Papirtoget skulle ind på hovedsporet gennem Odense, accelererede det et godt stykke udenfor selve banegården, så når det passerede perronerne, var det allerede oppe i god fart - det skulle jo nødigt sinke de vigtige IC3'er på strækningen over Østfyn. Det var en oplevelse for alle sanser - men mange passagerer på perronerne holdt sig for ørerne og følte sig tydeligvis ikke tilpasse ved denne larm og støj, der for nogle nok mindede om Dante i Helvede...

Såvel det første som det sidste My-lokomotiv, nr. 1101 og 1159, er bevaret i flot stand, mens en jernbaneklub har My



Den sidste og den første My side om side i Odense den 24. august 2001. Foto Flemming Søborg.



My 1126, 'Graffiti', under testkørsler med ACTS-systemet oktober 1989. Foto Hans True.



Papirtoget med DJ My 1158 og en og en ukendt Mx drøner gennem Odense ude fra Dalum Papirfabrik den 20. marts 2006. Foto Flemming Søborg.



Den hvid-rødmalede My 1105 med flere 'slægtninge', bl.a. SNCB i Randers ved Åbent Hus den 15. maj 1999. Foto Flemming Søborg.



My 1101 tilbageført til oprindelig bemaling som museumsmaskine afgår med udstillingsmateriel til krigsudstilling på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Som det ses, er der tale om et særtog. Nyborg Fgh. 30. marts 1995. Foto Flemming Søborg.



My 1108 blev i 1990'erne omdannet til Tjenestelokomotiv og malet gult. Her holder det ved Leje 1 i Nyborg Færge en søndag morgen i 1996. Foto Flemming Søeborg.



My 1101 måtte finde sig i meget, herunder i denne H.C. Andersen-foliering i 2005 på Danmarks Jernbanemuseum. Foto Flemming Søeborg.



Efter tjenesten hos DSB blev flere af My-maskinerne overtaget af andre operatører. My 1122 blev købt af Privatbanen Sønderjylland og ses i Tønder den 29. september 2000. Foto Flemming Søeborg.



EG 3110 afventer afgang sted med My 1122, 1124, 1119 m.fl., Odense vinter 2005. Foto Flemming Søeborg.

1126 "Graffiti" bevaret. Flere andre maskiner, bl.a. nr. 1104, er bevaret af klubber eller foreninger, men er så vidt vides ikke driftsklare i dag.

Så hermed en gratulation fra en næsten jævnaldrende entusiast, der ovenikøbet fik den ære at udarbejde dokumentationen til Roco-modellen af My - blot en måneds tid adskiller My 1101 fra undertegnede's fødselsdag. Tillykke MY, du har gjort det godt, og du satte virkelig dit præg på alle danskeres opfattelse af jernbanen. Godt gået! Må du og dine frænder køre mange kilometer fremover.

\* MY Fair Lady - titlen på en musical, hvor hovedrolleindehavensken måtte melde fra i sidste øjeblik før premiøren i 1960.

Martin Luther skulle have sagt "Jeg står her, og jeg kan ikke andet", da han slog sine 95 teser om kristendommen op på kirkedøren i Wittenberg 1516. De danske My-lokomotiver holdt også mere stille, end de kørte.



My 1112 blev delvist 'afklædt' i juni 1998 og fungerede som lille biograf gennem mange år på museet i Odense. Foto Flemming Søeborg.



My-lokomotiverne fik mange farver hos de nye operatører. Her ses en ukendt, rød Contec-My og Contec 1158 i Odense den 13. juni 2016. Foto Flemming Søeborg.



Nye tider. My 1101 holder som en hilsen fra fortiden ved siden af et nyfolieret rødt ER4-togsæt i Odense den 31. marts 2023. Foto Flemming Søeborg.



Viking Rail My 1146 med istapper i 'håret', Odense den 30. november 2023. Foto Flemming Søeborg.



Og så kører vi ud af historien. For- eller bagenden af My 1129 transporteres til privatperson ca. 1998. Foto Flemming Søeborg.

Tyskland

# ModellBAU

# Schleswig-Holstein

24537 Neumünster

(ved Kiel)

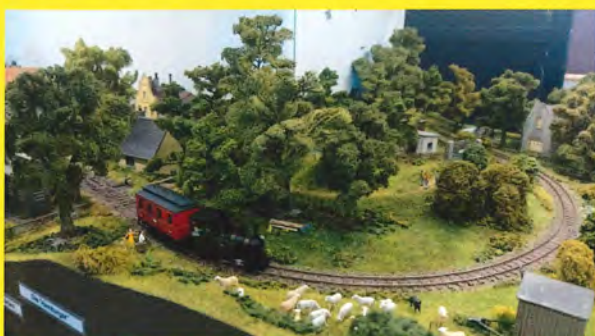
Holstenhallen

Justus-von-Liebig-Str. 2-4

lørdag 10-18, søndag 10-17

20 modeljernbaner, mere end 40 forhandlere

Modelskibe, fjernstyrede trucks & entreprenørkøretøjer, RC-Cars, militærmodeller og meget mere!



www.bv-messen.de Fax: 0049-2553-98775  
E-Mail: info@bv-messen.de

# Besøg på Järnvägens Museum

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I foråret 2023 fyldte det svenske Järnvägens Museum i Ängelholm 25 år. Jeg nåede ikke at besøge museet på selve jubilæumsdagen, men jeg fik besøgt det i efteråret – de første mange år efter åbningen af det besøgte jeg det ellers hvert år til sæsonstart. Som regel var der ganske mange modelbaneanlæg udstillet samtidig med, at der også var mange boder med salg af modeltog.

Siden jeg var der sidst (for omkring 15 år siden), er der kommet ny indgang, meget flot og indbydende med stort caféområde og tilknyttet souvenirbutik. Museets forhenværende leder, Lars Olov Karlsson (LOK), tog imod mig, og sammen gennemgik vi museet. Jeg lagde mærke til, at flere ting var nye, og at udstillingen var meget pædagogisk opbygget – for eksempel kunne man ved tryk på knapper se, hvorledes forskellige håndsignaler afgives, og hvad de betyder. Også de forskellige arm- og skivesignaler kunne betjenes, og der var udmærkede informationstavler overalt.

Et andet, spændende indslag er togsimulatoren, hvor man tager plads på nogle bænke som i en biograf. Så begynder togturen med et damplokomotiv med lyde og en film, hvor toget langsomt sætter i gang. Snart mærker man rystelserne, bænken vibrerer og ryster voldsomt, lydniveauet stiger tilsvarende, og vi 'passagerer' rystes fra side til side som i et skrullende tog på ujævne spor. Det er i sandhed en voldsomt rystende oplevelse, hvor vi 'passagerer' rent faktisk bliver rystet godt sammen.

Lidt efter skifter scenen til et ellokomotiv af D-typen, her er kørslen stadig lidt rå, men knapt så voldsom, og lydene er anderledes. Turen slutter så med en tur i X 2000, der glider nærmest lydløst hen over sporene med kraftige krængninger i kurverne. Speakeren stiller spørgsmålet om, hvor hurtigt det vil gå i fremtiden, mens farten sættes op til flere hundrede kilometer i timen, inden turen slutter igen. En god oplevelse!

Der er udstillet mange, interessante genstande, flere af dem opstillet i realistiske miljøer, og der er også mange modeller og dioramaer, men det allerbedste er stadigvæk det 'mini-Sverige' på LGB-spor, som LOK fik opbygget inden åb-



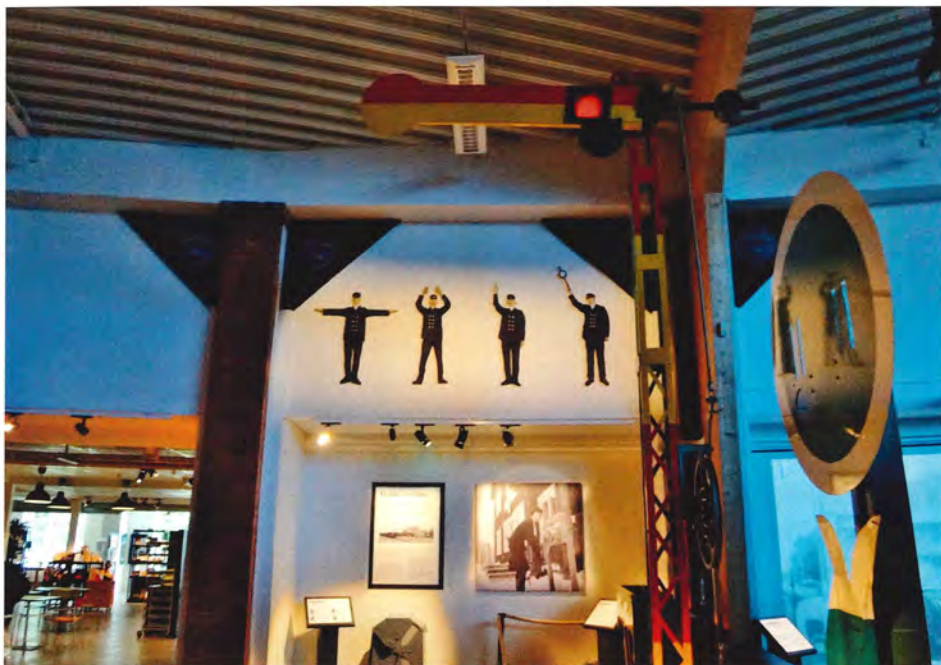
Advarsel for damptog - de svenske vejskilte har gul baggrund, fordi de dermed er mere synlige i snevejr. Det er godkendt af EU....



Caféen med disk - og serveringsbakkerne skal anbringes på havebaneskinne - jo, det er gennemtænkt på museet.



Model af remisen i 1929, som i dag udgør en stor del af museet - desværre med reflekser og en grim skygge på billedet. Modellen er i skala 1-160 og meget veldetaljeret.



De fire 'sprællemænd', der afgiver håndsignaler, kan aktiveres med trykknapper for publikum.



'Rallare' (banebørster), lavet af gamle skinnespigre - meget opfindsomt kunstværk.



Lokomotivslaget ved Rainhill i Storbritannien 1829, der endeligt afgjorde damplokomotivets fremtid - et meget flot diorama.

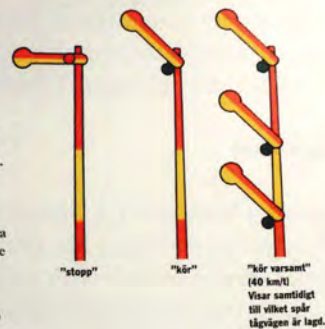
ningen i 1998: Det er en koncentration af Sverige, et kæmpe-diorama på cirka ti meters bredde og fire-fem meters dybde, hvor omkring ti specialbyggede togstammer kører en paradedetur på skift med tilhørende forklaring om de enkelte tog og samfundsudviklingen. Det er som en fantastisk teaterforestilling og det suverænt bedste udstillingsanlæg, jeg kender til.

Blandt de spændende togtyper er en hestetrukket bane, hvor hesten faktisk bevæger benene, der er eksempler på de første damplokomotiver i Sverige, på udviklingen inden for den elektriske drift, men også de så velkendte daddelæsker (afrundede skinnibusser) præsenteres på dette geniale anlæg, der er holdt i omtrentlig skala 1:32. For mig er det et meget glædeligt gensyn at se dette anlæg, som jeg kunne ønske mig, at noget lignende også fandtes på Jernbanemuseet i Odense. Det er levende og anvendt historiefortælling for

## Semafor

Semaforen informerer lokføreren om han får køre videre eller om han må stoppe. De fleste semafore var infartssignaler til stationer, men de anvendtes også som udfartssignaler fra stationer, eller som signaler ved lastpladser og ved åbningsbare broer. Semaforen kunne ha en, två eller tre vingar.

Denna semafor kommer från Åseda på smalspårslinjen Västerås-Västervik. Den användes som udfartssignal ända fram till 1993. Semaforen visas här i rekonstruerad skick.



Svenske armsignaler var 'omvendte' af vore pga. venstretrafikken - og så var de rødgule som vejskiltene.



*Det begyndte med hestetrukne jernbaner, som det ses på det store modelanlæg i skala 1:32.*

store som små, og det er et paradeeksempel på, hvad man kan formidle med noget så enkelt som modeljernbaner.

### Flot beliggenhed

Desværre var der meget lidt 1:1-materiel at se udendørs (inde i museet er der blot enkelte stykker jernbanemateriel udstillet, for eksempel et damplokomotiv, man kan prøve at trække, og en køretråds-skinnebil). På drejeskiven udenfor holdt en rangertraktor Z 67 630, inde i skoven holdt en O-vogn og rustede langsomt op, og ude på godsterrænet holdt en stamme med fire beholdervogne – undervisningsobjekter for eleverne på Trafikverksskolan. Og så holdt "Märklin-lokomotivet", det grønne Da 903, ved den gamle indgang - dette lokomotiv blev under stor bevågenhed omdannet til udseende som den legendariske Märklin-model 3030 fra 1950'erne - så kunne selv de største skeptikere forvise sig om, at Märklins model var rigtig!

Det kan være en fordel at besøge museet uden for sæsonen, da man så meget desto bedre kan studere den interessante udstilling i ro og mag. Under rundgangen fik jeg også forevist kontorerne og biblioteket, som er helt nyindrettede og virker meget indbydende, og selve beliggenheden af museet - lige op til den delvist fredede Kronoskog (Kroneskoven) med hovedstrækningen til den anden side - er stadig meget tiltrækkende. Og så er byen Ängelholm meget smuk med gode restauranter og andre tilbud.

### Banegården

Ängelholm banegård fra 1885 er en velholdt bygning, der ligger lige i periferien af byen. Desværre er den hyggelige café med servering på perronen forsvundet. Det var ellers dejligt at *fika* (drikke kaffe) med en kanelbullar og se togene komme og afgå, men fortæringen må man selv medbringe fra en af byens kiosker. I den



*Senere kom damplokomotivet til og prægede udviklingen af banerne kolossalt - udviklingen fortælles gennem forskellige togtyper.*



*Rc-lokomotiverne har nærmest været enerådende gennem adskillige årtier hos SJ.*



*Kavalkaden afsluttes med X 2000 og alle de andre tog i drift på én gang - det virker som en hel symfoni.*

halve times tid, jeg gik omkring på stationen, ankom to Øresundstog (mod Göteborg) og ét Pågatåg (mod Helsingborg), men dagen før havde jeg også set X 2000 samt flere godstog, der buldrede forbi.

Det er nemt at komme til og fra Ängelholm med bil, færge og/eller tog. Der går direkte tog fra København H. (Øresundstog), fra Helsingborg kan man også tage Pågatåg.



*Et kig ind i biblioteket og administrationslokalerne.*



*Et Da-lokomotiv 'omdannet' til et Märklin-forbillede i skala 1-1.*



*Den støbte nummerplade på 'Märklin-lokomotivet'.*



*Lars Olov foran 'Märklin'-lokomotivet.*



*Et af de flotte, nye Pågatåg og 'Märklin'-lokomotivet foran museet.*



*Godsvognene tjener til undervisningsbrug.*



Der er blot en enkelt rangertraktor, Z 67 630, opstillet på drejeskiven udenfor remisen.



Banegården har stadigvæk en åben ventesal, men billetsalget var 'stängd', da jeg var der.



Ängelholm banegård er en smuk og velholdt bygning fra 1885, nok lidt skæmmet af moderne køretråd, men sådan er det jo.



Den 28. april 2000 så der således ud på banegården i Ängelholm - passagererne måtte frit færdes over sporene for at komme til og fra perron 2.



En sammenligning med samme sted, men set fra modsat hold i 2023. Nu skal man benytte en ny bro over sporene. Pågatåg og Øresundstog i Ängelholm, søndag den 23. september 2023.

# Besøg hos Lars Olov Karlsson - LOK

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af Nordens flittigste forfattere på jernbaneområdet er Lars Olov Karlsson med den fornemme forkortelse LOK, der i årtier har skrevet om store og små jernbaner, først og fremmest i det svenske blad "Allt om Hobby" og til bogserien Modelltåg 1-12, men også i et utal af jernbanebøger - og stadigvæk har han nye bogprojekter i gang. LOK har også skrevet flere artikler til Spor og baner gennem årene. Dertil kommer, at han gennem 50 år arbejdede blandt andet som pressemedarbejder i Statens Järnvägar (SJ), senere som museumschef på Järnvägmuseet i Gävle, og fra 1998 var han museumschef på Banverkets Museum i Ängelholm. Sideløbende hermed har han bygget adskillige modeller, enten gennem ombygning af industrimodeller eller også af byggesæt. Da jeg var i Ängelholm for at se Banverkets Museum (som nu hedder Järnvägens Museum), faldt vejen naturligt nok forbi LOK, hvor han viste nogle af sine flotte, håndbyggede modeller frem.

LOK bor i en nybygget boligblok, hvor der også er blevet plads til et modelbaneanlæg, som er opbygget så genialt, at det på den ene side viser en mindre, svensk station med lidt by, mens den anden side - bag en skærmende væg eller baggrund med et højdedrag - ligger et mere neutralt landskab, der skiftevis kan udgøre Danmark eller Schweiz (lavlandet), sådan at han kan køre med mange af sine favoritmodeller - herunder også Trix-modellen af DSB's litra E med et blandet tog.

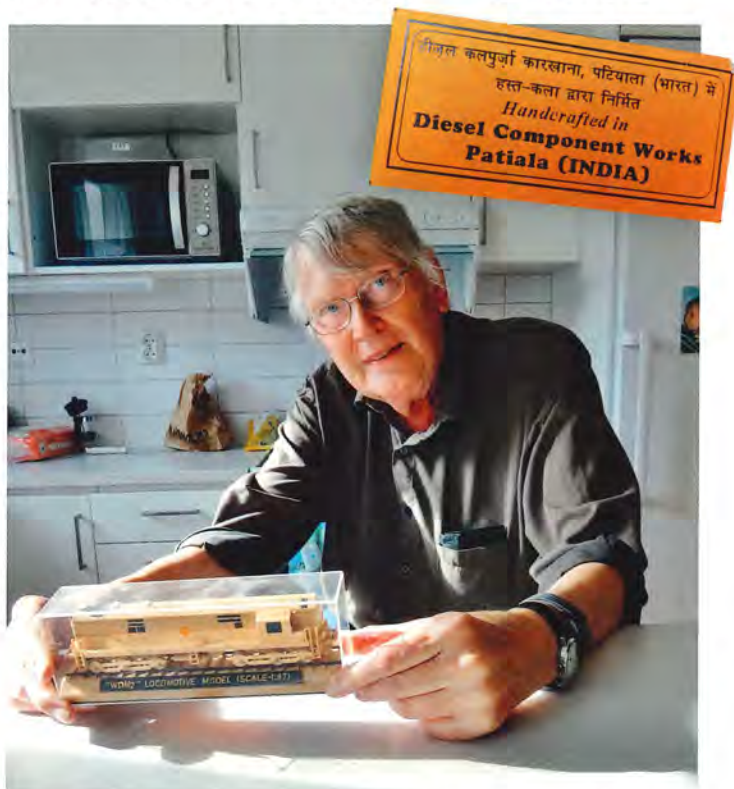
Desværre er hovedparten af mine modeller pakket ned i kasser, æsker og skabe, for jeg har ikke så meget plads her. Tidligere boede jeg i et stort hus ude ved kysten, men jeg måtte flytte hertil, da min hustru døde for et par år siden. Her er der godt, der er tæt på byen og forretningerne, og banegården er lige rundt om hjørnet.

- Og du har jo et anlæg og mulighed for at køre med modellerne, og så er mange af dem udstillet i vitriner. Hvilke modeller hører til dine favoritter?

- Jeg har stillet nogle af dem op her på bordet. Det er for eksempel den specielt bemalede skinnebus af Y-typen, dem, som I kalder for daddelæsker - men den har faktisk et reelt forbillede. Privatbanen Halmstad-Nässjö Järnväg fik de tre første skinnebussar allerede i 1930'erne, de var røde med blåt bånd. De blev i SJ-tiden malet rød/gule og blev benyttet til ind i 1960'erne. Jeg er også meget glad for de små rangertraktorer, som jeg har bygget ud fra nogle ætseark.

- Den ene af dem virker 'overdimensioneret', synes jeg. Stemmer det?

- Ja, den er rigtigt nok - de fandtes i flere forskellige størrelser, og den største blev anvendt såvel i Sverige som i Finland hos de finske statsbaner, Valtionrautatiet (VR). Der er ikke meget, finsk materiel på markedet, hvilket er forståeligt nok, for det kommer jo stort set ikke uden for Finland - med mindre det kan omspores. Finske modeljernbanebyggere anvender uden at skamme sig 16,5 mm spor til deres ellers bredsporede modeller. Jeg har altid været fascineret af disse små rangertraktorer.



Lars Olov viser en speciel model, et indisk lokomotiv, bygget af træ, frem ved køkkenbordet. Øverst i billedet ses fabriksskiltet på æsken med det indiske lokomotiv.



Daddelæske-skinnebus i ret speciel bemaling fra HNJ. De rød-gule 'slikkepinde' på taget markerer forenden på motorvognen - det er altså ikke et slutsignal.



Udvalg af diverse rangertraktorer med den bredsporede, finske model til venstre.



*Sb 1306-modellen fra Tenshodo - samme type, nr. 1307, findes bevaret i Gedser Remise. Til venstre et ætset fabriksskilt på Sb-modellen - en fin og sjælden detalje i 1960'erne.*

- Og hvad er dette for en vogn?

- Det er en kombineret passager- og gods-finka (godsvogn). Jeg har altid syntes om netop den vogn, fordi den er så speciel.

- Og så er der er damplokomotiv - det ligner meget den type, som også findes hos en jernbaneklub i Danmark?

- Ja, det er det også. Dette er en af mine ældste modeller og er faktisk en japansk Tenshodo-model, bygget for over 50 år siden. Den var meget dyr, men den var også noget af det ypperste, man kunne købe dengang. Jeg brugte noget af min første løn på den. Desværre kørte den meget dårligt, men jeg har fået hjælp til at få den bygget om til digitaldrift, så nu kører den rigtig godt..

- Der er jo også nogle mere halvfærdige lokomotiver - er det svenske forbilleder?

- Både - og. Det lille lokomotiv er jo faktisk en Fleischmann-model af et bayrisk lokomotiv men helt sortmalet, og med en speciel, typisk svensk skorsten med "turbo-gnistfanger" ser det tilforladeligt ud.

- Og så har du også sat nogle modeller af brandbiler op. De er meget fine. Hvad er historien bag dem?

- Den grå lastvogn blev brugt i en lille by langt nordpå, hvor de ikke havde råd til en rigtig brandbil, så de benyttede en almindelig lastbil til brandmændene, der måtte tage plads på ladet. En anden mulighed var at anvende en ældre personbil og bygge den om, og sådan én har jeg også bygget. Men her skal du se noget særligt.

- Ja, hvad er det?



*Den kombinerede passager- og gods-'finka'. Vognen er på Lokmuseet i Grängesberg.*



*Det bayriske lokomotiv har fået en typisk, svensk 'turbo-gnistfanger' på skorstenen.*



*Et lignende, men mindre lokomotiv fra Malmö-Limhamn Järnväg - bemærk akselrækkefølgen 1-A-0 T. Lokomotivet er bevaret i Klippan. Banverkets Museum, maj 2004.*



En ældre personbil blev ombygget til brandbil og fik tilkoblet en pumpe.

Lastbilen, der blev til en (primitiv) brandbil.



Den kongelige salonvogn, som LOK også byggede selv. Vognen er meget flot med de to blå nuancer og den ret diskrete dekoration.

- Det er et indisk lokomotiv, bygget helt i træ - i skala 1:87. Jeg var i Indien for at se på jernbaner, og jeg håbede på måske at kunne finde modeller af indiske lokomotiver, men dette var det eneste, jeg kunne finde, så det måtte jeg have med hjem - selvom det jo er helt ubrugeligt.

- Hvilken model er din favorit?

- Det er så absolut denne vogn, den kongelige salonvogn. LOK henter den inde fra anlægget, hvor den blå vogn har stået på et sidespor.

- Den er meget flot - er det selvbyg?

- Ja, det er det - undervognen stammer fra en Heljan- eller NMJ-vogn, men hele vinduespartiet har jeg selv bygget. Der er naturligvis indretning, og kongen selv læner sig ud ad vinduet for at vinke farvel.

- Den er mageløs - hvor gammel er vognen i virkeligheden?

- Den er fra 1930'erne, og den bliver nu og da brugt, når kongen skal nordpå. Såvel forgængeren, Gustaf VI Adolf og den nuværende konge, Carl XVI Gustav, anvender vognen. Den er bygget i



Kong Gustaf VI Adolf hilser på sine undersåtter.

1931 af Kockums i Malmø. Carl Dalin har fremstillet de flotte transfers. Men skal vi ikke se toget køre et par runder?

- Jo da - det er en god idé.

Vi går ind i modelbanerummet og får set (og hørt) E-maskinen køre afsted. I dagens anledning er flere af opstillingssporene besat med ældre, danske godsvogne fra hobby trade, Heljan og Dekas. LOK har gennem årene tit været i Danmark, hvor han har besøgt mange hobbymesser, men også har rejst på egen hånd og taget mange billeder af danske trafikale motiver - ikke kun jernbaner, men også sporvogne, biler,



Rigsvåbnet på vognen, udført som vådtransfers.

busser og færges. Der holder også en model af den specielle Mauzin-vogn, målevognen, der også mange gange har været i Danmark for at kontrollere sporene. Mauzin-vognen er annonceret som kommende model fra det svenske firma Winterzone som 3D-print - LOK har leveret tegninger, billeder og andre oplysninger til firmaet. Det fører automatisk hen på, at LOK spørger, om jeg kender til "Pyttebanan"?

- Nej, det gør jeg ikke - hvad er det?

- Jo, Pytte betyder høne eller kylling.

- Men hvorfor har den fået dette navn?



Mauzin-vognen i næsten færdig tilstand, omend LOK har nogle problemer med dens kørsel på anlægget - midterbogien har en masse små hjul, som giver problemer under kørslen.



Forbilledet, den ægte Mauzin-vogn, fotograferet maj 2000 på Banverkets Museum i Ängelholm.

- Baggrunden er, at en lokal snedker havde sin bolig ved siden af Ängelholm Värn station (på strækningen Ängelholæm-Klippan). Han lod sine høns gå frit omkring, og så havnede de en gang imellem på stationsområdet. Det brød stationslederen sig ikke om, og han bad snedkeren flere gange om at have styr på sine høns. Hønsene lyttede dog ikke efter. Så politianmeldte stationslederen snedkeren, og denne blev dømt i retten og fik bøde på tre kroner.

Snedkeren hævnede sig dog. Han var med i Ängelholmsrevyen, og han skrev en melodi, som blev sunget i revyen, "Pytterna på Pyttebanan". Melodien blev hurtigt kendt i Ängelholm og i en vis grad også i hele Sverige. Deraf navnet Pyttebanan.

- En meget morsom historie.



Godssporene var i dagens anledning fyldt med danske godsvogne.

- Ja, det er det. I den nordlige del af byen ligger der en rundkørsel, og her er der lavet et særligt minde eller monument over historien, som fandt sted der. Skal vi ikke tage ud at se det?

- Jo, så bestemt.

Vi kørte så dertil - ikke så langt, men midt i en rundkørsel stod så 'monumentet' - nogle meter jernbanespor, hvori der var anbragt nogle høns, altsammen lavet i jern - en dejlig og original skulptur. Senere, inde på torvet i Ängelholm, så jeg, at det lokale "gadetog" på gummihjul har holdeplads med et rigtigt vejskilt med et lokomotiv og underteksten "Pyttetåget", så måske var det ikke en lille fjer, der blev til fem høns, men i hvert fald en del høns, der blev til en meget fin historie - og det er jo slet ikke så galt!



*Et kig ned ad byens hovedgade.*



*En af de markante bygninger på anlægget.*



*Et 'Denkmal-Lok' står på en sokkel på den anden side af anlægget.*



*Hengemt idyl i et hjørne - tankvognen har vist set bedre dage.*



*'Pytte-banen' er hædret med dette monument i en rundkørsel i byens nordlige del.*



*På Torvet i Ängelholm ligger 'stationen' for byens 'Pyttetåg', et gummihjulsbase-ret gade-tog med en pudsigt historie.*

# Bette Klaus i model



Lille ser den ud, 'Bette Klaus', men en vogn med charme.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da Finn Bach Jensen fra DAMOTEK præsenterede sine idéer og planer om at producere nye modeller, spurgte jeg, om jeg kunne bestille et byggesæt af "Bette Klaus" - en ganske pudsigt, lille vogntype. Finn indvilgede, selvom han dog ikke havde regnet med at sælge vognen som byggesæt.

Vognkassen er som nævnt fremstillet i 3D-print, og det er særdeles nøjagtigt. Finn advarede på forhånd om, at alle dele var prototypisk i korrekt målestok. Det gjaldt naturligvis også de meget tynde, lodrette profiler, der ragede ned under vognkassen - dem skulle jeg specielt passe på!

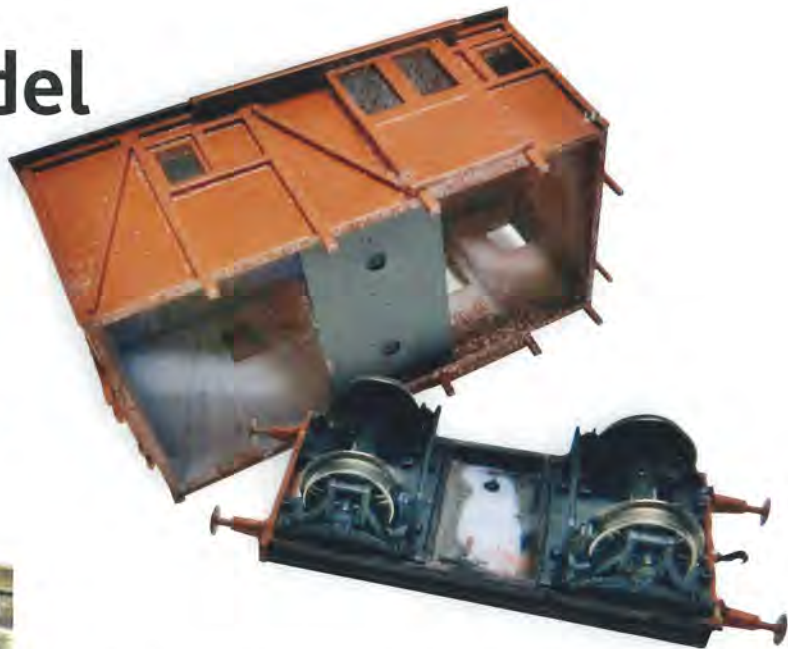
Da jeg havde studeret alle dele grundigt og dannet mig et indtryk af samlingen (uden tegninger af jævnføre med), besluttede jeg mig for at forstærke profilerne med cyanolim i dråber på bagsiden. Det hjalp, men på en af gavlene var de to profiler dog allerede knækket - det er måske sket, da jeg pakkede delene ud (de var ellers godt emballerede).

## Lidt forberedelse

Der var enkelte grater, eller hvad man nu skal kalde det, i vinduerne. De blev fjernet med forsigtighed, og lige så forsigtigt vaskede jeg vognkassen i lunt vand tilsat opvaskemiddel, vaskede igen i rent vand og lod vognkassen tørre grundigt.

Igen havde Finn advaret mig om bemalingen - hellere for lidt end for meget (spray- eller bedre airbrush-maling). Jeg valgte spray og malede først med lys grå grunder - men allerede her kunne jeg se, at de meget fine brædderiller meget nemt kunne forsvinde ved blot et enkelt farvelag - og vognen skulle jo have endnu et lag, brun (RAL 8015 eller lignende), og til sidst dækkende og beskyttende lag mat lak.

I mellemtiden samlede jeg undervognen efter lidt afgratning. Jeg afdækkede først pufferplankerne, så undervognen kunne få sort maling på vangerne og bunden. Dernæst monterede jeg de fine, fjedrende puffere og dækkede det nyligt sortmalede af, hvorefter puffere og -planker blev malet RAL 8015 og fik lov at tørre.



Vognkasse og undervogn, men endnu uden alle løsdelenes påsat.



FFJ EM 39 'Bette Klaus', ukendt sted og årstal. Foto Just Andersen.

Herefter var det vognkassens tur: Efter den grå primer fik den flere tynde lag RAL 8015. Taget blev efterfølgende malet matsort (med pensel) og tørrede.

## Afsluttende arbejder

Finn havde meddelt, at han ville levere fræsede ruder, så den del af arbejdet ventede. I stedet måtte jeg i gang med det værste - nemlig at bore 0,7 mm huller til håndgreb. Der var mange huller at bore - med fem håndgreb à to huller pro side gav det tyve i alt, og efter dét arbejde forstår jeg godt, at Finn ikke leverer vogne i byggesæt. Der knækkede mange bor, og det er et ret hårdt materiale at bore i. Det skal ske med håndkraft.

Til sidst skulle Symoba-koblingskulisserne monteres, vognkasse og bund skal samles på en finurlig måde, hvorefter litreringen (vådtransfers fra Jan Petersen) kunne påsættes. Slutteligt fik hele vognen et tyndt lag mat lak og en diskret patinering (tørpulver), hvorefter 'Bette Klaus' kunne komme ud på de lange skinner - en rigtig perle og en morsom vogn at have i samlingen.

---

**DAMOTEK AHJ Em 78. DC-hjul, H0-model, epoke I-VI. Pris (færdigmodel) ca. kr. 1.385,-. Byggesæt 985,-. Fås også som FFJ Em 37.**

---



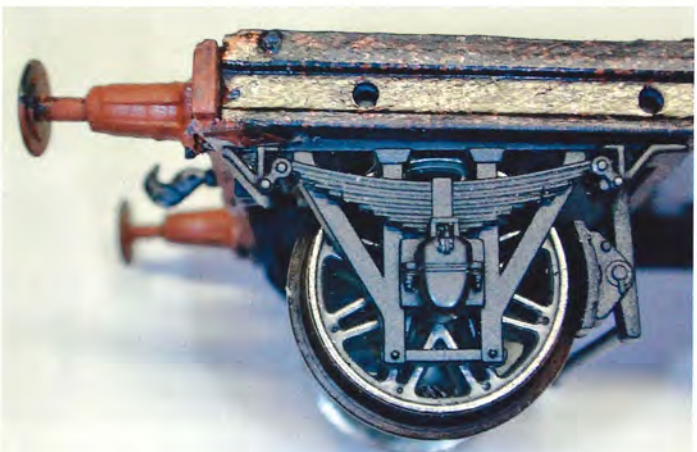
Delene til vognbyggeriet - sættet indeholder alle nødvendige dele inkl. vådtransfers. Her mangler dog udfræsedede vinduer.



En smukt restaureret FFJ Em 37 i Gandrup den 20. august 1967. Foto Hans Jørn Fredberg.



FFJ M 1 og Em 39 i Sæby den 20. august 1967. Foto Hans Jørn Fredberg.



Meget flotte akselgafler, vognfjedre og spinkle, fjedrende puffere.

## AD/AY-ombygningssæt



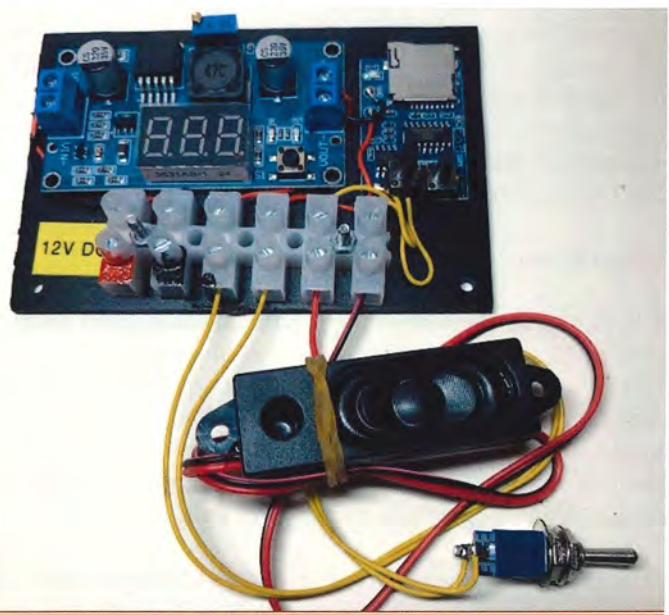
**DAMOTEK: AD/AY-ombygningssæt H0 model, DC-hjul.**  
Pris kr. 800,- På lager. Bestilling: [finn@damotek.dk](mailto:finn@damotek.dk)

## Bette Klaus" – en baggagevogn/rejsegodsvogn



**DAMOTEK: FFJ Em37 eller AHJ Em78.**  
H0 færdigmodel, DC-hjul. Pris kr. 1385,-  
Byggesæt u/vejledning kr. 985,- Leveringstid ca. 1 md.  
Bestilling: [finn@damotek.dk](mailto:finn@damotek.dk)

## Meldeklokke lydmodul



**DAMOTEK: Meldeklokke lydmodul.** Pris kr. 325,-  
Leveringstid op til ca. 3 mdr. Bestilling: [finn@damotek.dk](mailto:finn@damotek.dk)

# Svendborg-Faaborg Banen - 70 år efter

Svendborg Banegård cirka 2001 - en flot og statelig banegård, hvorfra SFB udgik.  
Foto Flemming Søeborg.



Af Flemming Søeborg

Svendborg-Faaborg Banen (SFB) var den sidste af de fynske randbaner; den 27. maj 1908 blev den store jernbanelov vedtaget i Folketinget, og her var SFB blandt de baner, der skulle anlægges. SFB blev dog først åbnet så sent som den 24. november 1916, og den var blandt de baner, der ikke så mange år senere blev nedlagt. Det skete den 22. maj 1954, altså i år for netop 70 år siden. Banen var godt 26 km lang, og den var anlagt med 22,37 kg/m skinner - skinner, der holdt lige til nedlæggelsen.

Det er en god grund til at se på, hvad der er tilbage af banen, der for det meste forløb i naturskønne områder på Syd- og Sønderjylland - Danmarks Have som egnen hed dengang, hvor der var store frugt- og navnlig æbleplantager. De allerfleste plantager blev fældet for EU-midler i 1980'erne, for nu skulle vi partout have æbler fra Sydeuropa, selvom det danske klima var perfekt til æbleavl (og i øvrigt også til bærfrugter og ærter). Men det er en anden historie.

Hele historien om SFB har Lars Viinholt-Nielsen så glimrende beskrevet i bogen om SFB fra 1995, så den vil jeg ikke gentage her. I stedet vil jeg se på, hvad der er at finde rundt omkring på egnen af minder om SFB - en bane, der tjente sit opland godt, mens den eksisterede, men som nok ikke siden har været savnet af ret mange - tiden stod jo i (privat-)bilismens tegn, og biler var lig med fremskridt.

## Begyndelsen

SFB var en del af Sydfyenske Jernbaneselskab (SFJ) fra 1876, der omspændte hele Syd- og Østfyn med et tæt skinnenet, der bandt Odense, Svendborg, Nyborg, Faaborg og Ringe sammen med fem baner - SFJ, ONFJ, RFB, SNB, SFB - dengang Danmarks største privatbaneselskab med store værksteder i Odense, hvor man endda selv fremstillede damplokomotiver - et imponerende foretagende efter danske forhold.

Da SFB skulle åbne, leverede Henschel to meget store, firekoblede tenderlokomotiver til banen (SFB 32 og 33). I forvejen havde SFJ to og SNB et enkelt af disse lokomotiver, hvor SFJ sågar havde bygget det ene selv (SFJ 31). De to SFB-lokomo-



Banegårdspladsen og Toldbodvej i Svendborg i 1930'erne. Slg. SoB.



DSB DF 132, Odense. Oprindeligt SFB 32, et rigeligt stort lokomotiv til den lille bane. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Sidste tog Svendborg-Faaborg den 22. maj 1954 på spor 2 i Svendborg. Yderst til højre anes Svendborgs vartegn, Christiansmøllen. Foto Ditlev Mortensen via Jens-Christian Jensen.



Egense station 1958. Bemærk, hvordan banen skar sig gennem landskabet videre mod Ollerup. Foto Sylvest Jensen, Det kgl. Bibliotek. H01202\_028.



Egense station omkring 1965. Bortset fra, at sporene er væk, er der ikke forandret meget ved stationsmiljøet. Foto Just Andersen.



Viadukten i Ollerup, der førte bivejen til Øster Skerninge over banen, her i 1959. Forrest Østre Stationsvej. Foto Sylvest Jensen, Det kgl. Bibliotek B06255\_011.



Udsigt mod vest over Ollerup station efter nedlæggelsen, set fra viadukten over banen. Stationen ses midt i billedet. Foto Just Andersen.

tiver blev nok bygget til denne bane og finansieret over anlægsregnskaberne, men da trafikken på SFB var relativt behersket, kørte de sikkert mere på hovedstrækningen, Odense-Svendborg. Dog har disse maskiner også kørt på SFB, og Hans Gerner Christiansen, der som dreng kom meget på Sydfyn, hvor noget af hans familie boede, har i sine erindringer her i bladet nævnt, at han mindes disse kolossale lokomotiver på en af de små stationer på banen. SFB fik et mindre antal passager- og godsvogne ved åbningen.

Lykkeligvis er et enkelt af lokomotiverne, SFB 33, bevaret som OHJ 38 efter en broget karriere først som SFB 33, dernæst som DSB DF 130, så atter som privatbanemaskine TKVJ DF 130 for endelig at havne på OHJ i 1968, hvor maskinen navnlig blev kendt for dens indsats i kørsel med sneplov i flere sæsoner. I dag er OHJ 38 restaureret af klubben VSV i Høng efter årelangt arbejde og er en meget populær maskine. Bortset fra dette lokomotiv er der kun bevaret motorvognen SFB M 2, der dog nu er restaureret som RHJ M 4.

### Strækningen

SFB udgik fra Svendborg banegård, hvor togene normalt holdt på spor 2 eller 3. Her delte de perron med SNB's tog, der kørte nordpå til Nyborg. På vej ud ad Svendborg lå SFB-sporet parallelt med Odense-banens spor, indtil det grende fra ved Kogtved, lige efter passagen under Brydegårdsvej-viadukten. Herfra forløb banen ud til Skovsbo, hvor der var et trinbræt. Videre gik det over marker til landsbyen Egense, hvor den første station lå - og i øvrigt gælder det for SFB,



Luftfoto af Ollerup station i 1950. Endnu er der kun sparsom bebyggelse rundt om. Foto Sylvest Jensen, Det kgl. Bibliotek L5815\_04.



Her ses, hvordan SFB slyngede sig gennem Ollerup 1958. Strækningen nederst er i dag helt tilgroet og utilgængelig. Foto Sylvest Jensen, Det kgl. Bibliotek.

## Vestre Stationsvej

at alle stationsbygningerne stadigvæk findes, kun trinbrætsbygningerne og varehusene er forsvundet.

Fra Egense gik det videre mod Ollerup, som på grund af Gymnastikhøjskolen og andre skoler og uddannelsessteder havde stor passagertrafik. En viadukt førte vejen mod Øster Skerninge over SFB lige bag den nuværende Brugsforening. Lige ved siden af stationen lå også

en eddikefabrik, som nok også har genereret noget fragt. I øvrigt er det meste af banens tracé i dag forsvundet, da den på lange strækninger forløb hen over markerne og derfor i dag er pløjet op igen.

Fra Ollerup forløb banen langs Ollerup Sø (på nordsiden), hvorefter den steg op mod bivejen til Øster Skerninge. Ved skæringen med vejen lå trinbrættet Åkilde (med sidespor), hvor det lokale mejeri af samme navn gav en vis godstrafik. I dag ligger her et spejderhus ved navn "Trinbrættet" til minde om det oprindelige trinbræt, der dog var en meget



Eddikebryggeriet i Ollerup med banen bagest i billedet 1950. Foto Sylvest Jensen, Det kgl. Bibliotek B06255\_005.



Her krydsede SFB over Åkildevej til Øster Skerninge ved trinbrættet Åkilde. Billedet er fra oktober 2022. Mejeriet ligger få hundrede meter til højre herfor. Foto Flemming Søeborg.



Trinbræt Åkilde, Vester Skerninge, oktober 2022. Dette er dog en nyere spejderhytte ved navn 'Trinbrættet'. Foto Flemming Søeborg.



Vester Skerninge station, noget tid efter nedlæggelsen. Foto Just Andersen.



Vester Skerninge - det åbne venterum på perronen. Foto Just Andersen.



Ulbølle station den 4. marts 2023. Ikke meget er forandret her bortset fra, at banen er væk, og der er bygget nyt bag stationen. Foto Flemming Søeborg.



A/S Jens Nielsens Maskinfabrik med sidespor i 1939. Bemærk vognkassen til venstre for sporet. Foto Sylvest Jensen, Det kgl. Bibliotek L0971\_31.

mindre bygning, og som i øvrigt lå på den modsatte side af sporet. Terrænet er meget kuperet, så lokomotiverne har skullet overvinde nogle stigninger her. I dag fungerer denne del af strækningen som gang- og cykelsti, og det er tydeligt at se, hvordan stigningerne har været ret store.

### Et par markante bygningsværker

SFB's største mellemstation var Vester Skerninge, der var også landsbyens største hus (i to etager), kun overgået af kirken. Stationen lå (og ligger) cirka midt i byen, og der var dengang et rigt handelsliv i byen, der blandt andet er kendt for

den 250-årige, kgl. privilegerede kro og det omgivende, autentiske landsbymiljø med mange fredede bindingsværksbygninger.

Fra Vester Skerninge fortsatte banen til Ulbølle, der havde en station af samme størrelse og stil som Ollerup, altså ret lille. Ulbølle er en mindre landsby uden de større virksomheder og hænger næsten sammen med Vester Skerninge i dag. Også her er banens tracé i dag en godt benyttet sti.

Fra Ulbølle fortsatte banen mod vest og krydsede landevejen Svendborg-Faaborg



Ulbølle. Forsamlingshuset, kirken og udskibningsstedet Fjællebroen Havn ved Nakkebølle Fjord. Postkort stemplet 1970. Slg. SoB.



SFB's høje dæmning over Hundstrup Å få hundrede meter øst for Vester Åby den 11. marts 2023. Foto Flemming Søeborg.



Faurshøjvej-viadukten over SFB i Vester Åby er velbevaret - her mangler kun banen nedenunder, den 11. marts 2023. Foto Flemming Søeborg.



Detalje af rækværket på Faurshøjvej-viadukten den 11. marts 2023. Foto Flemming Søeborg.

i en ret spids vinkel nær gården Margrethesminde. Lidt længere fremme i den tætte bevoksning krydsede banen den ret vandrige Hundstrup Å på en høj dæmning, noget, der må have vakt stor beundring i samtiden - det var det største anlægsarbejde på hele banen.

Lige efter skar banen endnu en bivej, nogle hundrede meter efter nåede banen Vester Åby, hvor en større viadukt førte Faurs-højvej over banen. Viadukten findes stadig og har de karakteristiske 'autoværn' af gamle, rødmaledede jernbaneskinner med vandrette, røde vandrør som beskyttelse - denne type værn findes flere steder på Fyn.

Vester Åby var en af banens største godsstationer, da der rundt om stationen lå nogle virksomheder, der benyttede banen flittigt. Her var der også et privat sidespor, der førte hen til virksomheden A/S Jens Nielsens Maskinfabrik. Stationsbygningen var af samme type som i Ulbølle.

På den videre færd mod Faaborg krydsede banen bivejen til Pejrup, og ved landsbyen Åstrup var der endnu et trinbræt, Nakkebølle, opkaldt efter herregården et kort stykke vej fra den lille landsby. Herfra gik det over marker gennem et ret tyndt bebygget område til Nyborg-Ringe-Faaborg-banen øst for Katterød, hvor de to baner mødtes. Her kan man stadig ane noget af SFB-tracéen lige før de to baner løber sammen.

Katterød Holdsted eksisterede siden anlæggelsen af Nyborg-Ringe-Faaborg banen, men baneanlægget blev ved åbningen af SFB udvidet til to perronspor, og der blev bygget en lille stationsbygning, signalhus etc. Herfra fortsatte SFB ad det eksisterende spor til Faaborg, hvor SFB havde endestation. Det var hensigten, at de to baner skulle have hvert sit spor ind til byen, og man kan da også se, at der flere steder er udmærket plads til et dobbeltspor, som dog aldrig blev anlagt. Der har nok heller ikke været det store behov, da trafikken på SFB var ret behersket. Svellerne her er ret medtaget.

### Endestation og nedlæggelse

I Faaborg endte SFB ud for hovedbygningen. Den regelmæssige godstransport på SFB ophørte den 17. maj 1952, mens passagertrafikken altså fortsatte et par år mere. Regnskaberne for SFB var gode helt op til nedlæggelsen. Ved den afgørende generalforsamling i Svendborg i februar 1954 viste det sig imidlertid, at Svendborg, Egense, Øster Skerninge, Vester Åby og Åstrup stemte for en nedlæggelse, mens Faaborg, Ulbølle, Vester Skerninge og Ollerup var imod. Der var flertal for nedlæggelse, hvilket skete den 22. maj 1954. Kort tid herefter blev skinnerne fjernet de fleste steder på strækningen.

Der var i Faaborg ret store industrier såsom Jernvirke, slagteriet, et gasværk, en konservesfabrik og desuden jernbanefærge til Mommark på Als samt flere færger til øerne i farvandet. De fleste af virksomhederne er i dag væk, men på det gamle banegårdsområde findes stadig enkelte jernbaneminder bevaret: Dels eksisterer den statelige stationsbygning stadig, stort set uden voldsomme ombygninger - hvilket man dog ikke kan sige om naboen, det tidligere posthus, der har fået en ganske uskøn, moderne mellembygning. Ingen af de to bygninger tjener i dag deres oprindelige formål.

På det tidligere baneareal findes det murede kolonnehus stadig i god stand, mens alle opstillingssporene og godsbanegår-



Stemmeværk for Svendborg-Fåborg Banen juni 1916. På billedet ses bl.a. J.Johansen K.P.H..T.H. Jacobsen. Slg. SoB.



Nok det samme sted som på forrige billede. Stemmeværk for Hundstrup Å, Sanatorievej ved Nakkebølle Fjord, den 1. maj 2023. Bemærk skinnen. Foto Flemming Søeborg.



SFB løb herfra mod ind mod Katterød. Vejen er Bjørnemosegyden, hvor der var overskæring. 4. marts 2023. Foto Flemming Søeborg.

den er totalt forandret med anlæg af kanaler, opførelse af nye, kasseformede erhvervsbygninger m.v. Dog eksisterer det fine, hvide pakhuis i vestenden stadig, nu nænsomt ombygget og indrettet som restaurant. Der er dog ikke længere spor af havnebanen, der dels førte til fergelejet, dels til et større kuloplag, og dels forløb hen langs havnen til slagteriet, parallelt med Brobybanens spor (ONFJ). Havnesporet her, der stammede fra Ringe-Faaborg Banens anlæg i 1882, blev pillet op i 1989.



Katterød station med lang togstamme foran, 1956. På perronen stationsforstander H. Sørensen. Til venstre anes en kupévognskasse. Odense Luftfoto, Det kgl. Bibliotek OD02239\_001.



Katterød station i 1950'erne, fotograferet af Just Andersen.



Ring- og Svendborg-banerne havde fællesspor fra Katterød til Faaborg. Her ses det i udkanten af Faaborg den 16. marts 2023. Foto Flemming Søeborg.



Her er så endestationen i Faaborg. Godsvognen er fra TGOJ, motorvognen er litra MP - typisk trækraft for Sydfyn i DSB-tiden. Foto Just Andersen.

### Eftertiden

Det omfattende remiseanlæg lige før indkørslen til banegården findes stadig i vidt omfang og benyttes af Syd Fyenske Veteranjernbane (SFvJ), der har endestation og værkstedsfaciliteter her. Klubben har en blandet samling af materiel fra DSB og flere privatbaner tillige med enkelte stykker sydfynsk materiel, og der er jævnligt kørsel på delstrækningen Faaborg-Korinth. Blandt lokomotiverne findes F nr. 657, der dog afventer ny kedel.

Kun ganske lidt materiel er bevaret fra SFB - ud over damplokomotivet OHJ 38 er der blot tale om motorvognen RHJ 4, der begyndte tilværelsen som SFB 2 i 1926, bygget af Scandia. Den blev sammen med hele SFJ overtaget af DSB i 1949 og fik hermed litra MBF 482. I 1952 blev den solgt til OMB, hvor den fik litra



Et kig på banearealet i Faaborg den 8. juli 1964. Til højre ses lejet for Mommarmark-færgen, i baggrunden anes stationsbygningen. Foto Holger B.D. Sørensen.

MH 6. I 1966 overtog RHJ vognen, som i 1969 kom til MHVJ (under DJK). Motorvognen er i dag forbilledligt restaureret i Mariager, men kører altså i dag som RHJ 4, så der bliver ikke gjort meget for at mindes SFB overhovedet.

SFB har altså ikke efterladt sig ret mange spor i landskabet, og der er i dag kun meget få nulevende, der har oplevet jernbanen. Den gjorde sit arbejde godt, men da baneselskabet ret tidligt indsatte parallelt kørende rutebiler, var man selv med til at tage livet af banen, som ellers i dag ville have været et aktiv for egnen: Landevejen nr. 44 Svendborg-Faaborg er nemlig tæt trafikeret med meget tung trafik, landbrugsredskaber, rutebiler, skolebuser, svære lastvognstog samtidig med, at den er ret smal, kurve- og stigningsrig - og altså passerer gennem fire-fem landsbyer. I Egense, Ollerup og Vester Skerninge minder vejnavne stadig om jernbanen.



Faaborg banegård med tidens biler og den uundværlige pølsevogn den 8. juli 1964. Foto Holger B.D. Sørensen.



De nye tider - tutebilerne - holder klar på Faaborg banegård den 8. juli 1964. Foto Holger B.D. Sørensen.



Meget gods til ekspedition på det hvide pakhus i Faaborg den 8. juli 1964. I dag er pakhuset omdannet til restaurant. Foto Holger B.D. Sørensen.



RHJ M 4 (ex. SFB 2) venter på sin skæbne hos MHVJ, evt. holder den i Langå i 1970. Heldigvis blev den reddet. Foto Nils Bloch.



OHJ 38 (ex. SFB 33) og OHJ 39 samt Ym 53-Ys 253 i Sønderstrup den 17. februar 1979 i forrygende snestorm. Foto Ole-Christian Munk Plum.

# Litra EB med tyske IC1-vogne i Odense



Der er lidt trange fotoforhold på perronen i Odense, men her ankommer EB 3235 med toget fra Hamborg og gør et kort ophold for udstigende passagerer. Foto Flemming Søeborg.



Et kig ind i vestibulen. Foto Lars Skjærris.



Togviserskilt for EC 395 i den modsatte retning - de to tog passerer Odense inden for en halv time. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg; billeder af Lars Skjærris og FS

DSB lejede i 2023 et antal tyske IC1-vogne, der udmærker sig ved at have ICE-komfort i følge diverse hjemmesider. En af grundene til lejemålet er, at interessen for togture ud i Europa er vokset i takt med, at mange fravælger flyene på grund af den enorme miljøbelastning, og tendensen gælder ligeledes antallet af togrejser herhjemme; DSB er i vognmangel. Netop i december 2023 blev de første 16 Talgo-vogne, som på sigt skal indsættes på Tysklands-ruten, leveret til DSB, men indtil de er køreklare, benytter DSB altså de renoverede, tyske vogne.

Et godt sted at se de endnu ret nye togstammer med de tyske IC1-vogne er Odense, hvor de nord- og sydgående tog næsten mødes samtidigt - der er blot 20-30 minutter mellem, at de kører til perron her (afhængigt af forsinkelserne). Det er tog, der påkalder sig stor opmærksomhed blandt de ventende passagerer, for hvad er nu det? Et *rigtigt* tog, med rigtige waggoner, trukket af et flot, rødt lokomotiv - og endda også med kupéer i nogle vogne!

Når togene ankommer, gælder det om at være hurtig 'på aftrækkeren', hvis man vil have billeder af hver enkelt vogn og deres litrering. Ofte holder toget under ét minut, og så er det svært at nå at fotografere/notere alle vogne - men et par timer senere ankommer næste hold, så kan man jo vente på Jernbanemuseet imens - eller tage en rundtur med Odenses nye sporvogn. Hvernår DSB's nye Talgo-vogne overtager trafikken, vides ikke, men det vil nok ske inden for de næste par år. Talgo-vognene er endnu mere spektakulære, men dem vender vi helt sikkert tilbage til.



Afgang. Så stiger vi ind. Foto Flemming Søeborg.



Tysklandstoget har netop passeret Holmstrup vest for Odense på vej til København den 7. januar 2024. Foto Flemming Søeborg.

# Pikos nye IC1-vogne



*Så kører Tysklands-ekspressen igen på et lidt vakkeltvort stykke træ. Toget er meget langt i virkeligheden.*



*Apmnz-vognen har 1. classes kupéer - en sjældenhed i vore dage, hvor alle tog har åbne storrum.*

*Tekst og fotos Flemming Søeborg*

**G**anske belejligt annoncerede Piko først på året, at de var klar til at udsende en stribe nye modeller af IC-vognene. Der er tale om mange varianter, men det er ikke helt de samme typer, som DSB har lejet - kun nogle af dem.

DSB har først og fremmest lejet vogne af Avmmz-, Bpmz-, Bpmbz-, Bvmsz-, Bvmmz- og andre typer, mens Piko har et anderledes sortiment med Avmmz-, Apmnz-, Bpmz-, Bvmmz-, Bpmbdzf- og ARkimbz-typer, altså også styre- og bistrovogne - noget, man kunne savne her i landet.

Piko skriver, at der er tale om nykonstruktioner, altså ikke modificerede, ældre modeller. I følge Piko er det nogle meget flotte modeller, og det er de også, når man ser dem: Det er lange, elegante vogne med store vinduer, silkemat

lakering, skarpe påtryk og klare grænser mellem de forskellige, farvede felter. Der er frit gennemkig gennem de fuldstændigt klare vinduer og indretning, og til hver enkelt vogn er der vedlagt myriader af bittesmå detaljer til montering - nogle af dem dog kun til vitrinbrug. I øvrigt har modellerne forskellige bogietyper - således har bistrovognen Minden-Deutz-bogier, mens de andre modeller har bogier af nyere konstruktion. Der kan tilkøbes belysning til alle vogntyperne.

## Indtrykket blegner

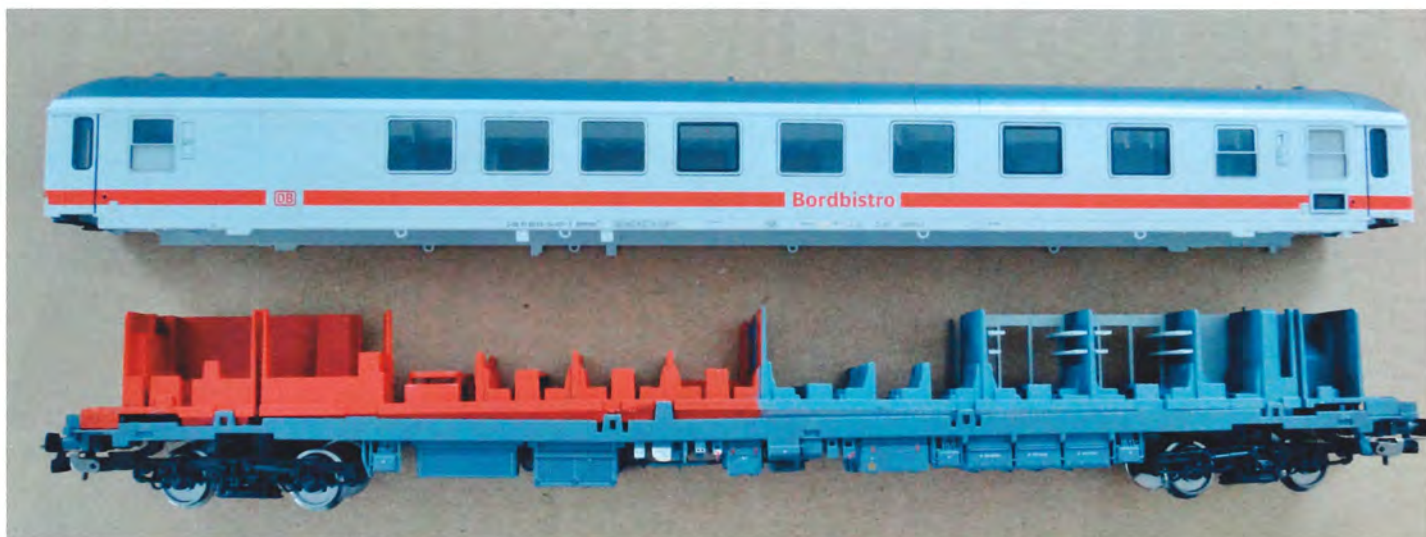
Når man får lirket overdelene af, blegner indtrykket en smule, for så luksuriøse er de heller ikke indvendigt. Bevares, der er stolerækker, sæder, borde osv., i bistrovognen er der opdelinger i et par kupéer, en lille togførerkupé, et mindre fællesrum og selve spiseafdelingen i afvigende, skrigrød farve, med buffet og anretterrum. Fint nok, og i en af vogne-



*Indretningen i kupévogne - ikke den vilde luksus, men lidt maling og passagerer kan gøre en forskel.*



*Storrumsvognen Avmz har mere 'kedelig' indretning.*



*Bistrovognen - som desværre ikke kører i Danmark - har mere spændende indretning.*



*Vognene kobler ikke tæt med almindelige A-koblinger.*

ne (med kupéer) er der også hattehylder, men sammenlignet med f.eks. Dekas' serie af Co- og CM-vogne kan man nu ikke tale om udpræget luksus ved Pikos nye vogne. Nydelige standardvogne vil jeg snarere kalde dem. Prismæssigt nærmer de sig de nævnte Dekas-vogne uden dog at komme dem nær, hvad detaljering angår.

Som antydnet kan man til en vis grad danne DSB's IC1-stammer ud fra Pikos vognmateriel, der jo tilmed har nogle typer, som DSB ikke har lejet - men det pynter og er da interessant med en bistrovogn i toget, så det skammer jeg mig ikke over at kunne indsætte.

**Piko art. nr. 58840-5846 DB AG 1./2. classes IC1-vogne. Pris ca. kr. 550,- /stk.**

**art. nr 58844 Bistrovogn ARkimmz ca. kr. 575, art. nr. 58870 Bpmmbdzf Styrevogn. Pris ca. kr. 900,-.**



*Der er stor køkkenafdeling og bar i bistrovognen med 'sofa' og ståpladser.*



*Vognløbsskilte på modellerne.*



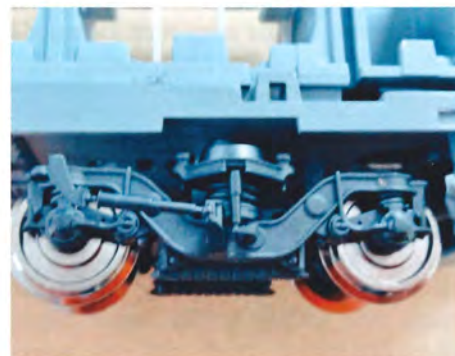
*I en separat afdeling er der et par kupéer samt en lille togførerakupé - en rigtig 'flexvogn'.*



*Eksempel på påskrifter.*



*Der er tillige borde og bænke til spisende gæster.*



*Bogierne er meget veldetaljerede.*

# Supermodellen BR 103 fra Trix



Så er Trix-modellen af BR 103 køreklar. Bemærk den subtile, fine patinering.



Måske kan det lige anes, at pantografen er lidt uskarp - den bevægede sig op i det sekund, at billedet blev taget.



Flot effekt med lys i de små tagruder.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

**T**rix var længe efter overtagelsen af Märklin nærmest som et stedbarn, der blev behandlet på vilkårlig vis af den nye ejer, men den tid er heldigvis forbi. Det manifesteres i bedste stil ved, at dette nye 'superlokomotiv', BR 103 i epoke V-udførelse, denne gang kun kommer i Trix-udgave, og det er noget særligt, men det vender jeg tilbage til.

BR 103 var gennem fire årtier DB's flotteste lokomotiv og stod, da det blev præsenteret i 1965, som det ypperste på markedet. Tænk, det nye lokomotiv var bygget til at køre hele 200 km/t, og da det var malet i de gældende TEE-farver beige/rød, var der ingen tvivl - dette var superlokomotivet over dem alle.

Det blev meget vel modtaget, og DB fik med tiden anskaffet ret mange eksemplarer - de senere udgaver blev forbedrede, dels med større førerhuse, dels med flere kølelameller på siderne - begge foranstaltninger fik vel bare lokomotiverne til at virke endnu mere som 'superlokomotiver'.

Mindre vellykkede var måske ommalingerne, som hærgede i 1970'erne, men denne orientrøde udgave med hvidt 'forklæde' passede dog bedre på BR 103 end på så mange andre typer, som alligevel blev tvangssommalet. Siden da er BR 103 sunket i anseelse og anvendelse, men når et BR 103, helst i den klassiske TEE-bemaling viser sig, er begejstringen stor - forståeligt nok. Og undervejs hjem fra en tur til Salzburg omkring år 2000

skulle jeg skifte i Hamborg. Jeg så, at det var et BR 103, der skulle trække toget til Flensborg. Jeg stod og beundrede lokomotivet, da lokoføreren åbnede sidevinduet, stak armen ud, klappede lokomotivet på siden og sagde: "Echt deutsche Qualität!" Her behøves ingen oversættelse. Lad os se på modellen:

## Fremtidsteknik her og nu

Det første, der slog mig ved udpakningen af Trix-modellen, var den enorme vægt af lokomotivet: 680 gram. Det skyldes naturligvis anvendelsen af trykstøbt metal til overdelen, der i sig selv vejer godt til. Det samme gælder undervognen, så alene på grund af vægten må man antage, at lokomotivet er i stand til at trække et realistisk langt passagertog.



BR 103 103-8 og Nordpilen før afgang fra Padborg, juni 2000. Foto Flemming Søeborg.

Det næste, der falder i øjnene, er den fornemt patinerede overdel og undervogn. Mest tydeligt ses det på de sølvgrå lameller, hvor skidtet har samlet sig her og der og giver et perfekt, realistisk billede af en hverdagsmaskine, der har kørt 'nogle timer' i alskens vejr - særdeles flot lavet.

Noget andet, der straks lunede ved synet, var, der der så at sige intet - bortset fra meget få løsdele - ikke var noget, der skulle eftermonteres. Det sætter man pris på, jo ældre man bliver, og jo sværere det er at montere bittesmå detaljer, som oftere havner 'i det blå' end på modellen. Det er man heldigvis fri for her - tak til Trix (og Märklin) for denne service!

Men det betyder ingeniørlunde, at modellen af BR 103 mangler detaljer, så sandelig ikke. Der er alle mulige detaljer, hvad enten det gælder bogierne, overdelen eller tagudrustningen - jeg tror, at modellen er komplet udstyret med det hele - og igen, jeg bliver konstant betaget af den subtile patinerings, der er gjort med kendermønstre.

Men det, der virkelig gør dette lokomotiv til noget særligt, at de utrolige finesser, som konstruktørerne har lagt i modellen: Der er naturligvis alle mulige lyd- og lysfunktioner indbygget, herunder belysning i førerrum og maskinrum. Det er nærmest standard hos de førende producenter i dag.

Märklin/Trix går et par skridt videre. BR 103 har nemlig ikke kun automatisk virkende pantografer - de kan hæves og sænkes digitalt, hver for sig eller samlet, en meget fascinerende funktion. Men det mest utrolige er, at lokomotivføreren skifter position fra det ene førerhus til det andet, alt efter kørselsretning. Mere realistisk kan det vel næppe blive.

Det er en finesse, der er blevet brugt før, men mig bekendt er det første gang, at det sker i begge førerrum - at den ene fører forsvinder, den anden dukker op. Naturligvis har sådanne tricks deres pris, men jeg kan godt lide, når der bliver gjort noget særligt ud af modellerne - for eksempel som her, hvor pantograf og lokomotivfører kan fjernstyres. Det gælder også ved helt 'unyttige' detaljer så som fjedrende puffere - det giver enhver model noget ekstra.

At BR 103 så også kører fantastisk - stille, letsumvende, med enorm trækraft, er vel nærmest en selvfølge for en model i denne pris- og udstyrsklasse. Jeg kan ikke finde noget at udsætte på modellen andet end, at jeg kunne ønske mig danske modeller med samme udstyrsniveau! Det kommer - måske engang i fremtiden.

**Trix art. nr. 22929 DB AG BR 103 144-2. Ellokomotiv, DCC med mange funktioner, epoke V. H0-model. Pris ca. kr. 3.600,-.**



BR 103 103-8 og DB-AG passagervogn under ophold i Padborg, juni 2000. Foto Flemming Søeborg.



Sammenlign modellens rundinger med forbilledets - perfekt gengivet.



Lokoføreren har fint, rødt slips på i dag - det skal matche hans lokomotiv.

# Brand, dæk, sprit og sport



Rietzes nye brandbil fra Østjylland.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ikke en uge uden nye modelbiler - så her blot en kort gennemgang. Rietze har udsendt en moderne brandbil fra Østjyllands Brandvæsen. Bilen, en VW T 6, er som sådan ikke en brandbil, med beregnet til indsatslederen. Modellen er flot dekoreret med adskillige påtryk i flere farver og hører entydigt vor tid til.

---

**Rietze art. nr 53902 VW T 6 Østjyllands Brandvæsen. H0-model, epoke VI. Pris ca. kr. 190,-.**

---



Spritbilen fra Hobbykæden med fine detaljer og det velkendte Malteserkors på bagsiden af bilen.



Hobbykæden præsenterede kort før jul en nærmest lokal varrevogn, nemlig Citroën HY med påskrifter fra D.D.S.F. - De Danske Sprit-Fabrikker. D.D.S.F. havde en stor fabrik netop i Aalborg, så vognen kan godt have været hjemmehørende der. Modellen er baseret på den klassiske Busch-model, som faktisk er et levn fra Praliné-tiden i 1980'erne, men modellen holder stadig formen, og påtrykkene er fine.

---

**Busch/HK Modeller 862264 Citroën HY D.D.S.F. pris kr. 199,-.**

---



Godt med bagageplads - især udenpå vognen.

Wiking har udsendt en flot model af klassikeren MG A, en ægte, britisk sportsvogn fra de sene 1950'ere. Modellen er højglanslakeret, er udstyret med trådfølge, har flot forkromet frontgrill og nydeligt MG-mærke på bagklappen, hvor en kuffert med læderspænder er spændt fast på den lille bagagebærer, som dog burde have været lavet af ætset metal og ikke af 'tom-metyk' plaststøbning. Men en smuk model, der lige skal have chauffør og passager monteret.

Det burde næste vogn også have. Det er en gul Opel Blitz-lastvogn med Dunlop-reklame. Vignetten med den 'bilende' mand i en fantasibil, hvor kun hjulene er tegnet, er genial, men den er som så meget andet nærmest glemt i dag.

Selvom Dunlop-lastvognene her ikke kørte med presenning, men blot med åbent lad, kan jeg ikke lade være med at være fascineret af den, specielt ikke, fordi jeg i min skoletid ofte blev afhentet af netop en Dunlop-lastvogn, en Bedford A (Lego-modellen), som en af mine skolekammeraters fader kørte i. *Dunlop forever*, som vi siger!



MG A - en rådyrket, britisk sportsvogn.



Uden dæk og slanger går det ikke - Dunlop leverer sagerne.

---

**Wiking art. nr. 0818 05 MG A Roadster. H0-model, epoke III-VI. Pris ca. kr. 150,-; Wiking art. nr. 0352 03 Opel Blitz 'Dunlop'. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 150,-.**

---

## En mini-mini-bus

Märklin har udsendt et mesterværk i form af nok verdens allermindste stykke fungerende modeltog, nemlig en VW-dræsine i spor Z (skala 1:220). VW-dræsinen er et gammeltkendt 'Rugbrød', model VW T 1 fra 1950'erne, og modellen måler blot 21,7 x 8 mm - men er udstyret med klokkeankermotor, så den er fuldt ud køreklar!

Modellen er nydeligt udført med en stor kasse på taget - formentlig rummer den elektronik, men Märklin fraråder ethvert indgreb i modellen, soom heller ikke skal smøres. Jeg har ikke haft lejlighed til at afprøve skinnebilen i praksis, men formodentlig klarer den kørsel på simple anlæg uden stigninger - der er kun træk på den ene aksel, og da vægten blot er 8-9 gram (vægten varierer lidt) skal der ikke meget til, førend den ikke kan klare stigninger.

Detaljeringen er overraskende fin (påtryk), selvom der er grænser for, hvor detaljeret den kan blive - men flere af de bittesmå påtryk kan læses, f.eks. skal dræsinen næste gang revideres i ottende måned '89, så det er altså et epoke IV-V-køretøj. Prisen kan synes høj, men der er tale om et stykke ingeniørmæssig bedrift. Den er dog uden belysning.

---

**Märklin mini-club art. nr. 88026 Klv 20 Skinnebil.**  
**Spor Z, epoke IV. Pris ca. kr. 1.300,-.**

---



*Skinnebilen passer størrelsesmæssigt til de gamle biler fra Matador-spillet...*



*Påtryk på mini-club-modellen.*

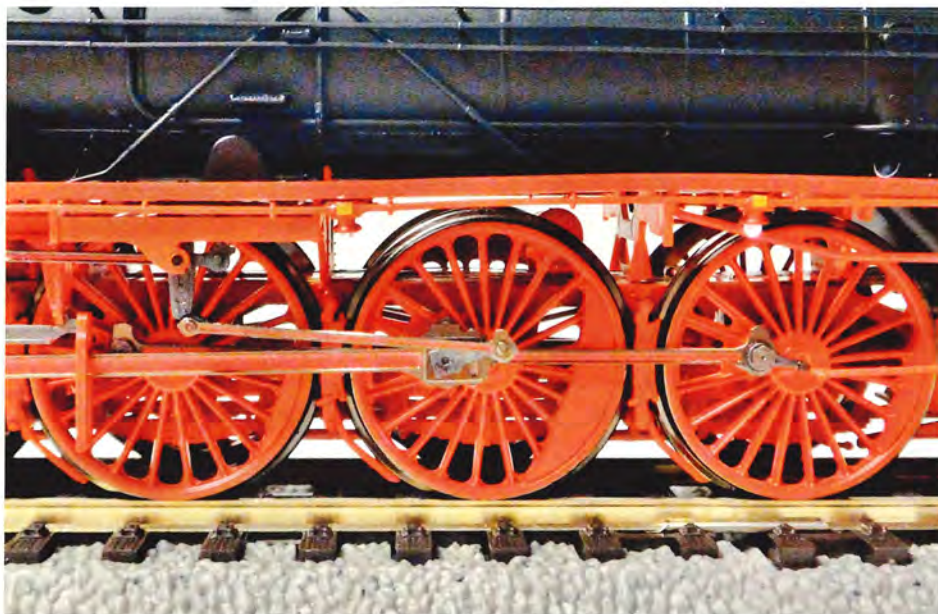


*Til venstre spor Z-modellen fra Märklin, til højre en N-model fra Wiking.*

# "Salondamperen" fra Piko



BR 03 100 er et rigtig stort damplokomotiv. Det emmer af kraft, fart og styrke, men er samtidig en elegant skabelse.



Elegante, mægtige drivhjul og storslået gennemsyn under kedlen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I samtiden blev BR 03 kaldt for "Salondamperen". Tilnavnet skyldtes, at lokomotivet ikke magtede at trække de helt store eksprestog, men var henvist til kortere og lettere tog. Årsagen var, at da 'forløberen', BR 01, blev konstrueret, regnede konstruktøren Richard Paul Wagner med, at Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) i rette tid ville have forstærket sporene. Det skete ikke, og derfor måtte Wagner nykonstruere BR 03 som en lettere version af BR 01 (mindre kedel, mindre cylindre), men lokomotivet kunne alligevel opnå en tophastighed på 130 km/t.

BR 03 blev bygget i 298 eksemplarer. Mange husker stadig disse elegante og flotte lokomotiver med deres eminent store drivhjul på cirka to meter i diameter. Et par maskiner fik strømliniebeklædning og dannede dermed grundlag for strømlinielokomotiverne BR 01<sup>10</sup>, 03<sup>10</sup>, 05, 06, 19<sup>10</sup> og 61. BR 03 har været en klassiker på modelbaneskinnebaner i

mange år hos andre producenter - og nu har Piko sluttet sig til selskabet med deres helt nyudviklede model.

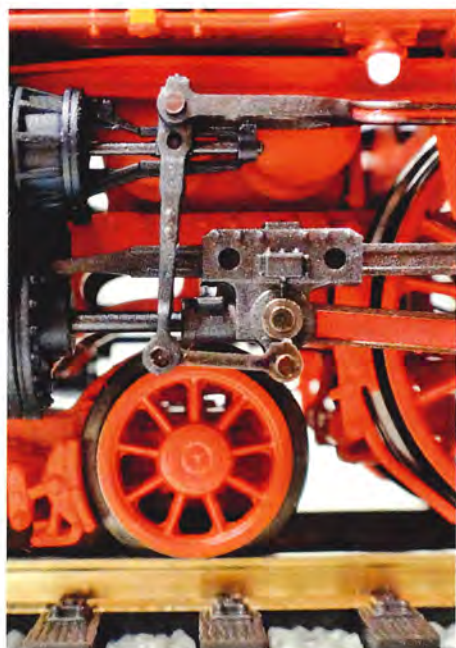
## Piko-modellen

Når man kaster sig ud i sådan et projekt, kræver det noget - og det synes Piko at have forstået: For det første er modellen pakket i en stor, solid æske og er godt beskyttet. Ved udpakningen er det vigtigt at rette sig efter anvisningen og holde fast de rette steder for at undgå, at de spinkle dele brækker af - men så kan man tage den flotte model i øjesyn: Det er specielt drivhjulene og gangtøjet, der imponerer ved første blik. Særlig fine eger, små flanger, sirligt gangtøj af metal, spinkle sandingsrør næsten ned til skinnerne, frit gennemblik gennem rammen - alt i superb udførelse.

Kedlen har naturligvis fritstående ledninger, rør og ventiler, der er ekstra monterede løsdele (pumper, luftbeholdere, dynamo osv.), foran sidder to lanterner med reflektorer, i førerrummet er



Gennemført detaljering helt ned til underdelen af lokomotivet - flot og grundigt.



Pragtfulde detaljer som her på styringens dele.



Der er ikke mange detaljer på kedlen, helt i tråd med forbilledet.



Omfattende belysning også under fodpladen.



Egentlig ikke nogen overvældende dampudvikling ved BR 03'eren.



I førerrummet er der godt med plads til personalet - og hvor er der rent.



I mangel af bedre billede af en østtysk BR 03 her et billede fra Kiel Hbf. med DB BR 003 252-4, marts 1968. Foto Kaj Pedersen.

der (digitalt) blus i fyrkassen, der er selvfølgelig lys her og lamper over gangtøjet, tenderen har også to lanterner, og der er adskillige lysfunktioner for og bag. Modellen har de oprindelige, store Wagner-røgplader, men mange fik senere udskiftet dem til de mindre Witte-plader, der gav bedre udsyn.

Trækket sker på tenderens aksler, hvor der er fire hæfteringe. Den digitale model har mange forskellige funktioner med lys, lyd og damp, og det eneste punkt, hvor kritikken lyder, er mht. skorstenen, der i DB-version er lidt forkert. Endvidere er bagløberens ophæng og udsving også påtalt, men det er nok noget, de fleste vil kunne leve med. Under alle omstændigheder er det et stort spring fremad, som Piko har gjort, og der er første gang i flere årtier, at Piko har udsendt et helt nyt damplokomotiv med tender - Piko har ellers udsendt en flot række af tenderlokomotiver de seneste ti år (BR 78, 83, 94...). Senere i år udkommer BR 62.



Også tenderen har blot to lanterner.



Et lokomotiv med store ører.

**Piko art. nr. 50685 DR (Ost) BR 03 100 Damplokomotiv. H0-model, DCC PluX22-stik, epoke III. Pris ca. kr. 3.700,-.**

# Forretningsskilte fra Mipemo



Der er lys i udhængsskiltet hos vinhandleren i byens store handelsgade, mens mørket falder på.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Et firma, der nok ikke er så kendt i offentligheden, er Mipemo ved Michael Peter Mose, der fremstiller rigtige, danske reklameskilte med lys, biler med lygter og mange andre, spændende ting til modeljernbanen, dioramaer osv. Det var Niels Nørbys artikel i sidste nummer, der bragte mig på sporet af Mipemo, idet Niels havde vist et af de lysende reklameskilte for Mac Baren-tobak i artiklen om belysning. Dét skilt virkede meget interessant.

Jeg kiggede på Mipemos hjemmeside og blev overrasket over, hvor mange ting, der var, så jeg bestilte et udvalg af reklameskiltene - nogle var udhængsskilte, andre vægskilte - f.eks. Agfa Film, Castrol Oil eller det 'danskeste' af dem alle, Brugsen.

De var allesammen med lys i, så jeg fik hurtigt monteret Mac Baren-skiltet over døren til en vinhandel - naturligvis kan man også købe pibetobak i en velassorteret vinhandel. De andre skilte vil efterhånden blive monteret på deres respektive bygninger.

Michael skrev på hjemmesiden, at man også kunne bestille sine egne skilte hos

ham, så jeg tog mod til mig og spurgte, om han kunne lave lysskilte til min Irma-butik, for der var jo ikke meget liv over de papirkopier, jeg havde lavet til den. Han fik målene, og så afventede jeg, at han kunne få tid til at fremstille skiltene. Han gjorde opmærksom på, at der ville være længere ventetid på skiltene.

Mipemo fremstiller også mange andre detaljer efter bestilling - det kan være gule lygter i ældre, franske modelbiler, københavnske brandalarmer med blåt lys på toppen, udrykningskøretøjer med blinkende lygter, og det fine er, at man kan få monteret lys og andre effekter på sin egen favoritmodel. Således regner jeg med at Michael laver en ældre, dansk politibil (Ford Consul) med de dengang herskende to grønne blinklys på de to forskærme. Politiet brugte grønne blinklys indtil 1960, hvor man gik over til roterende, orange blinklys på taget et par år, inden politiet - efter tysk forbillede - ændrede lysene til de hidsige, blå blink.

---

**Mipemo art. nr. MM24 Mac Baren-udhængsskilt, pris ca. 69,-; MM 60 Brugsen-vægskilt, mål 20 x 5 x 2 mm, pris ca. kr. 79,-; MM18 brandalarm m. lys pris ca. kr. 109,-.**

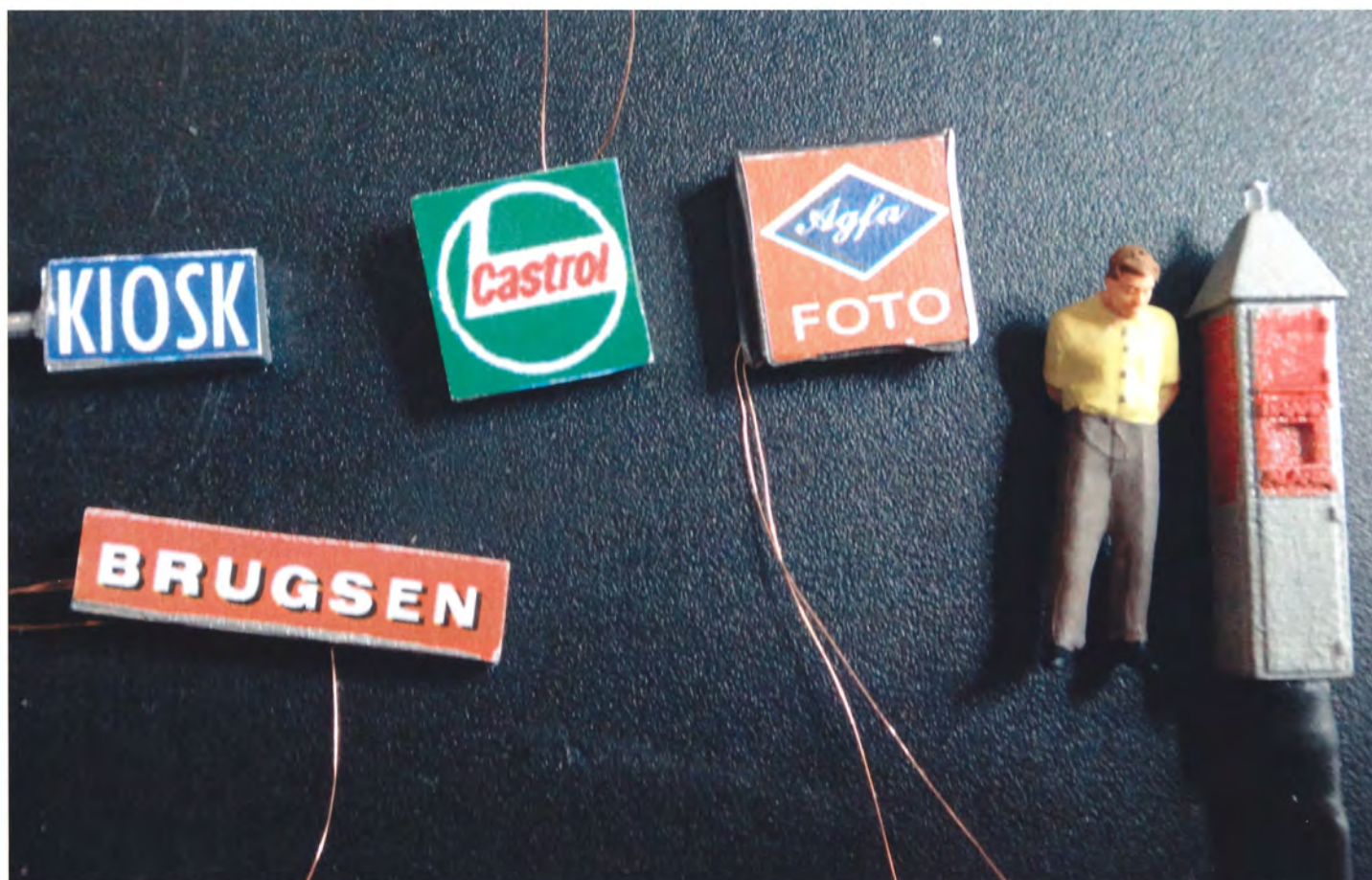
---



Mac Baren-udhængsskiltet ved dagslys hos en finere vinhandel i byen.



Brugsen-skiltet er udstyret med to LED-lyskilder.



*Et udvalg af Mipemos modelskilte med lys i.*



*Brandalarmen findes i to højder - dette er den lavere udgave med blåt lys på toppen.*



*Fotograf C.C. Tornøes forretning i Ringe januar 1989. Bemærk 'neon-manden' på lyskiltet. Foto Flemming Søeborg.*



*Lav, københavnsk brandalarm med blåt lys på toppen.*



*Brandalarm og brandhane.*

# Gymnaestrada i Herning den 7.-11. juli 1987



*Den franske stamme fotograferet fra den ene -*



*- og den anden ende i Herning den 7. juli 1987.*

*Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen*

I Spor og Baner nr. 71 havde Georg Nielsen fra Kolding en fin lille artikel med billeder taget fra hans vindue. Et par af billederne viste dele af et sove- og liggevognstog angiveligt taget i marts 1987. For mig ledte det straks tankerne hen på de tog, der bragte deltagere til og fra den 8. Gymnaestrada i Herning 7.-11. juli 1987.

Gymnaestradaen er en international gymnastikopvisning – altså ingen konkurrence, der arrangeres af Fédération Internationale de Gymnastique hvert fjerde år. Den første Gymnaestrada afholdtes i Amsterdam i 1953 efter inspiration af et lignende stævne, der var afholdt i Sverige i 1939. I Herning i 1987 deltog 17.300, og den seneste Gymnaestrada har været afholdt i Amsterdam i 2023.

Ved gennemsyn af mine gamle negativer fra dengang synes der at have været mindst tre tog til at fragte nogle af deltagerne til og fra Herning. Der er helt klart en schweizisk stamme, for der skrev man banens navn med så store bogstaver på vognene, at selv svagtseende kunne se det. Jeg har i sin tid noteret, at den anden stamme var fransk, også denne med en pakvogn. Blandt læserne findes utvivlsomt eksperter på området europæiske personvogne, der kan korrigere, hvis det ikke er rigtigt. Endelig fotograferede jeg en stamme på vej sydpå ved Gymnaestradaens afslutning. Den indeholdt tre sovevogne og en antal personvogne, alle lyse foroven og mørkere forneden i modsætning til den franske stamme, hvor der også var ensfarvede mørke vogne imellem. For mig ligner det et tysk tog med en schweizisk pakvogn. De tre sovevogne er tydeligt mærket TEN.

Ale stammerne blev tomme kørt til og fra Fredericia til rengøring og opfyldning af vand til toiletter, ifølge min erindring fra dengang.

Dernæst kommer vi til tidspunktet for optagelsen af Georg Nielsens billeder. De er angiveligt optaget i marts henholdsvis foråret 1987. Der er meget løv på træerne i en efterårslignende farve. Der ville næppe være løv på træerne i marts, og billederne synes at være misfarvede af ælde, så mon ikke bladene trods alt er sommergrønne. Under alle omstændigheder ligner toget på Georg Nielsens og mit billede hinanden, så et kvalificeret gæt er, at der er samme tog. Desuden hørte den slags tog vel til sjældenhederne.



Den schweiziske stamme fotograferet fra den ene -



- og fra den ene og den anden ende under rangering med My 1133 i Herning den 9. juli 1987.



Mz 1446 med den (måske) tyske stamme med tre sovevogne og en schweizisk pakvogn lige syd for Herning på vej sydpå den 12. juli 1987.



Den schweiziske pakvogn i den schweiziske stamme i Herning den 9. juli 1987.

# 'Lokomotivet's Årsskrift 2023

Af Flemming Søeborg

Torben Andersen (TA) grundlagde en god tradition, da han efter mange års utrætteligt arbejde med at fremstille tidskriftet "Lokomotivet" gav sig til at lave et årsskrift. I dette kunne han grave dybere ned i historien og lave længere, grundigere artikler til at fordybe sig i.

TA lægger ud med en spændende artikel om DSB's specialvogne 1933-75, dvs. den periode, hvor disse vogne i reglen var gråmalede og bestod af en nærmest uoverskuelig række af ældre, mere eller mindre ombyggede vogne. Man vil formodentlig aldrig kunne blive helt færdig med emnet, for der har været så mange forskellige typer til hvert deres formål - et særdeles interessant emne og et uendeligt 'arsenal' af inspiration til modelbyggerne.

Der er en lang og nøje gennemgang af Rocos danske modeller 1993-2018 - en periode, hvor firmaet var om ikke enerådende på det danske marked, så i det mindste førende, hvad antallet af danske (eller dansklignende) modeller angik - omkring 125 blev det til i de år, hvor især modellerne af My, Mz og MA bør frem-

hæves. Ud over de mange vogntyper lavede Roco i den periode også snesevis af DSB-, Banetjenesten og andre biler, men disse omtales ikke her - måske i et kommende årsskrift?

Mogenstrup Grusgrav var for mange jernbanefotografer og entusiaster et nærmest legendarisk sted. Grusgraven lå syd for Næstved, men for at kunne betjene grusgraven måtte togene bakke hele vejen ad venstre spor på den dobbeltsporede bane til sidesporet ved lejerne. Da der var en del markvejsoverkørsler, blev toget medgivet en togførervogn, "tudehornsvognen", hvor en banearbejder skulle betjene hornet under denne baglænskørsel. Artiklen er meget omfattende med mange billeder, tegninger og skitser og beskrivelse af kørslerne.

Den sidste, store artikel omhandler "De røde togs tidsalder" 1964-98 med fokus på hele DSB's UIC-bestand med A-, AB-, B- og BD-vogne samt alle 'afskygninger' heraf. Også her er der mange billeder og skalategninger af materiellet. Dertil kommer en række kortere artikler og indslag, så dette årshæfte rummer lige så meget inspiration som de hidtidige.



Andersen, Torben: Særnummer 'Lokomotivet' Årsskrift 2023. Udgivet af TJA Historic. 98 sider, limbundet. ISBN 9 788797 385937. Pris kr. 375,-.

# epoche Modellautoheft Nr. 16



Af Flemming Søeborg

epoche Modellautoheft er et tysk magasin, der fortæller ikke kun modelbilernes historie, men som også behandler beslægtede temaer særdeles dybdeborende, ja nærmest videnskabeligt (tysk grundighed fornægter sig ikke!). Hæfterne udgives af Ernst Plattner, der for mange år siden fremstillede præcise TT- og H0-modeller af først og fremmest Tempo Matador, en typisk efterkrigs-varevogn, som også fandtes her i landet. I parentes bemærket fik jeg fremstillet omkring tyve varianter med danske firmanavne - Kosangas, Carlsberg, Albani, D.D.S.F., Postvæsenet, FAF og mange andre. Senere udvidede hr. Plattner sortimentet med en flot Scania-Vabis lastvogn med dobbeltkabine, ur-Unimog'en samt et lille tankstationsanlæg.

I stedet udgiver han nu dette modelbil-tidsskrift, og i det seneste nummer fra september 2023 behandler han f.eks. garager for H0-modelbiler (og der er utroligt mange at omtale!), der er præsentation af Hausser-minibiler - nogle af de første, primitive plaststøbninger fra 1950'erne, Norevs historie bliver gennemgået, og der er mere om de charmerende små, håndskårne og bemalede træfigurer fra Erzgebirge.

---

*Det seneste hæfte, som er på 64 sider, kan bestilles direkte hos Ernst Plattner, Neckergrün 7, D-68259 Mannheim, tlf. 0049 - 9 621 / 79 929 54 eller [epoche@t-online.de](mailto:epoche@t-online.de). Hvert enkelt hæfte koster 20 Euro + porto, men der er læsestof til mange, mange timer.*

---

## Vejlebogen 2023

Af Flemming Søeborg

Igen i år har Byhistorisk Forlag, Vejle udsendt en flot årbog med interessante artikler. Af særlig interesse for dette blads læsere er den indledende artikel om Vejle Dampfestivaler - dette arrangement, der fandt sted i en ti-års periode hvert andet år bortset fra år 2000. (1996-2006). Det var et stortilet arrangement, der samlede alt muligt dampdrevet materiel, til vand og til lands - skibe, tog, lokomotiver, damptromler osv. - en sikker og meget stor publikumssucces. Meningen var, at arrangementet skulle blive en fast, tilbagevendende begivenhed, men de politiske vinde vendte, og et nyt byråd efter valget i 2009 ønskede det anderledes - og dermed faldt det hele til jorden. Dampen var gået af arrangementet. Jonna Nielsen og Vigand Rasmussen har skrevet beretningen om disse vellykkede festivaler, som virkelig satte Vejle på landkortet for mange ikke-vejlenere. Der er masser af billeder af gæve dampskibe, lokomotiver samt enkelte lokomotiver.

Bygningen af Vejleford-broen satte også Vejle på landkortet - også selvom mange måske kunne have en foruroligelse over, om broen mon ville føre trafikken helt væk fra byen. Det skete ikke, hvilket for eksempel dampdagene var et tydeligt eksempel på. En af brobyggerne, Jan Frandsen, fortæller om, hvordan det var at komme som nyuddannet bygningsingeniør og pludselig være ansat med stort ansvar for selve byggematerialet, betonen. Det lyder måske lidt tørt, men Jan Frandsen fortæller lervende og engageret om arbejdet, om mere eller mindre heldige hændelser under byggeriet, som jo lykkedes til fulde. Og stolt kan han sige "Der står min bro!" - selvom han medgiver at der nok er mange, der kan sige det samme om broen.

Den sidste af de mange artikler, som umiddelbart vil fænge hos dette blads læsere, er artiklen om det japanske kejserpars besøg i Vejle 1998, hvor de var med til at indvie byens nye ba-



negård - det er der vist ikke mange byer i verden, der kan prale med. Åbningen gik nemt for sig, den var blot berammet til fem minutter, men på grund af det massive sikkerhedsopbud varede det noget længere, inden kejser Akihito og kejserinde Michiko kunne stige ombord i det danske kongetog sammen med daværende kronprins Frederik og køre til Odense for at bese H.C. Andersens Hus.

Bogen indeholder en række andre beretninger fra Vejle, såvel nutidige som mere historiske, og lige som sidste år er der tale om en flot layoutet og velredigeret bog, man sagtens kan læse også som 'ikke-vejlenere'.

---

*Vejlebogen 2023. Byhistorisk Forlag, Vejle. 148 sider, illustreret. ISBN 9 788790 086909. Bogen kan købes på Stadsarkivet i vejle. Pris ca. kr. 120,- + evt. porto.*

---

# Farvel til Arriva



To Arriva-tog med AR 2051 B forrest ud for den tidligere Bios Natklub i Svendborg den 26. september 2023. Foto Flemming Søeborg.



Mon billetautomaten i Svendborg kommer til at fungere med den nye operatør. Foto 3. december 2023.



Arriva Desiro AR 4083 A i gammel DSB-bemaling i Odense 29. november 2023.



Pas på, når du skal med LINT-togene - der kan være op til en afstand på 30 cm fra perron til tog.



Arriva-Lint AR 1010 A + B ankommer til Ringe den 6. december 2023.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

**F**ra og med foråret 2024 er det slut med Arrivas tog her i Danmark. Selskabet blev i 2023 solgt til kapitalfonden Mutares og vil fremover hedde GoCollective på mundret dansk. Salget skyldes, at den hidtidige ejer af Arriva, Deutsche Bahn AG, har afhændet virksomheden, der opererer i mange europæiske lande, for i stedet at koncentrere sig

om at drive togene i Tyskland (hvor især fjerntogene er ramt af manglende præcision). Der skal investeres utallige milliarder i nye skinner og anden infrastruktur i Tyskland.

Overtagelsen betyder, at togene vil skifte udseende i løbet af 2024, ligesom andre, ydre kendetegn (uniformer, billetautomater osv.) vil skifte udseende. Om det betyder bedre toggang, vides ikke.

Så er det altså nu, at du skal ud at fotografere de turkise tog, inden de skifter farve. Og husk at se dig for, inden du stiger på et Lint-tog på Svendborgbanen, for der er på visse stationer omkring 30 cm afstand mellem perronforkant og tog. Mærkeligt, at myndighederne accepterer dette - DSB måtte jo ombygge Desiro-togene med udskydelige trin, førend de blev godkendt i driften.

# Rangeropgaven i nr. 72



Af Flemming Søeborg

Den lille rangeropgave gav anledning til en række besvarelser med forskellige løsninger, og det undrede mig lidt, for umiddelbart mente jeg, at der kun kunne være én løsning på rangerproblemet - eller evt. to, hvis man 'spejler' bevægelserne og begynder fra den anden side.

Her må jeg nok påtage mig skylden, da formuleringen ikke har været 100 % præcis og vandtæt. Det gik op for mig, da svarene begyndte at komme: En enkelt af besvarelserne skete med talrige illustrationer af forløbet - med Brio-tog! Andre sendte skitser, og tak for dem alle.

I første omgang var der blot tale om minimale afvigelser på én eller to bevægelser, tallet lå på 22-23 bevægelser - men jeg havde glemt at nævne omstilling af sporskifterne, og de hører jo reelt med til rangeringen, selvom sporskifterne som sådan ikke har noget med togets bevægelser at gøre. Regnes de alle med, bliver resultatet pludselig 38 bevægelser, hvilket en enkelt indsender har nævnt - og det er jo noget helt andet end de nogle-og-tyve, som de fleste indsendere har angivet!

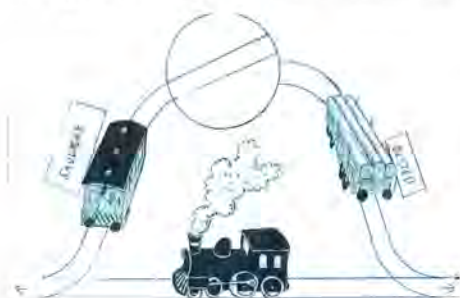
Lodtrækningen gav til resultat, at Sten Møller, Svaneke, vandt konkurrencen (med 22 bevægelser). Henrik Olesen, Hasselager, får en ekstrapremie for at medregne alle bevægelser, herunder også omstilling af sporskifterne og dermed påviste fejlen ved opgaveformuleringen. Tillykke til de to vindere, som har fået gevinsterne tilsendt, og tak til alle deltagere for at være med på denne lille spøg.

P.S. Løsningerne fylder desværre adskillige sider, hvis jeg skulle trykke dem her i bladet. De kan rekvireres via e-mail til [redaktion@sporogbaner.dk](mailto:redaktion@sporogbaner.dk) - men hav venligst tålmodighed mht. svarmail'en.

## Juleopgave Spor og Baner Forudsætninger og udgangsposition:

Det nederste spor kaldes hovedsporet, begge sporskifter står til hovedsporet, og omlægning af sporskiftet i forbindelse med kørsel er ikke en rangerbevægelse. Drejeskiven står, så man kan køre ud på drejeskiven fra Savværket (Den står mod savværket). Når lokomotivet (maskinen) kører med kedlen forrest, køres frem, og når hytten er forrest, køres bak.

- Maskinen kører solo frem over sporskifte I, stopper og sporskifte I omlægges mod savværket.
- Maskinen kører solo bak til personvognen, som kobles på.
- Maskinen kører bak og skubber personvognen ud på drejeskiven, personvognen afkobles.
- Drejeskiven drejes mod stationen.
- Maskinen kører solo frem over sporskifte I, stopper og sporskifte I omlægges til hovedsporet.
- Maskinen kører solo bak over sporskifte II, stopper og sporskifte II omlægges mod stationen.
- Maskinen kører solo frem til tømmervognen, som kobles på.
- Maskinen kører frem og skubber tømmervognen til drejeskiven, personvognen kobles på tømmervognen.
- Maskinen kører bak og trækker person og tømmervognen over sporskifte II ud på hovedsporet helt over sporskifte II, stopper og sporskifte II omlægges til hovedsporet.
- Maskinen kører frem på hovedsporet og skubber person og tømmervognen helt over sporskifte I, stopper, personvognen afkobles og efterlades på hovedsporet.
- Maskinen kører bak på hovedsporet og trækker tømmervognen over sporskifte I og helt over sporskifte II, stopper, og sporskifte II omlægges mod stationen.
- Maskinen kører frem og skubber tømmervognen over sporskifte II forbi stationen og ud på drejeskiven, og tømmervognen afkobles.
- Drejeskiven drejes mod savværket.
- Maskinen kører solo bak ud over sporskifte II ud på hovedsporet, stopper, og sporskifte II omlægges til hovedsporet.
- Maskinen kører solo frem på hovedsporet helt over sporskifte II og helt over sporskifte I, stopper, og sporskifte I omlægges til savværket.
- Maskinen kører solo bak over sporskifte I forbi savværket frem til drejeskiven, tømmervognen kobles på.
- Maskinen kører frem og trækker tømmervognen på plads ved savværket, stopper, og tømmervognen afkobles og afbremses.
- Maskinen kører solo frem over sporskifte I frem til personvognen. Sporskifte I omlægges til hovedsporet.
- Personvognen kobles på, maskinen kører bak på hovedsporet og trækker personvognen over sporskifte I helt over sporskifte II, stopper, og sporskifte II omlægges til stationen.
- Maskinen kører frem og skubber personvognen over sporskifte II på plads ved stationen, stopper, og personvognen afkobles og afbremses.
- Maskinen kører solo bak over sporskifte II, stopper, og sporskifte II omlægges til hovedsporet.
- Maskinen kører på plads mellem de to sporskifter og stopper. Opgaven løst.



Tak for en sjov opgave!

Med venlig hilsen,  
Sten Møller, Svaneke



# DSB's sidste godsvogne



Märklins tovgognssæt med Rilns.vognene.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange er DSB's Rilns-vogne nok ukendte, for selvom de indlejrede vogne hørte til de allerstørste godsvogne hos DSB, var de kun i drift i årene 2000-2002 hos foretagendet, hvorefter de gled tilbage til AAAs vognpulje, og DSB Gods forsvandt for evigt. Det var således en af de allersidste godsvogne med DSB-markering, men det er synd at sige, at de store presenningvogne kom til at spille nogen større rolle - i hvert fald set med en jernbanehistorikers øjne. Jeg så en vogn dengang i Vejle og tog et par billeder, men det er ikke lykkedes mig at finde hverken billederne eller selve negativstrimlen - så lidt betød vogntypen åbenbart også for mig. Formodentlig kører en eller flere af vognene stadig rundt, men nu under andre betegnelser.

## Genopstået som model

Ønsker man at genskabe denne lidt nedslående periode i dansk jernbanetrafik, kan man nu gøre det - i det mindste i model, idet Märklin er faldet for at lave et par modeller af Rilns-vognene - og dét må man lade Märklin, deres researchere har styr på historikken! De to vogne leveres i et sæt, og da der er tale om europæiske standardtyper, svarer de meget godt til DSB's forbilleder,



Der er ikke mange detaljer på vognen, men her er nogle af dem.

men - traditionen tro - er der nogle forskelle på forbillederne og modellerne. Det mest markante er påskriftspladerne, der på de reelle vogne er placeret ret højt oppe på vognsiden (presenning), mens den på modellerne er placeret ret lavt.

De to vogne er udstyret med Y 25 bogier og enkelte løsdele, f.eks. bremsehåndhjul og gule færgeskroge. Presenningerne er godt efterlignede, men de to vogne trænger til en omfattende patinerings - for de lyse presenninger blev hurtigt mørkegrå af snavs og skidt. Til gengæld har det nok været ret besværligt at grafittimale vognene...

**Märklin art. nr. 47114 DSB  
Rilns-vognsæt. H0-modeller, epoke VI.  
Pris ca. kr. 800,-**



Relativt tæt kobling med Märklins kortkoblinger.



Litreringstavlerner bærer præg af ommalning - fin detalje.

# Et forvandlings-køretøj



*Schi-Stra-Bussen parat til kørsel på skinnerne.*

*Tekst og fotos Flemming Søeborg*

**S**chi-Stra-Bus\* var en af Deutsche Bundesbahns forgæves bestræbelser på at effektivisere og modernisere ringe benyttede sidebaner i 1950'erne. Nye skinnibusser var relativt dyre og krævede en ret høj belægningsgrad for at være rentable, så for at finde en enklere og mere fleksibel driftsform fik DB udviklet Schi-Stra-Bussen, som på sin vis var en genial opfindelse.

Schi-Stra-Bussen var en strømliniet, men også lidt plump landevejsbus fra NWF<sup>2</sup>, der på nogle minutter kunne forvandles til en skinnegående bus. For og bagende blev løftet hydraulisk, hvorefter to bogier blev skubbet ind under dem. Forhjulene blev låst fast i 'svævende' position, mens baghjulene hvilede på skinnerne og derved overførte kraften, så bussen rent faktisk kørte på gummi-hjul på sporet.

På landevej var topfarten 120, på skinner 80 km/t, hvilket skulle være nok til en sikker og stabil drift. Imidlertid var selve skiftet mellem almindelig kørsel på vej og omstilling til skinnedrift ikke så nem og hurtig, som tanken var, og allerede efter få år opgav DB systemet og lod busserne køre videre som almindelige rutebiler - synd for dette nye initiativ. Blot et enkelt eksemplar er bevaret på Jernbanemuseet Bochum-Dahlhausen.

## Modellen

For omkring 25 år side lavede modelbil-firmaet Brekina en række fremragende

jernbanemodeller, De var meget velde-taljerede, det var modeller af tog, som nok ellers ikke ville være blevet lavet i storserier, og de havde superfine køreegenskaber, der langt oversteg det almindelige DC-sortiments 'evner'. Der var skinnibusser, motorvogne, men også bittesmå dræsiner med forbløf-fende køreegenskaber. På et tidspunkt lavede Brekina også Schi-Stra-Bussen, som nærmest blev deres fornemste produkt.

For en del år siden opgav Brekina tog-produktionen, og i dag er det mere amerikanerbiler, rally-køretøjer og moderne biler, som firmaet laver, efter at grundlæggeren er død. Formene til Schi-Stra-Bussen er overtaget af Modellbahn Union, der nu har genudsendt modellen, og den er forbedret på flere måder.

Jeg havde den oprindelige version, men solgte den for en del år siden. Den var analog, kørte udmærket, men den passede ikke rigtigt ind hos mig længere. Nu så jeg den nye udgave, denne gang kunne den fås med dekoder (Next18), lyd, lys og til en lavere pris end oprindeligt, så den måtte jeg have fat i. Det skal angives ved bestillingen, om den skal være digital, så sørger firmaet for resten. Merprisen er ca. 250,- kroner, så det er overkommeligt.

Det er nøjagtigt den samme model, men som nævnt nu med alskens digitale funktioner - fløjte, klokke, kurvehvin, viskerlyde, dørlukning m.v., i alt 27 funktioner. Til forskel fra forbilledet



*Fronten på bussen med forlygterne tændt.*



*Bussens front med bogien og her med røde slutlanterner tændt.*



*- men der kan også vises hvidt lys på bagenden.*



*Schi-Stra-Bus på museet i Bochum-Dahlhausen den 15. juni 2007. Foto Sthalkocher, Wikimedia Commons.*

sker trækket på den forreste aksel på bageste bogie, hvilket sikrer optimal kørsel på skinnerne. Der er strømoptag på de tre øvrige jernbaneakslers. Der er lysskift hvidt/rødt med fire separate lanterner for og bag; endvidere er der interiørbelysning med en varm glød som glødepærer, fint afstemt. Finishen på selve bussen er lige så perfekt som på Brekinas udgave, men så kommer alt det ekstra til, og her er såvel lyde som lysfunktioner helt på toppen. Det er en fornøjelse at køre med bussen.

Nogle vil måske mene, at modellens farver er forkerte i forhold til den bevarede bus, men sagen er, at der er tale om eksponater fra to forskellige perioder: Modellen forestiller Schi-Stra-Bus, som den så ud omkring midten af 1950'erne (uden blinklys på fronten, med antydning af afviservinge bag førerpladsens siderude, med oprindelige nummerplader og i den dengang gældende mørkerøde bemaling), mens det bevarede eksemplar viser en nyere bemaling med blinklys på fronten, nye EU-nummerplader og flere påskrifter.

Modellbahn Union har tilmed vedlagt et ark med diverse påskrifter, sådan at man kan omlittrere den, hvis man ønsker - eller bruge navnetræk og nummerplader til andet materiel. Fin service. Eneste manko er, at man selv må finde en passende chauffør og passagerer at montere, men så bliver Schi-Stra-Bussen også perfekt. I øvrigt tyder det på, at også de andre, tidligere Brekina-produkter kommer i nye udgaver fra Modellbahn Union.



*Forenden på forbilledet. Bemærk blinklysene, som naturligvis ikke findes på modellen, da de er et nyere påhit. Foto Olaf Hermansen.*

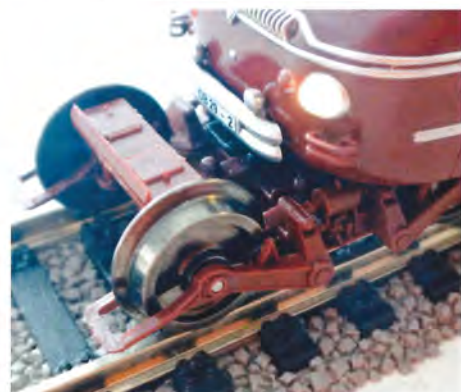
**Modellbahn Union art. nr. MU-H0-T30003 Schi-Stra-Bus, flere udgaver. Epoke IIIb, H0-model. DCC-udgave inkl. lyddekoder. Pris ca. 1.150,- kr.**

*\*Schi-Stra-Bus - tysk forkortelse for Schienen-Strassen-Bus, altså skinne-vej-bus (som ikke er det samme som en skinnebus)*

□ NWF - Nordwestdeutscher Fahrzeugbau, Wilhelmshaven. Eksisterede fra 1946-55. Firmaet byggede ud over rutebiler m.m. også den futuristiske, trehulede Fuldomobil, som dog ikke blev nogen succes (med godt 700 byggede eksemplarer).



*Bagenden på den bevarede bus i 2015. Foto Olaf Hermansen.*



*Såvel bogien som selve fronten er veldetaljerede, og bussen kører godt på sporet.*



*NWF-emblemet, som det sad på bussen. Foto Wikimedia Commons.*

# Mädchen für Alles

Roco-modellen af BR 038 - en flot model med fine egenskaber.



Af Flemming Søeborg

**B**R 038 - eller oprindeligt P 8 - var ganske enkelt det tyske person-togslokomotiv med over 3.561 byggede eksemplarer fra 1906-23. Konstruktionen skyldes dr. Robert Garbe fra de preussiske statsbaner (K.P.E.V.). Det led af en del 'børnesygdomme', bl.a. var cylindrene overdimensiuonerede, men efter mange ændringer viste P 8 sig som en glimrende maskine. Som følge af den relativt lange byggeperiode og det store antal fremstillede lokomotiver var der utallige større eller mindre forskelle på lokomotiverne, hvis drivhjulsdiameter var hele 1,75 m.

Blandt de mest iøjnefaldende var 'ørerne' (røgpladerne), som fandtes i Witte- eller Wagner-udgaver - men P 8 eller BR 38 fandtes også uden røgplader. Også antallet af domer på kedelryggen var nogle af de ting, der varierede meget. Over 500 stykker var i drift i mere end 50 år, hvilket viser deres velegnede konstruktion. Flere eksemplarer er bevaret.

Lokomotiverne blev udbredt over store dele af Europa, dels på grund af de store krige 1914-18 og 1939-45, dels fordi et pænt antal (400 stk.) blev bygget i Rumænien. Også her kender vi til maskinerne, idet DSB overtog tre stykker efter Befrielsen og satte dem i drift i Nordjylland som litra T 297-299. Disse tre lokomotiver var ikke helt ens, men hertil må jeg henvise til den udførlige faglitteratur herom.\*

## Rocos model

Rocos nykonstruerede model har været et par år undervejs. Den er udsendt med såvel Witte-røgplader (DB) som Wagner-plader (DR Ost). Det er den



Forbilledet BR 038 2471-1 på ukendt banegård i DDR. Foto fra ebay.

sidste, som jeg har taget under luppen.

Det er en vægtig model (ca. 500 gram), der leveres i en stor vitrine med indbygget spor. Finishen - bemalingen i silkemat farve - er overbevisende, hvilket også gælder påskrifterne. Hele bagkedlen i førerhuset er flot udført, og som noget nyt er alle håndgreb, rør, ventiler, manometre m.v. bemalet med de respektive farver - flot og en glimrende idé, der navnlig er tydelig, når førerhusbelysningen tændes. Der er vanen tro vedlagt fører og fyrbøder.

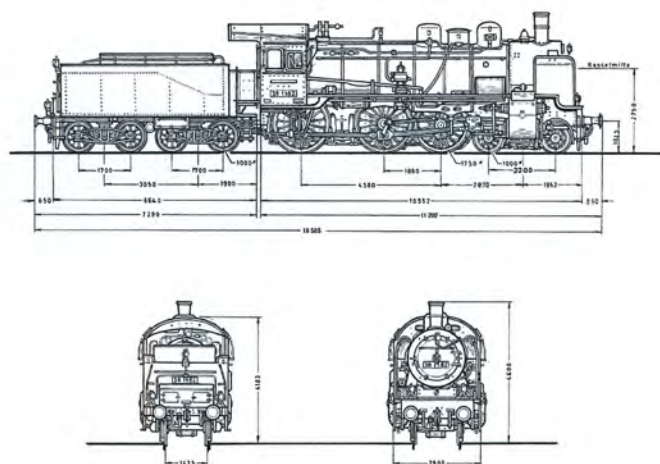
Det er et lokomotiv med tre domer og ret høj skorsten, og der er talrige, separat monterede dele på maskinen (rør, ventiler, dynamo, luftpumpe, lanterner osv.) - men tillige er der en masse ekstradele til montering. Fin service, men meget ekstraarbejde for modelbyggeren - især, når én eller flere dele falder af,



Fronten er ligeledes fint gengivet.



Gennemført arbejde med hjul og gangtøj - så fint, at man ikke nænner at patinere det hele.



Tegning af BR 38 1182 med små Wagner-røgplader. Ill. DB.



Tenderen med røde slutlanterner.



Her ses tenderen med en art rangerlys - der i øvrigt svarer til dansk særtogssignallering.



Et kig ind i førerhuset afslører fine detaljer - normalt er her bare en sort plasticstøbning.

som det skete under fotograferingen. Specielt de lange håndbøjler til førerhuset viste sig utroligt besværlige at montere igen, så - pas på ved håndteringen af den flotte maskine.

Hjulene er særdeles fine med tynde eger, og styringen er lige så fin (af metal). Lokomotiv og tender er ret tæt sammenkoblede, men klarer R 2 (360 mm) fint. Der er træk på de to yderste tenderaksler (med hæfteringe) og strømoftag på seks aksler, bortset fra den midterste drivaksel samt på de to yderste tenderaksler. Koblingerne er udskiftelige - de skal forsigtigt trykkes nedad, men pas på ved denne operation. Da jeg havde fjernet koblingen på tenderen, var den bittelille trækkrog også faldet ud, og den er nærmest umulig at montere igen - i hvert fald for undertegnede. Og det er nok det eneste irritationsmoment, jeg kan finde ved denne underskønne mo-

del: Jeg ville nok i dag foretrække fuldt ud monterede modeller og så hellere mangle én eller flere superdetaljer.

Lokomotivet kører eksemplarisk, som forventeligt fra Roco. Ud over de mange lyd- og lyseffekter tæller den dynamiske damp-udstødning fra skorsten og den synkrone lyd. Nu kan vi håbe på, at Roco lytter til andres og undertegnede opfordring til at lave særserier af dette lokomotiv til de forskellige lande, herunder også os. Omfattende dokumentationsmateriale er i hvert fald afsendt til produktchefen. Den gamle Fleischmann-model fra 1970'erne, der kom som 'Europa-lokomotiv' med påskrifter til diverse lande, herunder DSB-modellen af litra T 297 til Danmark, trænger til en afløser. Rocos P 8 ville være glimrende hertil.

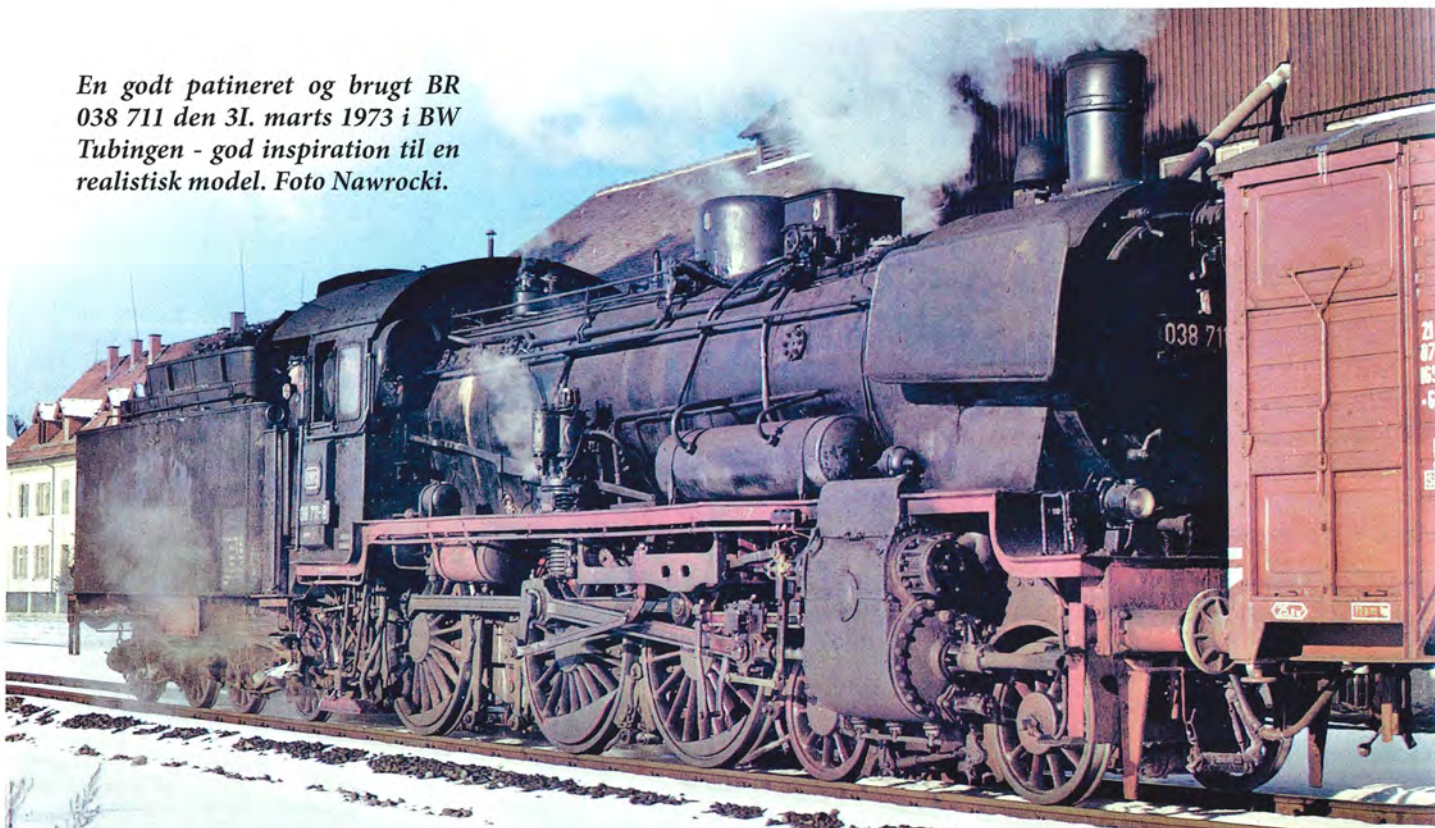


Rørføringerne synes at være komplette.

**Roco art. nr. 71382 DR BR 038 Damplokomotiv, digital m. lyd, lys, røg. H0-model, epoke IV. Inkl. dampolie og vitrine. Pris ca. kr. 4.800,-**

\* Se f.eks. Steffen Dreslers bøger "Tyske krigslokomotiver på danske spor DSB Litra N og T", forlaget Lokomotivet 1998 og "Det' en tysker", bane bøger 2018.

*En godt patineret og brugt BR 038 711 den 31. marts 1973 i BW Tübingen - god inspiration til en realistisk model. Foto Nawrocki.*



*BR 38 3180 på Bayrisches Eisenbahnmuseum, Nördlingen 2015. Maskinen her har ingen røgplader, og det gjaldt vist de fleste BR 38'ere. Foto Olaf Hermansen.*



*Førerhuset på den udstillede BR 38 1180 på Bayrisches Eisenbahnmuseum, Nördlingen 2015. Foto Olaf Hermansen.*



*trykluftpumpen på fodpladen.*



*Indirekte belysning på hjul og gangtøj - i mørke en flot effekt*



*Rocos model har store 'ører'.*

# Exact-trains vogne



Den franske variant af 'Oppeln' - en meget flot model.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Exact-trains er et af de nye firmaer, der på få år har markeret sig meget stærkt på markedet. Årsagen til succesen er naturligvis de ekstremt flotte modeller, som firmaet sender ud i store mængder, gerne flere varianter af samme type på én gang - så kan man som kunde vælge frit mellem udgaverne.

Nogle af de seneste modeller er den franske version af den tyske standard-godsvogn type "Oppeln", som vi herhjemme kender som H0-typen. (med visse forskelle og afvigelser). Hvorvidt den franske vogn er en direkte efterligning af den tyske grundmodel, eller der snarere er tale om et krigsbytte, ved jeg ikke med sikkerhed, men jeg formoder det sidste, da vognens stil er umiskendeligt tysk, og franskmændene har altid gået deres egne veje.

Modellen er særdels flot - der er alle de detaljer og enkeltheder på vognen, som også findes i virkeligheden, alt i fremragende gengivelse. Vognkassen er meget flot gengivet med tydelige, men ikke overdimensionerede brædderiller, undervognen har alle detaljer med, der er utallige, separat monterede smådele lige fra tynde håndbøjler af tråd over profilerede hjul, skydedøre, der kan åbnes, fjedrende puffere, fine påtryk, indvendigt bræddegulv - ja, der er sågar medfølgende gods - og så er der endda ekstra løsdele i dubletter, meget fin service.

Blandt de mange firmaer, der har fremstillet denne type vogne, må denne være den ultimative, selvom modellerne fra Heljan (anden serie), Roco, Märklin, Li-

liput, Brawa har hver deres fortrin - denne må være kronen på værket.

## Noget fedtet stads

Den anden vogn, som jeg har kigget nærmere på, er en standard-tankvogn fra mineraloliefirmaet Flucht. Da jeg så katalogbilledet af vognen, var jeg med det samme solgt - den måtte jeg anskaffe. Flucht-vognen er nemlig patineret i en sådan grad, at man nærmest væmmes med at røre ved tanken, hvor tyk, sort olie har efterladt tanken med et snavset lag olie. Desuden er resten af vognen støvet, svinet til at bremsesøv og andet, så det er en fryd - ja, selv hjulene, bortset fra kørefladerne, er tilsmudsede. Flot arbejde! (Og i parentes bemærket, der er intet, der smitter af, men det ser bare sådan ud). Så betyder det mindre for mig, om vognen aldrig har været i Danmark, og at en epoke IV-vogn egentlig falder uden for mit interesseområde - når tingene er så flotte og stringent gennemførte, har de en plads her - måske bare som statist i et gennemkørende godstog.

Desværre hører det stadig til sjældenhederne, at producenterne laver sådanne modeller, men det er måske også en fordel, for ellers skulle jeg nok skifte hele vognparken ud med patinerede modeller!

Mit råd er: Køb dem, mens de er der - mere realistiske kan togene næppe blive.

**Exact-train art nr. EX20786 SNCF "Oppeln". H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 350,-; EX22008 DB 24m3 tankvogn Flucht, patineret. H0-model, epoke IV. Pris ca. kr. 400,-.**



En vidunderligt tilsmudset olietankvogn - og ikke et ord om miljøet...



Skydedøre, der virker - en selvfølge hos Exact-train.



Tank, undervogn - det hele er godt svinet til - en 'ren' fornøjelse.

# Vinterbilleder



*Et pragtfuldt billede over risten på Århus H. med IC3 i gammel bemaling, MR, Arriva-Lint og et vue over byen, januar 2005. Foto Nils Bloch.*



*Et andengenerations S-tog med oprindelige, buede frontruder i Valby på vej mod Klampenborg. omkring 1975. Foto Olaf Hermansen.*

*Af Flemming Søeborg*

Vinterbilleder kan jo være så meget, så her er en lille, skønsmos blanding af billeder, taget om vinteren rundt om i landet - på vidt forskellige tidspunkter. Billederne viser, at der dog ind imellem har været rigtige snevintre - selv husker jeg især 1999, hvor der var ret meget sne, og det samme i julen 2004, men omvendt er det længe siden, at vinteren har strakt sig over længere tid. Mange af os husker nok stadig vinteren 1978-79, hvor store dele af landet reelt var sneet inde i dage- eller ugevis. Sjovt at tænke tilbage på, men det var også en anstrengende tid, hvor man bogstavelig talt måtte 'hytte sit eget skind' og kæmpe med uhyrlige snemasser.



*EA 3014 med Kystbanetog, Svanemøllen den 26. december 1994 - det pynter med den hvide sne på de røde vogne. Foto Flemming Søeborg.*



*Et dejligt vinterbillede. Lyngby-Nærum Jernbanes 'Lynette' boltrer sig i sneen den 17. februar 1991. Foto K.E. Jørgensen.*