

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 56 · April 2021

DKK 130,-

Fire-akslet Mo fra Heljan



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

BK 15.04.2021 - 09.06.2021
DKK 130,- - Euro 17,50
ISSN-2245-4099



9 772245 403007 00056

BK returage 23



■ Russerne kommer!



■ Litra EB i model og i virkelighed

Find os på facebook | @SporOgBaner





Litra EB

n:

I efteråret 2020 blev de første lokomotiver litra EB leveret til DSB. Bestillingen omfatter 42 maskiner af Vectron-typen fra producenten Siemens. Hos DSB har lokomotiverne fået litra EB.

De nye lokomotiver kan fjernstyre styrevogne via "togbus"-systemet og bliver hovedsageligt indsat i regionaltrafikken med dobbelt-dækkervognene på Sjælland. De erstatter dermed de aldrende diesellokomotiver litra ME på de strækninger, der i mellemtiden er blevet elektrificerede.

Ellokomotiv litra EB 3202, DSB



- ▶ Formvariant med separat monterede håndgreb på dørene
- ▶ Korrekte farver i det nye DSB-design
- ▶ Korrekt gengivelse af den lange tagrende
- ▶ Frontlyset kan slukkes helt eller delvist i den analoge version
- ▶ Digitalversion med tænd/slukbart fjernlys, førerhusbelysning og LeoSoundlab lyd

71920	=
71921	=
79921	~



Her kommer du direkte til modellen:

Du kan få yderligere informationer fra din forhandler

Vi leverer også nemt hjem til dig. Kig ind på vores e-shops:
www.fleischmann.de & www.roco.cc. Du er kun få klik fra din ønskemodell

www.roco.cc

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 56, 10. årgang
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.375. Løssalgpris kr. 130,-

Abonnementspriser for 2021:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

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

Vigtigt ved betaling i netbank:

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

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63
(Sparekassen Kronjylland)
SWIFT/BIC: KRONDK22 (betal i Euro)

Spørgsmål om betaling:

Spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 61 42 66 21

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder
til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfat-
terne. Eftertryk af materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale
med Spor og baners redaktion. For visse illustrationer er det ikke lykkedes
at finde den retmæssige copyrightindehaver. Såfremt ophavsretten således
er krænkert, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes
henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder

Jeg vil først beklage, at debuten med den nye distributør
ikke gik helt så godt som forventet - flere abonnenter måtte
vente meget længe på at få deres blad - og så endte de alli-
gevel med at få det tilsendt med Post Nord. Distributøren har
eftersendt mange blade men lover, at det bliver bedre næ-
ste gang. Det krydser jeg fingre for. Samtidig skal jeg også
minde om, at for sen indbetaling af abonnement bevirker
forsinket udsendelse af bladet - og ekstra udgifter til porto.

Den store omstilling til eldrift ved DSB præger dette num-
mer, da de nye ellokomotiver litra EB nu leveres i stor stil
- og en af lokomotivinstruktørerne, Michael Olsen, har
derfor skrevet et par artikler om arbejdet med disse loko-
motiver. Samtidig er de første modeller af litra EB allerede
udkommet fra Piko. Rocos model skal komme i uge 45, og
Hobbytrain udsender den til spor N.

Forretningen Kystbanen i Ordrup holder flyttedag og vil
fremover at være at finde i Vanløse i Københavns vestlige
del. Det er let at komme til denne bydel, blandt andet med
S-tog og metro. Flytningen skyldes dels et ønske om bedre
beliggenhed for mange af forretningens kunder, dels mu-
ligheden for at udvide sortimentet betragteligt. Tillykke til
Kystbanen med beslutningen.

Det varer nok endnu noget tid, inden vi friere kan bevæge
os rundt og komme på besøg hos hinanden; men det betyder
ikke, at modelbanehobbyen ligger stille, tværtimod. tv-avi-
sen bragte onsdag den 3. marts en flere minutter lang re-
portage om en familie i Tyskland, der havde fundet de gam-
le Märklin-modeller frem og byggede en lille bane sammen
med børnene. De små poder lærte at samle plasticbyggesæt,
mens et BR 81-lokomotiv trak et tog med de klassiske, røde
tipvogne rundt og rundt - herlig nostalgi og forhåbentlig
en interesse, der kan holdes vedlige. I indslaget medvirke-
de Märklins chef, Florian Sieber, der kunne berette om stor
omsætningsfremgang sidste år. Herhjemme kommer der
også gode nyheder som f.eks. Heljans nye Mo og flere gods-
vogne fra Dekas. Entusiasmen mærker jeg da også dagligt
gennem henvendelser på mail, i telefon og sågar i rigtige
breve. Modelbygning er atter "in" - også her i bladet.

Hvis du også har bygget noget særligt i denne covid-19-tid,
er du meget velkommen til at sende billeder og tekst ind om
dine byggerier, store som små.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Foto Jonas Henriksen.

Forsidefoto:

Forsidefotos: Stort foto: Heljans fire-akslede Mo. Foto Flemming Søeborg
Lille foto: Russerne kommer! Foto bornholmskebilder.brk.dk
Lille foto: EB i model og i virkelighed. Foto Michael Olsen

Indhold



11 Vectron-teknik



33 Moderne tider på ZOB



52 Odense elektriske sporvej

Leder	3	Flere historiske billeder fra Roskilde	39
Indhold	4	Smånyt	42
DSB Litra EB fra Piko	5	Det præjsiske tenderlokomotiv T 7	44
Fut i Ferrarien	6	Litra TF fra Piko	46
De bornholmske Jernbaner 1945-46	7	Mere end NOCH	47
Vectron-teknik	11	Nye bøger	48
Vectron-uddannelsen	14	Im Zug über die Ostsee	48
"Færgen er i havn om få minutter"	18	Tilføjelse	49
Heljans Mo-serie på vej til		KRB Pj 95 fra Tillig	50
at blive komplet (næsten)	23	Kosangas i spor N	51
Kitmaster- og Airfix-modellerne	27	Odense elektriske sporvej	
Moderne tider på ZOB	33	– en idyl på skinner	52
ETJ M1	37	Vinterliv	58



SPOR OG BANER

**NÆSTE
UDGIVELSE**
10. JUNI 2021

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

- Specielle lime til pap- og kartonhuse
- Card Glue, Glue 'n' Glaze, Tacky Glue
- RC Modellers Craft Glue
- Plastic Magic, Rocket Plastic Glue



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

Telefon: +45 4045 9230
Telefontid: hverdage 9:00 - 15:00

DSB Litra EB fra Piko



Det nye EB-lokomotiv på en tur ude i vinterens sne.



Fronten på Pikos model er meget flot detaljeret, helt ned til de små navnetræk over bufferne.



Dørpartierne uden de skrå håndtag og blot påtrykt kamera.



Endnu kun tilladt til kørsel i Danmark.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Piko blev det første firma, der sendte en model af DSB's nye lokomotiv litra EB på markedet. Valget faldt på det første lokomotiv i serien, EB 3201, som sammen med to andre lokomotiver ankom til Danmark den 14. september 2020 - en ankomst, der vakte stor opsigt blandt os jernbaneinteresserede, men som ellers foregik i relativ ubemærkethed i offentligheden.

Siden er serieleverancen fortsat, og der skal i alt anskaffes 42 enheder, altså en ret stor ordre - for eksempel blev der i sin tid blot anskaffet 22 stk. af litra EA, af litra EG sølle 13 stk. Til gengæld var der en hel del andre litra i drift dengang - i dag er omvendt hele godstrafikken hos DSB forlængst nedlagt, så driften opretholdes på de få, tilbageværende strækninger stort set udelukkende med togsæt.

EB-lokomotiverne skal til en begyndelse aflaste de sidste EA-lokomotiver og de stærkt forurenende ME-diesellokomotiver til kørsel med dobbeltdækkervognene i pendlertrafikken på Sjælland, men når de nye Talgo-vogne leveres til DSB, skal EB-lokomotiverne spændes for dem - og såmænd også bag dem, idet stammerne kræver to lokomotiver.

Lokomotivtypen er baseret på Siemens-serien Vectron, en særdeles succesfuld lokomotivserie. DSB vil således i leverancen få nr. 1.000, og Vectron ses da også i drift overalt i Europa.

Designmæssigt er lokomotiverne et farvel til den triste, grå/blå farvesætning, der har præget DSB generelt siden cirka år 2000. En begyndelse blev gjort med

et enkelt IC3-tog, der blev lakeret rødt for nogle år siden, og heldigvis er det nye design slået helt igennem her på litra EB. Fremover bliver nogle af togene hos DSB altså mere oplivende at se på, hvilket har været tiltrængt.

Pikos model

Allerede i januar - dvs. blot fire måneder efter lokomotivernes ankomst til Danmark - var modellen klar til udlevering - ret imponerende, når det ellers normalt tager et års tid fra en model annonceres, til den bliver udsendt (det hænger sammen med produktionsplanlægning, kapacitet på fabrikkerne og muligheden for at flette nye produkter ind i forløbet). Her kan Piko åbenbart noget, de færreste andre kan.

Nu kan man sige, at der jo blot er tale om at hive nogle seriemodeller ud af en løbende produktion og give dem en anden dekoration, men med mit kendskab til branchen vil jeg alligevel hævde, at dette er usædvanligt. Piko "var med" fra begyndelsen - firmaet fik billeder og anden dokumentation straks efter, at lokomotiverne var ankommet hertil.

Udviklingsarbejdet gik udelukkende på at give modellen den rigtige kulør og de korrekte påskrifter, og begge dele er lykkedes - endda ekstremt godt, idet ALLE påskrifter, selv på de mest utilgængelige steder på undervognes apparatskabe, er med. Bemalingen er holdt i en pæn, halvmat tone, men de fleste detaljer på overdelen er blot støbt i karossen (håndbøjler, vinduesviskere), hvilket dog ikke ødelægger indtrykket efter min vurdering. Håndbøjlerne på fronten, tagisolatorerne m.v. er dog separate detaljer, mens de ret

plastiske bogiesider er støbt i ét stykke. Pantograferne er spinkle. Over pufferne ses de minimale inskriptioner "Siemens" og "Vectron".

Enkelte afvigelser er der dog - f.eks. mangler de separate, eftermonterede skrå håndtag på dørene, og de små eksterne kameraer ved dørene er blot flade påtryk, men her kan man evt. selv lave nogle "duppeditter" og montere der. Det er klart, at disse smådetaljer er udeladt, da modellen ellers ville være blevet dyrere og forsinket - der er tale om en tysk "hverdagsmodel" til en gunstig pris.

Teknisk er der ikke meget at sige om Pikos Vectron; modellen er udstyret med centermotor med svinghjul, har træk på alle aksler, heraf to hjul med hæfteringe, og der er lysskift hvidt/rødt, men ellers ingen andre finesser analogt; digitalt kan lyset tændes og slukkes, og dét var så dét! Desværre var den digitale udgave med lyd ikke til rådighed, men den frembyder formodentlig, hvad man kan forvente af moderne modeller.

Piko art. nr. 59592 DSB EB 3201 Vectron. H0-model, epoke VI.
Pris ca. kr. 1.400,-.



Hvor er den lille, H0-modellen sammenlignet med forbilledet. Farven er i øvrigt ramt perfekt. Foto Michael Olsen.



Pænt detaljerede bogier og masser af påskrifter.



På nært hold ses det, at vinduesviskerne blot er støbt ind i overdelen.



Moderne lokomotiver kræver omfattende identifikation....

Fut i Ferrarien

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brekina/Starline har netop sendt et eksklusivt sæt på markedet - eller på racerbanen: Det er en Fiat-autotransporter serie 640, dekoreret med diverse reklamer m.m. og lastet med to Ferrari-racerbiler ("haj-typen" fra 1959-60), et karosseri ekstra samt syv stk. personale - én civil herre med solbriller (Enzo Ferrari?), fire mekanikere og to kørere - den ene med en vinderkrans i italienske farver.

Alle biler er meget flot detaljerede, lakerede i Ferrari-rødt og forsynet med mæge præcise påtryk. Figurerne, som er lavet af NOCH, er langt bedre end dem, som firmaet ellers laver, og detaljer som knapper, bæltespænder m.v. er fremhævet med sølvfarve - flot!

Selve Fiat-transportereren stammer fra Starline og er, hvad vinduerne angår, ikke helt på højde med Brekinas glasklare ruder, men det ses kun på nært hold. Sættet er i skala 1:87 og vil passe til en lokal "Roskilde Ring".



Brekina art. Nr. 58475 Fiat 640-serie "Ferrari". H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 750,-.

De bornholmske Jernbaner 1945-46

Nexø Havn maj 1945. Et af havnesporets sporskifter genopbygges. Foto Nexø Museums arkiv.



Af Sten Møller, DBJ

Onsdag den 9. maj 1945 om formiddagen sejlede fem store russiske motortorpedobåde ind i Rønne Havn. Ombord var ca. 100 russiske soldater. Det var stormtropper, som den Røde Hær sendte helt forrest i ethvert angreb, der med skarpladte våben sprang op på kajen den formiddag i Rønne Havn. De plejede at tage, hvad de ville, hvor de kom frem, det gjorde de også i Rønne. Det var ikke noget rart bekendtskab for Bornholm. Heldigvis blev stormtropperne meget hurtigt trukket væk fra øen, men det var begyndelsen til 11 måneders russisk besættelse af Bornholm.

Russerne havde forberedt landgangen i Rønne ved at bombe Rønne og Nexø de to foregående dage. Den 7. maj blev der kun kastet få bomber over de to byer, men luftangrebet var helt u-varslet, og kom derfor til at koste 10 bornholmere livet.

I løbet af eftermiddagen den 7. maj stod det klart for myndighederne på Bornholm, at Rønne og Nexø måtte evakueres. Det var en imponerende bedrift, at beboerne i de to byer i god ro og orden kunne forlade deres hjem og tage til deres - i forvejen udpegede - evakueringskvarterer ude på øen, på under 16 timer.

Som et led i evakueringen kørte jernbanen i de tidlige morgentimer mere end 1.000 af Rønnes ca. 11.000 indbyggere væk fra Rønne. Det lykkedes også for banen at få langt det meste af materiellet kørt bort fra de to byer. Kun en af motorvognene - hvor vognkassen var løftet af motorbogien - måtte efterlades på værkstedet i Rønne. De to byer var tomte for civile under det store og meget omfattende bombardement den 8. maj.

Nye tider for Bornholm

Den 8. maj 1945 blev også en verdenshistorisk dag, nemlig V.E. dag (Victory in Europe-dag) så medens Rønne og Nexø blev evakueret og derefter bombet, blev den endelige fredsslutning mellem de allierede og Tyskland underskrevet.

Det betød, at krigen var slut, og Tyskland havde overgivet sig - også til russerne - da de russiske stormtropper gik i land i Rønne den 9. maj.

I Rønne var jernbanen stort set sluppet fra bombardementet uden de store ødelæggelser. Naturligvis var der knust ruder både på hovedkontoret på stationen og på værkstederne. Rystelserne havde været så voldsomme, at alt, hvad der stod på hylder, var havnet i store bunker på gulvet, og der var et tykt lag støv overalt.

Men sporarealet var helt intakt. Til gengæld var det gået hårdt ud over stationen og sporarealet i Nexø. I løbet af få dage efter bombardementet kunne jernbanen samle det meste af materiellet i Rønne og genoptage noget, der lignede daglig drift på banerne til Allinge og til Gudhjem over Åkirkeby. Først fire måneder senere kunne der køres helt til Nexø.

Chefen for de russiske besættelsesstyrker søgte straks efter landgangen kontakt med den øverste, danske myndighed på Bornholm, Amtmanden. Russerne forlangte, at alle tyske flygtninge - både militære og civile - skulle samles i Rønne, og at der hurtigst muligt skulle samles flest mulige skibe i Rønne Havn. Meningen var, at alle tyske flygtninge, både civile og militære, skulle sejles fra Rønne til Kolberg i Polen. I løbet af få dage blev der samlet en mindre armada af bornholmske fragt-bærende skibe i Rønne Havn.

Jernbanen fik ordre til at køre så mange civile tyske flygtninge og så meget tysk krigsmateriel som muligt til Rønne. De tyske soldater blev beordret til at gå til Rønne. Et forsigtigt skøn var, at der var samlet mindst 20.000 tyske flygtninge, civile og militære, på Bornholm i maj 1945.



Nexø Station maj 1945. Sporene foran stationen havde fået nogle fuldtræffere, så selvom stationen ikke blev ramt direkte, var skaderne omfattende. Foto bornholmskebilleder.brk.dk.



Rønne Havn marts 1946. Så skal alt det materiel, russerne fik sejlet til Bornholm og måske lidt mere, med hjem til Rusland. Foto bornholmskebilleder.brk.dk.



Beslaglagt tysk materiel på vej mod havnen for at blive sejlet til Kolberg. Foto bornholmskebilleder.brk.dk.



Rønne N. maj 1945. Så er alt læsset i godsvognene og klart til den videre transport. Foto DBJ Arkiv.

I hastigt tempo blev de tyske flygtninge og meget af det efterladte tyske krigsmateriel udskibet fra Rønne og sejlet til Kolberg. Men her ventede en stor overraskelse til de ankomende, bornholmske skibe:

Ubehagelig overraskelse

I Kolberg stod et stort antal russiske soldater - en blanding af veteraner og helt unge soldater - samt store mængder af "befriet materiel" og ventede på at blive sejlet til Bornholm.

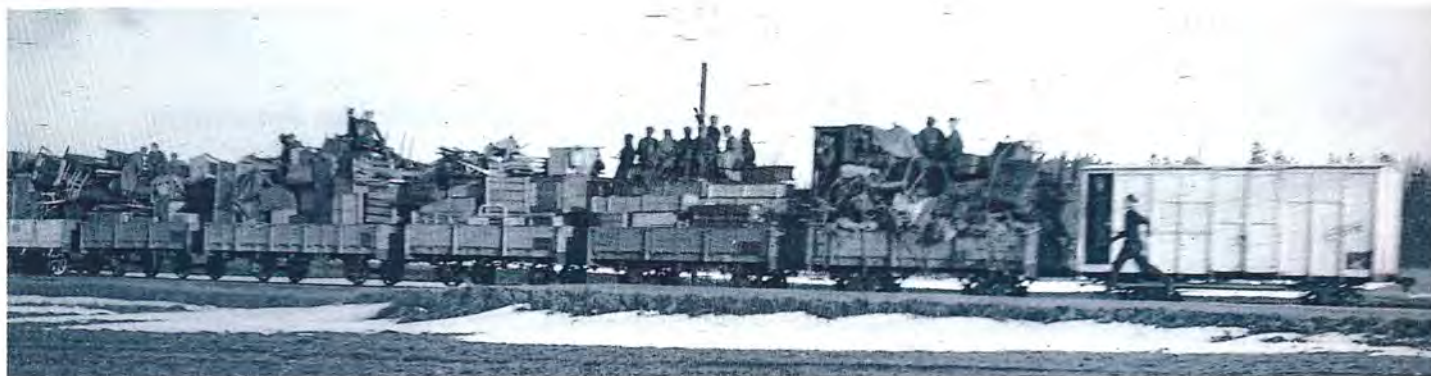
I løbet af nogle uger blev alle tyske flygtninge og meget tysk krigsmateriel sejlet til Kolberg, hvor der ventede de tyske flygtninge både civile og militære en ukendt skæbne i russiske fangelejre.

På tilbagereturen til Rønne medbragte skibene de russiske "befrielsestropper" og deres "befriede" materiel. Hvor mange russiske soldater, der kom, vides ikke med sikkerhed, men et realistisk skøn er; at der kom mellem 10.000 og 15.000 russere til Bornholm. Nogle af de russiske soldater blev stationeret rundt omkring på Bornholm i store lejre, som de selv opførte. Andre overtog de tyske indkvarteringssteder som f.eks. Gallykke-lejren ved Rønne.

Det havde været en stor opgave for jernbanen at transportere civile tyske flygtninge og krigsmateriel til Rønne. Men at få transporteret de russiske soldater og alt deres "befriede materiel" fra Rønne og ud på øen blev en endnu større opgave for jernbanen. Her siger billederne mere end ord.



Rønne Havn maj 1945. Store mængder af russisk materiel venter på at blive kørt ud på øen. Foto bornholmskebilleder.brk.dk.



Udkørsel fra Rønne N. Langt godstog sætter i gang. Foto bornholmskebilleder.brk.dk.

De Bornholmske Jernbaner
Борнхольмские железные дороги

B № 795

Til Befordring af Gods for det russiske Militær fra
Для перевозки груза для русских войск от станции

Station til _____
до станции _____

Station, udbedes herved til Levering _____ dag d. _____ ds.

просят предоставить /число/ _____

_____ Stk. Vogne à 5 Tons og _____ Stk. Vogne à 10 Tons.

_____ шт. платформ по 5 тонн и _____ шт. платформ по 10 тонн

_____, den _____ 194 .

Г _____ 194 .

Formular til godsbefordring. DBJ Arkiv.

Befriet og besat

Det stod ret hurtigt klart for myndighederne (Amtmanden), at russerne havde tænkt sig at blive på Bornholm i en længere periode, og at de ville bruge jernbanen til alle former for transport. For at løse de store sprogvanskeligheder blev der udfærdiget en række formularer og billetter med tekst på russisk og dansk. Med disse formularer kunne togførerne og stationspersonalet klare næsten enhver transportopgave for russerne. Det skal bemærkes, at russerne betalte for hver transport, de fik udført. Det havde de også råd til, for den Røde Hær krævede og fik to millioner kroner pr. måned - af den danske stat i betaling for deres "beskyttelse af Bornholm".

De mange særtogskørsler for russerne og genopbygningen af sporarealet ved Nexø station og på Nexø Havn medførte, at den almindelige passagertrafik ved banen var meget uregelmæssig. Først omkring oktober 1945 var situationen så normaliseret, at man kunne genoptage kørsel efter en normal køreplan. Mandag den 1. oktober kunne man således læse i avisen at "den første togsøndag forløb glat".

Da meddelelsen om, at russerne forlader Bornholm kom, lørdag den 16. marts 1946, gentog historien sig næsten - bare omvendt. For nu skulle russerne og alt materiel køres tilbage til Rønne for at blive udskibet. Derfor kunne man i avisen mandag den 18. marts 1946 læse om travlhed ved jernbanen og på landevejene.

Endelig den fredag den 5. april 1946 var de sidste russiske soldater ved at sejle ud af Rønne Havn. Bornholm er atter blevet en fri del af Danmark.



№ 4659

Билет — Billet

в одно направление — Enkelt
туда и обратно — Tur-retur

Для _____ русских солдат
for _____ russiske Soldater

от станции _____
fra Station _____
до станции _____
til Station _____

Выдан _____ 194

Udstedt _____

Подпись _____

af _____

AXEL E. AARHØJTS EFT.

Billet med russisk og dansk tekst. DBJ Arkiv.



Gudhjem Station marts 1946. Russiske soldater venter på at komme med toget til Rønne for at blive sejlet hjem til Rusland. Foto bornholmskebilleder.brk.dk.



Rønne Havn maj 1945. Russerne stod selv for at læsse materiel på godsvognene. Det vigtigste materiel nederst, resten ovenpå. Foto bornholmskebilleder.brk.dk.



Квитанция — Kvittering

За то, что
meddeles herved for

Кр. _____
Кр. _____

с. д. уплачено за _____ шт.
der D. D. er betalt for _____ Stk.

железнодорожных билетов для русских солдат.
Jernbanebilletter til russiske Soldater

Станция _____ 194
Station _____ 194

АХЛ. Е. АА/ООТС ЕРТ

Kvittering på russisk. DBJ Arkiv.

REGNING

til

De bornholmske Jernbaner

fra _____ Den russiske Militærkommando paa Bornholm.

1945.
Juli

An

Kørsel af 1151,5 km Særtog i Anledning
af Transport af tysk Krigsmateriel,
tyske Soldater, Flygtninge og Saarode
i Tiden 10. - 23. Maj 1945 & 5,- Kr.
pr. km: 1151,5 x 5,- Kr. 5.757 50

Regningens Rigtighed attesteres

L. H.

Regning til de russiske myndigheder. DBJ Arkiv.

Travlhed paa Jernbanerne og stærk Trafik paa Landevejene

Russerne har faaet alt disponibelt Jernbanemateriel
stillet til Raadighed. — De tager al deres
Krigsbytte med sig hjem

En Tur paa vore Landeveje i disse
Dage er en Oplevelse. Overalt møder
man de russiske Kolonner af marchere-
nde Soldater, efterfulgt af lange
Vogntog med Oppakning. Ogsaa Ka-
noner og den Slags kommer Russerne
med i lange Rækker, ligesom man møder
lange Kolonner af Biler, læsset med
alle mulige af de Ting, der nu engang
hører til en stor Hær.

Det er ganske ejendommeligt at se,
at Russerne, selvom det rent militære
naturligvis kommer i første Række, og-
saa faar Tid og Plads til at faa deres
private Ejendele med. Vi mindes jo end-
nu fra Maj Maaned alle de mærkelige
Ting, de enkelte Soldater kom med fra
Tyskland. Deres private Krigsbytte.
Her var mere eller mindre defekt Bo-
have, hele Moblementer og Tusinder af
andre smaa private Ting. Det bliver nu
stoppet paa de smaa russiske Kørrer
og faar Plads mellem Krigsmateriellet,
og saa gaar Turen til Rønne. Det hele
skal med hjem. Kun det, der er blevet
saa faldefærdigt, at det ikke mere kan
hænge sammen, faar Lov at blive til-
bage herovre.

Saaledes saa man i Formiddags ved
Balka, at en russisk Soldat sad og ham-
rede paa et gammelt, faldefærdigt Klat-

ver, mens hans Kammerater læssede
den ene Jernbanevogn efter den anden.
Russeren selv saa ud til at more sig
glimrende, og det samme gjorde hans
Kammerater. Han maatte imidlertid ind-
stille Musikunderholdningen, da Kla-
veret skulde læsses op paa en Vogn,
hvor der i Forvejen var et Par Kanoner,
en Motorcykle samt nogle Mobler.

Mange Ekstratog til Transporterne

Som da Russerne kom, og Tyskerne
skulde evakueres, har de bornholmske
Jernbaner atter faaet rivende travlt.
Russerne henvendte sig i Lørdags til
Jernbanernes Hovedkontor og bad om
at maatte faa stillet saa meget rullende
Jernbanemateriel til Raadighed, som
man kunde undvære. Det gik man na-
turligvis straks med til fra dansk Side,
og siden i Gaar Morges har det ene
Ekstratog efter det andet rullet afsted
ude fra Øen med Rønne som Maal.
Lange Tog med Masser af Vogne. To-
gene kører ind paa Havnen i Rønne,
og her bliver Vognene hurtigt aflæsse-
de og sendt ud paa Øen igen. Der er
Fart over Tingene.

Russerne forlader Bornholm. Udklip fra Berlingske Tidende
mandag den 18. marts 1946.

Den første Togsøndag forløb meget glat

De bornholmske Jernbaner befordrede i Gaar
7500 Mennesker, hvilket ikke er overvældende

Der var ventet en meget stor
Tilstømning til De bornholmske
Jernbaner i Gaar, den første Søn-
dag efter Freden, hvor man atter
kunde komme ud og køre med
Tog, saa meget desto mere som
det jo ogsaa var Konfirmations-
søndag, men det viste sig, at
Jernbanerne uden større Vanske-
ligheder kunde klare Trafikken,
saa alt forløb glat til alles Til-
fredshed og uden Forsinkelser af
nævneværdig Art.

Der var ogsaa fra Jernbanernes Side
gjort alt for, at det skulde kunne gaa
saa smertefrit som muligt, og alt di-
sponibelt Vognmateriel var sat ind, for
at skaffe Plads til de mange Menne-
sker, man ventede. Tilstømningen blev
nu ikke saa overvældende, og der var
god Plads i alle Tog, kun i de aller-
seneste Aftentog kneb det lidt med
Siddepladserne.

Folk møde op en Time i Forvejen

Folk var naturligvis glade for, at
Sendagstogene kunne i Gang, det
var der ingen Tvivl om. Man kan atter

komme rundt paa Øen og besøge Slægt
og Venner, hvilket især for de ældre
havde været vanskeligt under de tid-
ligere saa trafikmæssigt fortvilede
Forhold.

I Gaar saa man Folk møde op
paa Stationen en hel Time før
Togets Afgang for at sikre sig,
at der blev Plads. Det blev der nu
til alle, saa af den Grund havde
de ikke behovet at være bekym-
rede.

Paa Jernbanernes Hovedkontor op-
lyser Fuldmægtig Ødbergsen i
Dag, at Sendagens Togtrafik forløb
uden Uheld af nogen Art, og han be-
tegnede Tilstømningen som ret god.
Der var i Sendagens Forløb befordret
ca. 7500 Mennesker med Togene, hvil-
ket ikke kan siges at være saa over-
vældende meget, naar man regner
med, at der i Højsæsonen ofte bliver
befordret ca. 10.000 Mennesker med
De bornholmske Jernbaner.

Jernbanernes Rutebiler havde næsten
fuldt Læs paa hver eneste Tur, men
heller ikke her var det nødvendigt at
anbringe nogle paa Taget for at faa
alle med.

Første tog søndag 1. oktober 1945. Udklip fra Berlingske Tiden-
de mandag den 1. oktober 1945.

Sten Møller

Lidt om mig selv: Født den 31. december 1944 i Storegade 24 i Rønne. Genbo til en civil beskyttelsesbunker, hvor vi, min far,
mor, storebror (seks år gammel) og jeg (fire mdr. gammel) på min fars arm søgte tilflugt under luftangrebet den 7. maj 1945.

Derefter evakueret til Pedersker Præstegård aften, nat og tidlig morgen mellem den 7. og 8. maj. Min far cyklede fra Rønne til
Pedersker (ca. 20 km) først med min storebror på et barnesæde på stangen og derefter en gang til med nogle af vores ejendele.
Min mor gik med mig i barnevogn fra Rønne til Pedersker (en fantastisk smuk, lun, stille forårsnat og morgen, har min mor
fortalt senere). Min far fortalte, at han cyklede til Rønne et par uger efter bombardementet og fandt, at det hus vi boede i - Sto-
regade 24 - stod endnu, men alle vinduer var knust, og alle tagsten var bløst af.

Vectron-teknik

Tekst og fotos Michael Olsen
lokomotivfører-kørelærer ved DSB

Siemens Vectron bygger på en videreudvikling af EuroSprinter platformen. Siemens Vectron er et meget alsidigt lokomotiv, som kan fås i mange udgaver, alt efter operatørens ønsker. Lokomotivet fås i kørestrømsudgaver til kun DC-version, kun AC-version, blandet AC- og DC-version, diesel-udgave. Ligeledes har Siemens også udviklet en hybrid-version til både el- og diesel drift.

AC versionerne kan køre med kørespænding på både 15 kV 16 2/3 Hz og 25 kV 25 Hz.

DC-versionerne kan køre med kørespænding på både 1,5 kV DC og 3 kV DC.

AC og DC-versioner blandet kan køre med kørespænding på 15 kV 16 2/3 Hz og 25 kV 25 Hz og 1,5 kV DC samt 3 kV DC.

AC-versionerne fås i versioner med en ydelse på 5600 kW (ca. 7600 HK) og 6400 kW (ca. 8700 HK).

DC-versioner fås kun med en ydelse på 5200 kW (ca. 7000 HK).

Diesel-udgaverne fås med ydelse på 2200 kW (ca. 3000 HK) og 2400 kW (ca. 3200 HK).

Dual-mode er hybridudgaven til diesel og 15 kV 16 2/3 HZ. Den har en ydelse på 2000 kW (ca. 2700 HK). Dette lokomotiv er bl.a. bestilt af DB Cargo i 100 stk. og med option på yderligere 300 stk.

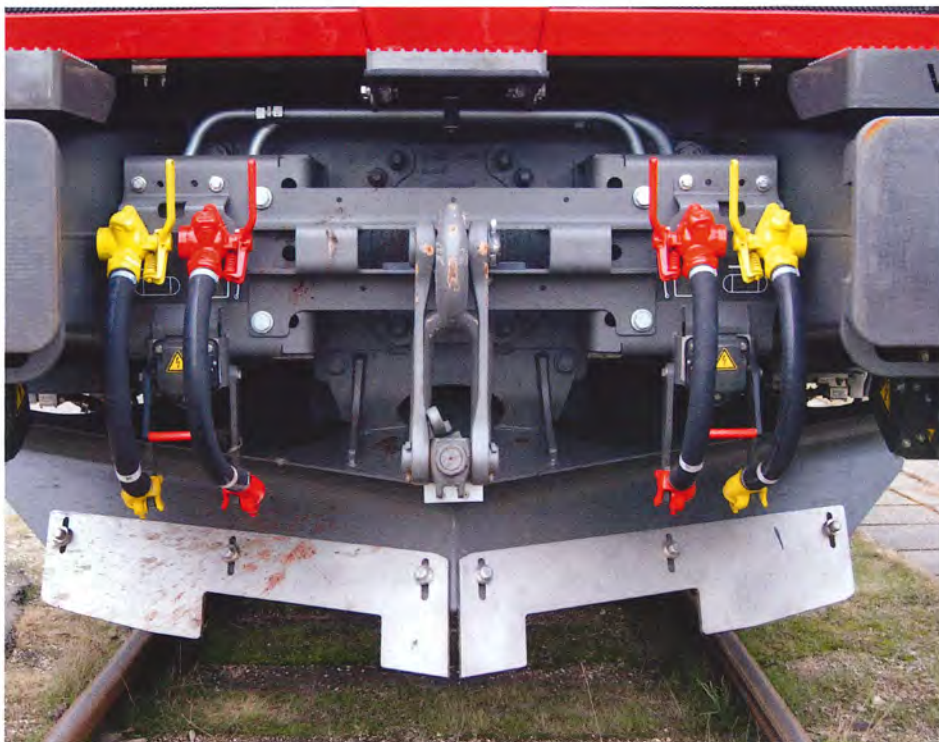
Vectron kan leveres til maksimal hastighed på både 160 km/t og 200 km/t. Vectron bliver brugt til både persontog og godstog.

Vectron leveres med ETCS og alle nationale togkontrolanlæg.

Vectron kan leveres med Diesel Power Module. Det er en lille dieselmotor, der gør, at lokomotivet kan køre op til 40 km/t på steder, hvor der ikke er en køreledning.

Siemens Vectron kører i 19 europæiske lande og af 50 forskellige operatører.

DSB har købt Vectron AC-versionen



Fronten med kobling, trykluftslanger, elkabler m.v. Som det ses, bliver fronten meget hurtigt slidt ved daglig brug.



Førerrum 1 med diverse kontakter, DMI- og TDD-skærme m.v..



TDD-skærmbillede.



Rangierpanel ved siderude.

med 15 kV 16 2/3 Hz og 25 kV 50 Hz med en ydelse på 6400 kW eller 8700 HK.

EB er udstyret med togkontrolanlægge-
ne ETCS, DK-STM og tysk PZB/LZB.
Det gør det muligt at køre i Danmark
og Tyskland. Lokomotivet er dog endnu
ikke godkendt til kørsel i Tyskland.

Lokomotivet kan levere en starttræk-
kraft på op til 320 kN, og det kan
el-bremse op til 240 kN. Det gør EB til et
af de kraftigste lokomotiver i Danmark.
EB har god acceleration, som viser sig
ved, at EB med fire stk. dobbeltdækker-
vogne kan accelerere fra 0-160 km/t på
ca. 65 sekunder, hvorimod IC3 er ca. 120
sekunder om at nå 160 km/t.

EB er et meget let og overskueligt lo-
komotiv at betjene. Alle betjeningsmu-
ligheder på lokomotivet er angivet med
meget intuitive symboler. Alle maksi-
malsikringer er angivet med engelsk,
tysk og dansk tekst. På førerbordet er to
skærme placeret. Den ene skærm, kal-
det DMI, bruges til at vise ETCS/ATC
skærmvisning. DMI-skærmen viser
også, om dørene er lukket og Træk- eller
Bremsekraft. Den anden skærm, kaldet
TDD (Tecnical Diagnostic Display) vi-
ser bl.a. alt omkring tryk- og bremseluft,
højspænding, banemotorer, hastigheds-
automatik, og det er også her, at betje-
ningen af stort set alt foregår. Skulle
den ene skærm blive uvirksom, samles
visningen af begge skærme i den anden
skærm, dog med begrænset visning.

EB har nogle smarte features. Bl.a. kan
lokomotivføreren selv begrænse start-
trækkraften og el-bremsen. Begræns-
ningen i starttrækkraften kan bruges,
hvis lokomotivet skal trække et togsæt
med nødkobling. Her må man typisk
kun trække med ca. 200 kN.

EB kan sættes til energispare-mode, når
lokomotivet har afsluttet dagens kørsel.
Sættes lokomotivet i energispare-mo-
de, lukker lokomotivet langt ned, men
holder bl.a. batteriladning i gang. Sam-
tidig kan lokomotivet levere 1500 V til
tilkoblede vogne, så de har strøm til bat-
teriladning og klimanlæg. Dette gør det
muligt at parkere toget på steder, hvor
der ikke er stationært 400 V og 1500 V,
som ikke altid er til rådighed.

En anden ting ved EB, som ikke er al-
mindeligt ved andre tog, DSB kører
med, er det automatiske brandbekæm-
pelsesanlæg. I tilfælde af brand forsøger
brandbekæmpelsesanlægget selv at be-



Bremsetavlen.



Hæmsko og banemotorventilator.



Maskingang fra Førerrum 1 mod Førerrum 2 - en lys og 'venlig' arbejdsplads.

kæmpe en ildebrand med de brandbekæmpelsesmidler, der er sat til anlægget.

EB er det talende lokomotiv. Hvis der kommer en fejl, siger en mandlig stemme "Fejl, Fejl, Fejl". Indtil videre har jeg hørt lokomotivet sige "Fejl", "Passagernebræmme", "Parkeringsbræmme" og "Automatisk fartkontrol".

EB er udstyret med automatisk fartkontrol. Dette gør, at lokomotivet holder den hastighed, som lokomotivføreren bestiller. Ligeledes har EB vaskefart, hvilket er nyt på lokomotiver i DSB. Vaskefarten holder ca. 1 km/t.

DSB har bestilt EB med LED-lys i kendingssignaler og slutsignal. Kendingssignalet er virkelig skarpt, hvilket ikke er normalt for tog i Danmark.

El-bremsen på EB er temmelig effektiv. I TTD skærmen kan man aflæse aftaget og regenereret energi. Indtil videre er det lykkedes mig at sende mere end 1/3 af den aftagne energi tilbage i køretråden som regenereret energi.

Geografi på EB er ganske let. Der er taget udgangspunkt i førerrum 1, som er markeret ved førerrumsdøren med et sort 1 tal. Aksel 1 og 2 er første og anden aksel under førerrum 1 og ligeledes er bogie 1 under førerrum 1. Aksel 3 og 4 og bogie 2 er placeret under førerrum 2. Højre og venstre side af lokomotivet tager udgangspunkt i, at man sidder i stolen i førerrum 1.

Man kan gå igennem maskingangen. På begge sider af maskingangen er al teknisk udrustning placeret. I maskingangen på EB er der to steder med plads, hvor der ikke er noget udstyr. Den ene plads er forbeholdt en omformer til, hvis EB skulle udstyres til DC-drift. Den anden plads er afsat til at kunne sætte Diesel Power Module ind, så lokomotivet kan rangere uden kørestrøm.

EB er computerstyret, nærmest som var det et computerstyret togsæt. EB har to hovedcomputere og en bremsecomputer. Under normal drift bruges kun den ene hovedcomputer. Hvis der bliver fejl på den ene hovedcomputer, tager den anden over. Kørslen fortsætter som normalt. Kommer der fejl på bremsecomputeren, så tager den hovedcomputer over, som normalt ikke laver noget. Derefter fortsætter alt som normalt.



Kompressor.

Der har været skrevet meget om de manglende førerrumsvinduer. Som lokomotivfører på EB kan jeg fortælle, at der selvfølgelig er en stor blind vinkel ud til siderne. Jeg føler ikke, at det er et problem. Eksempelvis har IC4 en blind vinkel, der er nærmest lige så stor. Til forskel fra IC4 så har EB et rangerpanel i begge sider af førerrummet ved førerrumsdørene. Dette rangerpanel gør det muligt at stå med hovedet ud af vinduet samt at betjene lokomotivet, så man kan betjene omstillingsanlæg, elektrisk betjente sporskifter eller køre til vogne.

Der er nogle forskelle på EB i forhold til andre Vectron-lokomotiver. Jeg kan nævne følgende:

Håndtag på førerrumsdøre gør det lettere at lukke førerrumsdøren, når man står på jorden ved siden af lokomotivet eller på perronen.

Der er kun to sandkasser på lokomotivet på aksel 1 og 4. Det er dog muligt at montere sandkasser på aksel 2 og 3.

Lås på el-varme stik.

El-horn, som er placeret bag frontlæge.

Dansk ATC-antenne, som sidder foran antennen til det tyske PZB/LZB.

På Siemens hjemmeside kan man finde mere information om Vectron, samt de andre tog som Siemens producerer.

<https://www.mobility.siemens.com/global/en/portfolio/rail/rolling-stock.html>



Automatisk brandbekæmpelsessystem.



Jordingshåndtag.



Lavspændingsskab og valg af fjernstyring, strømaftager m.m.

Vectron-uddannelsen

Af Michael Olsen
lokomotivfører-kørelærer ved DSB

DSB bestilte i 2018 26 stk. elektriske lokomotiver af typen Vectron hos Siemens. I ordren lå der også en option på yderligere 16 stk. Optionen er senere blevet udnyttet, i forbindelse med ordren på otte stk. Talgo-vognsæt. Optionen er ifølge rygter blevet øget med yderligere to stk., som vil blive udnyttet, hvis DSB skal være operatør på nattoget gennem Danmark imellem det nordlige og sydlige udland.

Tilbage i november 2019 blev der, blandt lokomotivfører-kørelærerne på Københavns Hovedbanegård, spurgt, om der var nogle, der kunne tænke sig at være med til at starte uddannelsen til Vectron/EB. De kørelærere, der meldte sig, skulle på uddannelse hos Siemens i München. Uddannelsen ville foregå på engelsk. Et krav fra DSB's side var, at man allerede skulle have certifikat til lokomotiv og vogne. Et andet krav var, at de, der meldte sig, skulle køre i reserven og ikke i fast tur i hele K21. Der skulle i alt sendes 14 kørelærere med B-licens (almindelige lokomotivførere og kørelærere), to kørelærere med A-licens (køremænd fra GB) og to instruktører fra LKI-vagten (telefonisk drift support) til uddannelse hos Siemens. Udover dette var der sideløbende blevet uddannet nogle instruktører, testførere og håndværkere.

Jeg endte med at melde mig som en af de kørelærere, der godt kunne tænke sig at være med fra starten på EB. Jeg har været lokomotivfører i snart 20 år, de seneste 13 år som kørelærer. Jeg har altid tænkt, at det kunne være utroligt spændende at være med til at starte et nyt tog op. Med i overvejelserne var også, at det måske er min eneste chance for at være med til at starte et nyt tog op. Jeg har sikkert stadig 25-30 år tilbage på arbejdsmarkedet, og DSB er ved at bestille nye togsæt, men det er ikke sikkert, at det bliver København, der skal starte disse togsæt op.

For at komme i betragtning til uddannelsen skulle jeg igennem en sprogttest, da uddannelsen vil foregå på engelsk.

Den 12. marts 2020, dagen efter at statsministeren lukkede landet første gang, skulle jeg sammen med fem andre kørelærere til engelsk-screening. Her blev vi testet i, om vi var dygtige nok til at tale



Et af de første EB-lokomotiver, endnu uden nummer, på Siemens-fabrikken i München. Foto Siemens.

og forstå teknisk engelsk. Ligeledes blev vi præsenteret for, hvordan DSB forventede, at uddannelsen kom til at foregå for dem, der skulle til München. Der skulle i alt tre hold afsted med seks deltagere på hvert. Planen var tre dages uddannelse i München i september. Da de første lokomotiver var planlagt til at skulle leveres omkring 1. december og sættes i drift fra 12. december, ville der komme til at gå lang tid fra uddannelsen i München, til at vi kom til at køre med dem. Derfor ville DSB lave nogle e-lærings moduler, vi skulle arbejde med i tiden efter uddannelsen i München. Alle seks kom igen nem nåleøj.

I slutningen af juni 2020 blev de andre og jeg, der skulle på Vectron-uddannelse, informeret om, at det ikke var sikkert, at vi skulle til München alligevel. Siemens var, på trods af corona-pandemien, foran med produktionen af lokomotiverne til DSB. Derfor kunne det godt være, at DSB selv kunne nå at få færdiggjort uddannelsen. Samtidig vidste ingen, hvordan man skulle forholde sig til at sende medarbejdere til udlandet midt under en pandemi. Først i midten af august hørte jeg igen om uddannelsen, og, at den ville blive afholdt i München som planlagt. For mit vedkommende skulle jeg til München i perioden 7. til 10. september 2020. De to andre hold skulle til München i de efterfølgende to uger.

Inden afrejsen til München skulle jeg igennem et e-læringsmodul i geografi på Vectron. Jeg fik også en engelsk/dansk ordliste med diverse oversættelser af teknisk udstyr.

Den 7. september 2020, først på eftermiddagen, mødte jeg op på Københavns Hovedbanegård for at få udleveret de sidste ting såsom sikkerhedssko, håndsprit og mundbind, der skulle medbringes. Herefter kørte jeg med toget til Københavns Lufthavn, hvor turen gik sydpå i et fly. Jeg skulle til München sammen med to kolleger fra LKI-vagten, tre andre kørelærere og en instruktør. Instruktøren var med for hjælpe til, hvis der blev sprog- eller forståelsesvanskeligheder. Holdet ankom sidst på eftermiddagen til en temmelig stor og nærmest forladt lufthavn i München. Fra lufthavnen tog vi S-toget til München-forstaden München-Moosach, hvor vi skulle indlogeres på hotel.

Den 8. september 2020 mødtes holdet foran hotellet og tog i samlet flok med en lokalbus direkte til Siemens og Krauss Maffei's fabrik i forstaden München-Allach. Vi stod af bussen ved hovedindgangen til fabriken. Herfra kan man se over på en anden del af fabrikskomplekset, hvor der bliver produceret kampvogne. Ikke lige et syn jeg havde forventet. I receptionen skulle holdet bl.a. udfylde en erklæring om, at vi ikke var smittet med corona eller havde været i nærkontakt med en smittet. Holdet blev hentet af vores underviser og ledt igennem fabrikskomplekset til den bageste del, hvor undervisningslokalerne ligger. På vejen gennem komplekset så jeg flere dele til lokomotiver, og enkelte steder holdt der forskellige Vectron-lokomotiver.

Vel ankommet til undervisningslokalerne blev holdet den næste times tid in-



Levering af de tre første Vectron-lokomotiver i Tåstrup den 14. september 2020. Foto Michael Olsen.

formeret om sikkerhedsforskrifterne for fabrikskomplekset, og om hvordan vi skulle agere i forhold til corona-situationen. I forhold til corona skulle alle bære mundbind på alle indendørs arealer, og det måtte først tages af, når man sad ned. Når holdet skulle ud på lokomotiver eller i simulator, hvor der ikke kunne skabes to meters afstand, skulle vi have en speciel maske og engangshandsker på. "Ordnung muss sein"! Desværre blev der slukket et lys hos mig, da vi fik af vide at vi ikke kom ind for at se selve produktionen af lokomotiverne. Dette skyldes fare for corona-smitte.

Selvom vi ikke fik set produktionen af lokomotiverne, fik vi af vide, at mange moduler til Vectron-lokomotiverne bliver produceret på andre af Siemens-fabrikker rundt om i Europa og sendt til München-Allach. Vognkassen til Vectron bliver produceret på fabrikken i München-Allach, og hele lokomotivet samles også her. Produktionen af vognkassen og samling af lokomotivet tager cirka tre uger.

Resten af formiddagen gik med en gennemgang af de mange typer af Vectron, der findes og de forskelle, der er i forhold til de danske. Samtidig fortalte vores underviser, at DSB modtager Vectron nr. 1.000, og at dette lokomotiv får et specialdesign. Designet var endnu ikke afsløret. Herefter gennemgik vi lokomotivet geografisk og opbygningen af bogier. På vejen til frokost i kantinen stoppede vi ved et sæt bogier, så vi kunne se dem i virkeligheden og tale om dem. Her fortalte underviseren også, at Siemens havde haft et Vectron-lokomotiv inde til revision ef-

ter 1.000.000 km. Dette lokomotiv skulle have skiftet bremseklodser for første gang. Til dette kan nævnes, at Vectron el-bremser så meget som muligt.

Efter frokost blev holdet delt i to. Det ene hold blev i kursuslokalet for at tale computersystem og traktionsanlæg. Den anden del gik udenfor for at gennemgå geografi, klargøring og afslutning af lokomotiv. Dette forgik på et af Siemens' hvide testlokomotiver, som var konfigureret som fire-strømslokomotiv. Efter et par timer byttede holdene rundt. Kl. 17 gik turen tilbage mod hotellet med et hold meget trætte lokomotivførere.

9. september 2020 kl. 9 var holdet tilbage hos Siemens. Hele tiden frem til frokost blev brugt i selskab med en trykluftekspert fra Knorr-Bremse. Hele Vectron-lokomotivernes mytiske trykluftsystem blev gennemgået. Efter frokost blev holdet igen delt i to. Det ene hold blev undervist i simulatoren, hvor der blev undervist i de to skærmes opbygning og menuindhold. Den ene skærm indeholder visning i ETCS (nyt signalsystem) eller operatørens nationale togkontrolanlæg (DK-STM/ATC). Den anden skærm bruges bl.a. til udkobling af traktion på bogie, visning af bremse- og trykluft og hvor meget træk, der er på banemotorer. Herefter brug af rangerkontroller.

Det andet hold gik til prøvesporet, hvor EB 3201 og 3203 holdt. Lokomotiverne skinnede om kap med solen. Det var et øjeblik af overordentlig skønhed at se de helt nye og skinnende lokomotiver.

Prøvesporet var noget af et specielt spor.

Det var ca. 500 meter langt med fem forskellige sporvidder (1.000 mm, 1.067 mm 1.435 mm, 1.524 mm og 1.668 mm) og frem for alt et sporskifte, der kunne håndtere alle sporvidderne. Kørestrømsanlægget på prøvesporet kunne håndtere 1,5 kV DC, 3 kV DC, 15 kV AC, 16 2/3 HZ og 25 kV AC 50 HZ. Holdet blev undervist i de forskellige togkontrolanlæg og fjernstyringstyper, som EB har. Vi fik vist de specielle ting, der er på de danske lokomotiver. Som eksempel kan nævnes håndtag i førerrumsdørene, el-horn og de førerstole, som DSB har bestilt. Vi blev drillet af vores underviser med førerstolene. Han mente, at vi var for godt vant med de stole, der er i EB. Det var første gang, at Siemens har installeret stole med både varme og køling, hvilket heller ikke er normalt i DSB's tog. Der skal nok sendes en venlig tanke til de grupper, der har været med til at bestemme hvilke førerstole, der skulle i EB! Kl. 17 var endnu en spændende dag slut og meget træt gik det igen tilbage mod hotellet.

Tredje dag

10. september 2020 var holdet tilbage ved Siemens kl. 9. Denne gang dog med alle vores ejendele, da vi skulle hjem til Danmark efter endt undervisning. Formiddagens program gik med en hel del opsamling, repetition og fejlrkning. Senere blev holdet delt igen. Den ene del gik i simulatoren og prøvede kørsel med hastighedsautomatik og generel kørsel. Dette forgik på en temmelig stejl strækning i Schweiz. Vi oplevede, hvordan lokomotivet opfører sig under forskellige vejrtyper og med forskellig belastning. Den anden del af holdet gik til prøvesporet, hvor EB



Den 3. marts 2021 kom EB 3210 til Odense på prøvetur med en stamme af dobbeltdækkervognene. Få minutter senere returnerede toget til København. Foto Flemming Søeborg.

3203 holdt klar til kørsel, så vi kunne øve kørsel samt kørsel til vogne ved brug af rangerkontroller. Det var tydeligt at mærke, at lokomotivet har mange muskler selv med en hastighed på kun 20 km/t, som er hastigheden på prøvesporet. EB 3201 holdt i den ene ende af prøvesporet, så vi kunne bruge den til at køre op til. En ting, jeg skulle vænne mig til, er, at EB kan køre, selvom der er brems på lokomotivet. Dette er ikke tilfældet for de tog, jeg normalt kører.

EB 3202 så jeg for første gang, mens jeg var der. Den holdt på afsendelsessporet ved siden af prøvesporet sammen med nogle andre Vectron-lokomotiver, der var klar til at blive sendt til deres ejere. De tre danske lokomotiver var planlagt til at skulle sendes mod Danmark den 13. september 2020. Igen blev der efter et par timer byttet rundt på holdene. Undervisningen blev afsluttet med en skriftlig test. Alle bestod. Da vi evaluerede uddannelsen, fortalte vores underviser, at han var overrasket over, hvor dygtige danskere er til engelsk. Han mente ikke, at sproget havde været en barriere. Underviseren fortalte, at han på et tidspunkt havde haft et hold fra Østeuropa. Disse førere fra Østeuropa havde svært ved engelsk og tysk, så de havde en tolk med. Dette havde bestemt ikke været nogen fornøjelse for underviseren.

Klokken var næsten 18, da holdet tog mod lufthavnen for at flyve hjemad. Vi var tilbage på Københavns Hovedbanegård omkring midnat.

Efter hjemkomsten til Danmark blev der lagt planer for den videre uddannelse. DSB havde lavet fem e-læringsmoduler, som jeg skulle lave i tiden frem mod min videre uddannelse og certifikatprøve (det der i gamle dage hed attest-kørsel). Jeg blev indkaldt til to dages uddannelse, den 19. og 20. oktober 2020, i de nye EB-uddannelseslokaler på Maskindepot GB. Planen var ellers, at det kun skulle have været en dag, men pga. restriktioner i forhold til corona blev antallet af deltagere sat ned og kurset for mit vedkommende delt på to halve dage.

Den første dag blev der samlet op på det, som var lært hos Siemens og e-læringsmodulerne. Den ny ODI (driftsinstruktioner) for EB blev præsenteret. Denne ODI er skrevet meget anderledes end de ODI-instrukser, vi har for andet materiel. Der blev også givet noget information om dørlukning og færdigmelding på lokomotivet. Dette kunne Siemens ikke undervise i, da Siemens ikke havde vores vogne til rådighed. Ligeledes blev der informeret om løsning af fjederbremse fra styrevogn. Dette er ikke noget, som vi normalt gør ved kørsel med ME eller EA.

Andendagen var undervisning på EB 3201. Der blev bl.a. undervist i klargøring i forhold til ODI, og vi fik trænet dette. Dagen blev afsluttet med endnu en skriftlig test på 30 spørgsmål, som skulle bestås med 70% rigtige svar. Prøven blev for mit vedkommende bestået med en enkelt fejl.

22. oktober 2020 skulle jeg sammen med

min kørelærer have min eneste dag med indøvelseskørsel. Dagen var planlagt med klargøring af EB 3201 og fire dobbeltdækkervogne. Herefter kørsel København-Helsingør-København, pause i Belvedere og kørsel København-Roskilde-København. Til sidst skulle toget afsluttes i Belvedere. Kørslen Helsingør-København var lidt udfordrende, da jeg bl.a. fik fejl på hastighedsvisningen på EB. Min kørelærer og jeg endte med at udskle batterierne for at komme ud over fejlen. Dette tog noget tid, og derfor skyndte vi os tilbage til København for ikke at ødelægge driften på Kystbanen. Turen til Roskilde endte med at blive aflyst, da der kom fejl på dørene på vognene. En fejl som ikke umiddelbart kunne rettes. Vi endte med at returnere til Belvedere for at afslutte toget. Jeg var efter den hektiske dag klar til certifikatprøven.

Fejlen med hastighedsvisning har Siemens efterfølgende fundet ud af, at det ikke har nogen konsekvenser for EB. Fejlmelding har kun konsekvenser for lokomotiver, der kører i Italien.

25. oktober 2020 var dagen, hvor jeg skulle til certifikatprøve. Jeg skulle sammen med eksaminator møde kl. 05:22. EB 3203 med vogne skulle klargøres i Belvedere. Kørsel København-Ringsted-København. Herefter skulle den tekniske overhøring foregå. Til sidst afslutning af tog. Kørslen var uden passager, men med togfører. Kørslen gik fuldstændigt, som den skulle. Der gik lidt legebarn i den på et tidspunkt. Maskinen skulle prøves



Michael Olsen poserer foran EB 3205 på en af prøveturene til Ringsted. Foto Søren Ulnits.

med al den trækraft og el-bremse, der er til rådighed. Det er virkelig imponerende hvor meget trækraft, det lokomotiv har. Den tekniske gennemgang gik fuldstændigt, som den skulle. Jeg fik udleveret et midlertidigt certifikat med tilladelse til at fremføre EB.

26. oktober 2020 blev der kørt indvielsestur af EB. Indvielsen skete ca. seks uger tidligere end planlagt. Det er ikke noget, vi i Danmark er vant til. Kørslen til Slagelse skete med en flagudsmykket EB 3203. Ved indvielsen deltog bl.a. Transportministeren og DSB's administrerende direktør. Toget blev kørt af en instruktør og en testfører. Ved et tilfælde endte jeg med at køre som passager med indvielsestoget fra Høje Taastrup til København, da jeg var på vej til arbejdet. I vognen tættest på lokomotivet var der en masse jernbaneentusiaster, der var ud at køre en tur med det helt nye lokomotiv. Alle rejsende med toget fik udleveret en lille pose med lidt snack og en flaske vand.

Min første selvstændige tur på EB var den 5. november 2020, hvor jeg mødte til klargøring af EB 3203 kl. 03:05. Jeg husker ikke så meget fra selve tjenesten, men jeg har sikkert også kørt en tur til Ringsted eller Slagelse. Alt forløb dog godt.

Efterfølgende har jeg kørt mange tjenester med EB. Jeg har indtil videre haft tre elever med, som skulle lære at køre EB. EB er en skønt lokomotiv. Det har et meget stort og lyst førerrum, der indtil videre dufter herligt af ny bil. EB er enkelt at betjene, og betjeningen er meget intuitiv. Det ligger fantastisk i sporet. EB bremser rigtig godt, og fremfor alt har det en fantastisk trækraft. Selvfølgelig kan man ikke give fuld trækraft, når det er fedtet på sporet, men sandet hjælper rigtig godt på hjulslip.

Den efterfølgende EB-uddannelse for andre lokomotivførere og kørelærere er et såkaldt betjeningskursus på tre dages teori og to dages praktiktjenester, efterfulgt af certifikatprøve. De lokomotivførere, der ikke har certifikat til lokomotiv og styrevogn, får fem til seks dages teorikursus, efterfulgt af fem til seks dages praktisk tjeneste, inden de skal til certifikatprøve. Uddannelsen består af en del e-læring, øvelser i mini-simulator og træning på lokomotiv. En uddannelse der er sammenlignelig med den



Nærbillede af de meget omdiskuterede håndtag på dørene - en af DSB's tilføjelser til EB-maskinerne. Foto Michael Olsen.



En af bogierne i nærbillede. Foto Michael Olsen.



Lokomotivnummer m.v. på siden - og som det måske kan anes, er der endnu ikke påført revisionsdato. Foto Michael Olsen.



En noget afrakket ME 1505 og afløseren EB 3205 side om side i Ringsted den 19. februar 2021. Foto Michael Olsen.

uddannelse, jeg fik i München og senere på GB.

På DSB's hjemmeside kan man finde mere om EB/Vectron. Ligeledes er der også en lille film fra produktionen af EB på fabrikken i München-Allach.

<https://www.dsb.dk/om-dsb/toget-er-fremtiden/vectron/>

"Færgen er i havn om få minutter..."

S/S Kärnan for fuld damp, røg og skrue. Passagererne på soldækkene har for længst søgt tilflugt i salonerne under vogndækket. Foto: Museet for Søfart



M/F Mommark i færgeløjet i Faaborg. De to rør på siden af agtermasten var "udstødningsrørene" som fattig erstatning for en anstændig skibsskorsten.



Min første færges – bygget af gips – i spor H0.

Af Bent Ravnild. Fotografier Bent Ravnild, hvis andet ikke er nævnt. Fra Museet for Søfart er pr. mail den 11.11.2020 fra Henriette Gavnholdt Jakobsen givet tilladelse til at benytte billeder fra museets billedarkiv til brug i artiklen.

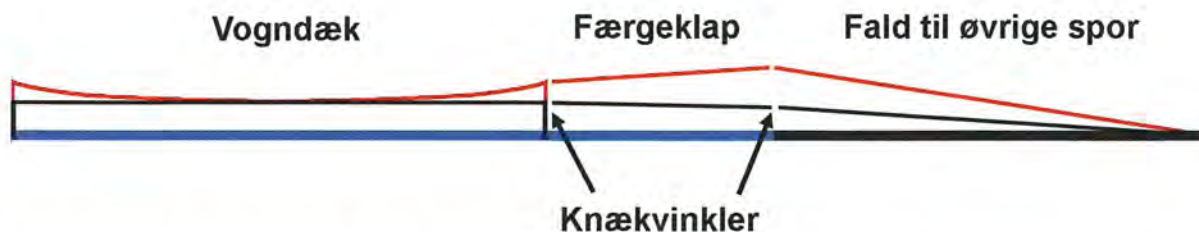
Det er imponerende at se, hvor mange modelbaneanlæg, der er blevet beriget med en jernbanefærges. Ja, nogle modelbanefolk påstår ligefrem, at en modelbane ikke er fuldstændt, før den også omfatter en jernbanefærges. Nogle færges er hjemmebyggede, mens andre er søsat fra professionelle modelskibsværfter.

Jeg stod også længe med ønsket om at få en jernbanefærges til mit anlæg. Og når jeg så, hvor flotte selv hjemmebyggede færges kunne blive, kastede jeg mig til sidst ud på det dybe vand (!) og gik i gang med opgaven.

Der var imidlertid den udfordring, at det var i spor 0 (1:45), og at den mulige størrelse af færgen derfor var noget begrænset i forhold til et tilsvarende projekt i H0 – helt nøjagtigt til de max. 110 cm, der kunne blive i et hjørne af mit anlæg.

Valg af færgesforbillede

Men hvilken færges skulle det så være? Det lå helt fast, at det skulle være en dampfærges. Da jeg var knægt i 1950'erne, tog min far mig nemlig ofte med ned til havnen, når vi besøgte min mor i Helsingør. Her var der et sandt dampfærgeseldorado med bl.a. "Dan", "Kärnan", "Glyngør" og min favoritfærges "Svea", vel at mærke inden den blev "ødelagt" i form af modernisering med dieselmotor og moderne overbygning sidst i 1950'erne. "Svea" havde jernbanedampfærgens karakteristika i form af de to fritstående skorstene og kommandobroen på "stylter" over vogndækket. I modsætning til de senere motorfærges ville den dermed have den fordel som model, at stort set alle jernbanevogne ombord ville kunne ses skråt ovenfra. Men både "Svea" og de andre dampfærges på overfarten var desværre for lange til at kunne være indenfor de 110 cm på mit anlæg.



Skitsen viser forskellen i knækvinklerne vognbæk-færgeklop-fald til øvrige spor ved færgen bygget med vognbækket i svaj (rød streg) og i flad udgave (sort streg). Som det ses, ville stigningen fra det øvrige anlæg skulle forløbe noget stejlere ved vognbækket udført med svaj end ved flad udgave.

Men så var der jo Sydfyenske Dampskibsselskabs (SFDS) dampfærge "Langeland". Der var efter min mening også lidt mere "skiv" over "Langeland" end færgerne Helsingør-Hälsingborg, der bare sejlede frem-og-tilbage uden at svaje. På "Langeland" var det tydeligt, hvad der var for og agter.

Som mangeårig privatbaneansat fristedes jeg også af, at "Langeland"s rute mellem Svendborg og Rudkøbing - indtil DSBs overtagelse af Sydfynske Jernbaner (SFJ) i 1949 - direkte forbandt to privatbaner: SFJ og LB (Langlandsbanen). Det gjorde "naboen" jernbanefærgen M/F "Mommarmark" ejet af selskabet "Mommarmark Færge A/S" på ruten Faaborg-Mommarmark ganske vist også, idet den forbandt SFJ og ABA (Amtsbannerne på Als). Men hvor "Langeland" var den klassiske smukke jernbanefærge, var "Mommarmark" lidt mere kluntet i designet grundet manglen på skorsten(e) og sit lidt "skrutryggede" udseende. Den skorstensmæssige mangel var angiveligt begrundet i, at ØK som indehaver af aktiemajoriteten i færgegesellschaften åbenbart skulle prale med - som på kompagniets eget skib "Selandia" - at en motorfærge ikke behøvede skorstenene! At bygge en model af "Mommarmark" fristede mig således ikke.

Så tilbage til "Langeland": Med dens 104 cm's længde i spor 0 ville den lige akkurat kunne presses ind på mit anlæg. Og sådan blev det.

Et sort uheld

Inden vi slipper forbillederne i Helsingør må jeg referere en kedelig hændelse fra en af færgerne: Min begejstring for jernbanedampfærgerne blev nemlig efter en episode på den ombyggede "Kärnan" - der dog havde beholdt dampmaskinen - ikke længe delt af mine forældre: En dejlig sommerdag midt i 1950'erne skulle vi til Hälsingborg, og min mor havde netop anskaffet en fornem hvid sommerjakke, som hun naturligvis skulle have på under udflugten. Vi befandt os oppe på et af de bageste soldæk, men under afsejlingen fra Helsingør lukkede maskinmesteren vel rigeligt op for fyret med det resultat, at en større byge af sodpartikler regnede ned over soldæk og passagerer. Den hvide jakke så nu Herrens ud, og min mor begyndte at græde, mens min far blev rasende på Statsbanerne. Han erklærede på stedet, at det nu skulle være slut med at sejle med "disse osende gamle statsbanefærger", og fremover foregik turene over Øresund til min store ærgrelse med de nys tilkomne Sundbusser!

Planlægning af byggeriet

Da jeg som dreng havde modelbane i størrelse H0 først i 1960'erne, byggede min far en model af en "fri-fantasi-jernbanefærge" til mig. Min far var keramikker, og lavede støbeforme til flydende ler af gips. Færgen blev derfor bygget af gipsklodser(!). Jo, for som min far sagde: 'Det kan godt være, at jeg ikke er uddannet som "skibsbygger", men så kan jeg da kalde mig "gipsbygger"!'.



S/S "Langeland" under indsejling til Svendborg Havn. Foto Just Andersen



S/S Langeland på vej ind i jernbanefærgelejet i Svendborg. Min model byggedes efter denne version af færgen med åbne soldæk og masten placeret i forkanten af rælingen på kommandobroen. Dette billede var det eneste, jeg kunne finde, hvor den løjerlige projektør på fordækket ikke var dækket af en presenningspose. Bemærk det tilsyneladende grå felt over navnet LANGELAND, som viste sig at være gult. Her ses også Engelhardtflåderne over læhusene på promenadedækkene. Foto: Museet for Søfart



Kølen er strakt i form af en tyk mdf-plade med påmonteret sporramme og med 3 mm mdf-plade som vognbæk slebet i smig mod sporrammen for at komme tæt på skinnen og fri af sveller og skinnebefæstelser.



Sidehuse udskåret og opbygget i 1 mm styrenplade, godt støttet af ekstra tilvirkede skotter og Evergreen plastprofiler for at øge stivheden. Jeg tegnede målene på siderne op med en tynd spritpen før udskæring - og lærte så, at det skal man ikke gøre, når siden senere skal males hvid, for det er næsten umuligt af fjerne selv med sprit, og det fordrer derfor et utal af lag hvid maling!

Min nye færge i spor 0 ville blive min debut udi skibsbygning, og der var derfor en hel del planlægning forud for projektet. Ib V. Andersens glimrende færgeartikler i tidsskriftet Signalposten - her om "Langeland" - blev ikke mindst tegningsmæssigt en stor hjælp i byggearbejdet.

En af mine udfordringer var, at mit anlæg det aktuelle sted løber direkte på gulvet, og at færgen dermed ikke ville kunne sænkes ned i forhold til omgivelserne. Dermed måtte kaj- og færgeklapanlæg også opbygges på gulvet, og forbindelsesspor fra resten af anlægget måtte forløbe i en stigning op til kajanlægget og færgeklappen. Men hvis færgens vogndæk samtidig skulle bygges med svaj og dermed stigninger op til stævnen som i virkeligheden, ville det yderligere betyde, at færgeklappen skulle placeres relativt højere for at undgå for store knækvinkler mellem vogndæk, færgeklap og stigningen fra det øvrige anlæg. Færgen måtte derfor bygges med fladt vogndæk - se principskitsen.

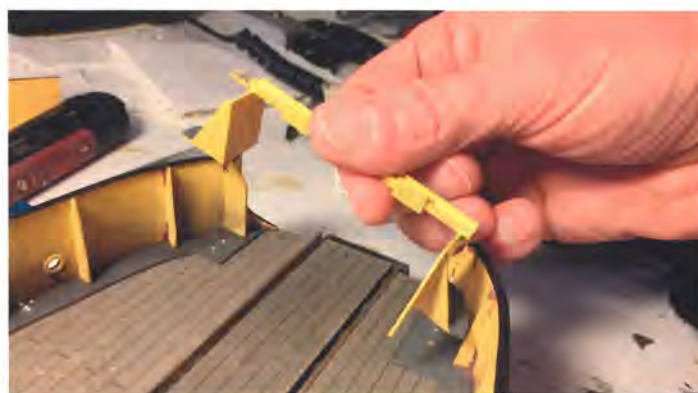
Jeg har tidligere med held brugt 1 mm styrenplade til forskellige byggerier. Derfor blev færgens overbygning forsøgsvis opbygget af dette materiale, dels da det er let at arbejde med, og dels da jeg kunne se, at denne tykkelse ville passe til skibssiden, hvor vinduerne så ikke ville falde for meget tilbage i skibssiden. Desuden ville det være let at bøje skibssiden ved overgangen til færgens ender.

Dette valg var imidlertid ikke en ubetinget succes. Det havde sikkert været fint i størrelse 1:87, men i 1:45 skulle der indbygges rigtigt mange afstivninger i form af ekstra skotter og plastprofiler for at stive hele overbygningen af. Ikke mindst opbygningen i plastprofiler af hele konstruktionen til at bære kommandobroen og dækkene til redningsbådene var noget af en udfordring og tåler næppe betredelse af overvægtige navigatører eller rorgængere! Næste gang bliver det lavet i messingplade og -profiler (hvis der bliver en næste gang).

Til gengæld var valget af fittings fra firmaet Cornwall Model Boats i England rigtigt fint, idet de har stort udvalg i størrelser omkring 1:45.



Der er kommet tag på læhusene, og det bærende af kommandobroen er monteret. Skorstenene - lavet af opsavede plastrør fra jem & fix og gjort bredere af et stykke aflangt indsat styrenplade samt forsynet med diverse halvrunde Evergreen-lister rundt om skorstenene ved top og "slips" - er monteret. Spærrebommen for jernbanevogne på fordækket er fremstillet i plastprofil og monteret i lodret stilling.



Spærrebommen på agterdækket ville - hvis den var fremstillet i plastprofiler - ikke kunne tåle en påkørsel af et rangertræk, når vi snakker om de relativt tunge køretøjer i spor 0. Den måtte derfor fremstilles i messingprofiler og -plade samt fastskrues i vogndækket.



Hvorvidt Helsingør Skibsværft byggede bænke til promenade-dækket selv, vides ikke. Men jeg benyttede mig via ebay af en underleverandør, der viste sig at være fra Kina, og som leverede nydelige parkbænke i spor 0 til en ringe udgift og med levering på kun tre dage fra Hongkong! Jeg måtte så selv skære armlænene af, men pyt - til den lave pris kunne det jo også forsvares.

Mysterier undervejs

Når man nu som en inkarneret landkrabbe ikke er særlig skibskyndig forud for sådan et projekt, dukker der nemt nogle ukendte forhold op undervejs. F.eks. er det vigtigt at skaffe valide fotos af forbilledet. Jeg fandt masser af billeder på internettet med færgen set skråt forfra. Men jeg skulle lede mange steder, før jeg fandt billeder, der f.eks. viste vogndækket med spil, ankerkædeforløb osv. osv. Her fik jeg imidlertid god hjælp hos Museet for Søfarts billedarkiv.

Desuden var der tilsyneladende ikke rigtigt nogen, der har taget farvebilleder af "Langeland", og jeg undrede mig på de sort/hvide billeder over, at skibssiden over den sortmalede underdel af en eller anden grund tilsyneladende var malet grå i et vandret bælte med salonvinduerne. En god kontakt hos Færgehistorisk Selskab kunne imidlertid fortælle, at mange skibe på den tid var malet gult i et bælte hen langs skibssiden. Desuden, at vogndækkets sidehuse var malet brune ind mod vogndækket.

En anden detalje påkaldte sig også opmærksomhed. Oppe over promenadedækkene på et tremmegulv stod en sædvanlig redningsbåd i hver side behørigt ophængt i davider. Men foran disse i sejlretningen stod på læhuset for passagererne nogle flade redningsflåde-udseende tingester. Lidt research afslørede, at det ganske rigtigt var redningsflåder udviklet af en opfindsom dansk skibsfører, Valdemar Engelhardt. De fladbundede flåder kunne stables ombord og ville - hvis skibet sank - automatisk flyde ovenpå uden først at skulle hejses ned vha. davider og snoretræk. Noget så usædvanligt som en succeshistorie fra Titanics forlis i 1912 var faktisk, at skibets i alt fire Engelhardt-flåder reddede adskillige passagerer og efterfølgende satte kraftigt gang i den gode skibsfører Engelhardts flådesalg!

Man skal også være opmærksom på, at "Langeland" har gennemgået nogle ændringer i årenes løb. Jeg valgte at bygge færgen i den udgave, den havde før midten af 1950'erne. Før dette tidspunkt var der åbne soldæk ovenpå sidehusene, mens man senere valgte at lukke disse soldæk for at give læ for passagererne. Desuden blev masten flyttet fra forkanten af rælingen på kommandobroen til - så vidt det lader sig fastslå af tilgængelige fotos - midt på styrehuset.

Landanlæg

Ledeværkernes tømmer er fremstillet af 12x12 mm lister, der bagpå blev forbundet af flade trælistor (rørepinde til café latte m.m.). Da færgen for og agter ligger i spænd mellem færgeklapp og væggen, er ledværkerne anbragt løse, så de kan hives op, når færgen skal vrikkes løs for "værftsbesøg".

Færgegalgen leveredes som ætseark af Finn Lekbo hos Lekbo Handel. Her var kun selve gitterkonstruktionen med, så hele hejseværket med kontravægte og wirehjul inde i gitterværket måtte jeg selv finde ud af. Her var der stor hjælp såvel forklaringssom tegningsmæssigt at hente i DSB's lærebog "Banernes Bygning og Udstyrelse" fra 1965, som DSB havde været så venlig at udlevere til mig på trafikelevkursus i 1966.

Maling

Bemalingen af færgen skulle gerne vise den i daglig drift med de brugsspor, det nu engang giver. SFDS havde generelt en fin vedligeholdelsesstandard på sine færger, så skrog og overbygningens



"Stativerne" til solsejlet over promenadedækket blev sammenloddet af 1 mm rundmessing. Jeg var klar over, at jeg ikke med en tang alene ville kunne fastholde stolperne til overliggerne bare nogenlunde præcist under lodningen, så det hele ville komme til at sidde i vinkel vand- og lodret. Derfor blev stolperne fastholdt i en lære af mdf-plade med huller boret, så det passede til højden af stolperne. Og da promenadedækkene hælder mod skibssiden, skulle stolpehullerne i denne side sågar bores lidt dybere. Det kom heldigvis til at passe med hældningen.



Og når vi nu er ved brugen af lære: Taljeblokkene til daviderne købtes hos Billing Boats. Da jeg først havde fundet rækkefølgen i, hvordan rebene skulle forløbe over hvilke hjul i blokkene, måtte jeg også her lave en lære for at fastholde blokkene, mens rebet (= 0,3 mm pianotråd) blev "viklet rundt" i blokkene. Godt, at det ikke var i spor N, man skulle lave det stykke pillearbejde!



Færgegalgen leveredes i form af et ætseark i nysølv, som så "blot" skulle skæres fri og sammenloddet. Inden samlingen fremstillede hejseværk, kontravægte (små papstykker i stort antal klæbet oven på hinanden), wirehjul (= store tryklåse fra husets sykkasse) osv., inden jeg loddede gittermasterne sammen.

sider blev malet med halvblank Revell Aqua maling. Derimod fik vogndækket mat maling, og der "duskedes" ivrigt med sort pulver over de lavere dele af færgen for nu at give det hele et hverdagsindtryk.

Færgegalgen: Her var der flere muligheder. På nogle fotos stråler galgerne i Rudkøbing og Svendborg i flotteste sølvbronceret stand, mens andre fotos viser en noget mere "brugt" tilstand. Jeg valgte det sidste, garneret med rust hist og pist.

Til sidst var færgen færdig og kunne afleveres til rederen - det var også mig. Og kaptajnen kunne endelig løfte mikrofonen på kommandobroen og udtale de velkendte ord: "Færgen er i havn om få minutter..."



Medvirkende til mit valg af færgelejet i Svendborg og ikke Rudkøbing til mit anlæg var det pudsige enorme skilt på taget af det uanselige skur til højre for sporet. Der var nemlig ikke et sådant fint skilt ved færgelejet i Rudkøbing – måske var langelænderne ikke så tungnemme og kunne godt finde ud af at købe billetten inden ombordstigning? Foto: Museet for Søfart



Billedet taget fra samme vinkel ved modellen af klapanlæg og færge. Skuret til højre skjuler drevet til sporskiftet i havnesporet.



Lokomotivet LB 2 ombord på S/S "Langeland", Rudkøbing Havn, september 1953. Foto Ole Winther Laursen, slg. Hans Gerner Christiansen.



Færgeklappen opbygges omkring en sporramme, der er "fastgjort" til både landsiden og færgen med almindelige samlelasker. Tanken var først kun at ophænge den på landsiden og lade den hvile med en tap i færgen som i virkeligheden. Men så skulle der trækkes ledninger til skinnerne på færgen, der så skulle adskilles ved "værftsophold" osv. Og da færgen jo ikke skal sejle nogen steder – ja, så blev det altså pr. samlelasker. Dovenskab en længe leve... Ledeværkerne er fremstillet og står parate til at blive sænket ned mellem kajkant og færge. Sporskiftedrevet bliver skjult af et skur ved færgegalgen – se andet billede.



Færgen afleveret til rederen. Det lykkedes mig langt om længe at finde et billede af fordækket, så ankerspil og -kæder samt metalplade til at forhindre kæderne i at slibe render i dæksplankerne kunne blive fremstillet og monteret. Det krumme rør til ankerkæden fra rummet under vogndækket og til spillet er det bevægelige led fra et stort plastiksugerør til sodavand. Alle barduner er 0,6 mm pianotråd, mens 0,3 mm tråd udgør det sindrige trådtræk fra hjørnehuset styrbord på kommandobroen og til projektøren i forstavnen. Ikke noget med nymodens ledninger og elektromotorer her anno 1926 – men det passer jo også udmærket til SFDS' konservative tilgang til tingene i form af at anskaffe en dampfærge på et tidspunkt, da DSB gik over til motorfærger.

Heljans Mo-serie på vej til at blive komplet (næsten)



Mo 572 i fuld figur.
Foto Vagn Holstein.



Heljans Mo i den nye emballage - transportsikker, men lidt besværlig i det daglige. Måske kunne Heljan producere nogle glasklare 'vitrine-æsker' til at sætte over modellen og træstykket.



Heljans nye fire-akslede model foran den ældre fem-akslede. Det er velgørende med divergerende kulører. Foto Vagn Holstein.

Af Vagn Holstein

Helt tilbage i efteråret 2002, altså for næsten 20 år siden, sendte Heljan deres første Mo-model på markedet (se "Banen" nr. 67). Det var modellen af den mest talrige type i Mo-familien, "1800-serien", hvis forbilled blev fremstillet mellem 1951 og 1958, i alt 90 stk.

I 2015 kom Heljans model af en del af "500-serien", nemlig den fem-akslede med svejst vognkasse, som der oprindeligt blev bygget 27 stk. af fra 1938 til 1940. (se Spor og Baner nr. 19).

Nu er der udsigt til, at får vi fyldt næsten alle "hullerne" i Mo varianterne – næsten,

fordi de to første Mo, som blev leveret af Scandia og monteret med B&W-motorer, ikke er med og kan heller ikke forventes at komme det. Der er heller ikke udsigt til nogle 1900-vogne på basis af de svejste 500-vogne. Vi får nok heller aldrig en repræsentant for gruppen Mo 573-580, som havde lidt andelede vinduesfordeling i pakrumsenden.

Denne serie Mo kommer på sigt til at omfatte tre hovedtyper i en serie på ni forskellige numre. Heljan starter med en serie fire-akslede Mo. Om cirka tre-fire måneder kan vi forvente den næste type og så fremdeles. Det er fornuftigt af Heljan at fordele leveringen over længere tid, da der ellers ville blive problemer med modeljernbanebudgettet for mange.

Forbillederne

Den ældste serie Frichs Mo var ligesom de to B&W Mo bygget i samarbejde med Scandia, som byggede vognkasserne, der var nittede og med en synlig vange. Vognene blev bygget i 1935 oprindeligt med numrene 261-270, men i 1941 omlitreret til Mo 553-562. Heljan forventes at fremstille Mo 555, 559 og 562.

Der fandtes ti stk. af den fire-akslede Mo, som blev udviklet til lyntogskørsel, de såkaldte "sorte lyntog" og senere brugt i "Englænderen". De to-akslede bogier og et lavere tagprofil gjorde, at de nemmere kunne køre om bord på de gamle færger især ved høj- og lavvande. Disse vogne er alle bygget i 1936 oprindeligt med nr.



Med lys i Mo'en ses tydeligt, at sofaerne mangler bemaling - mærkeligt at spare på denne ikke uvæsentlige detalje. Foto Vagn Holstein.



Mo 565 ved Høng, forår 1964. Foto Arne Kirkeby, arkiv Peter Abel.



Mo 568 med 'Engländeren' i 1951. Foto DSB, arkiv Peter Abel.

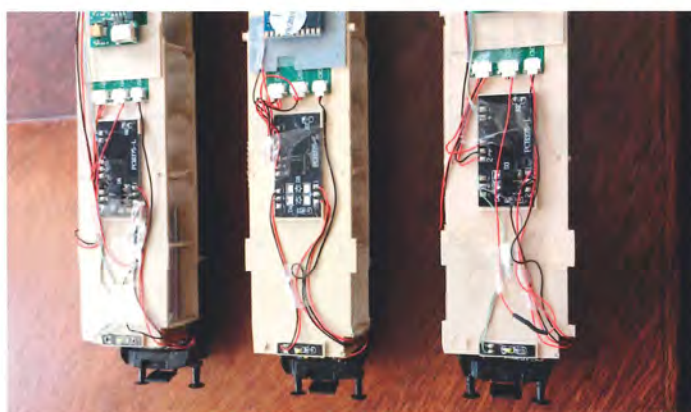
261-270, i 1941 omlitret til 563-572. Vognene havde et højere akseltryk og kunne derfor ikke befare alle de strækninger, som de fem-akslede vogne kunne. De blev aldrig ombygget og blev, som de første, udrangeret. Bortset fra nr. 568 var de alle udrangeret i 1969. Mo 568 var tiltænkt Jernbanemuseet, men blev ophugget i 1984. Heljan laver Mo 567, 568 og 572, som er på markedet nu.

Fra 1960 og frem til 1965 blev alle fem-akslede Mo af 500-typen ombygget med oliefyret varmekedel svarende til 1800-vognene. Den nye Mo type fik numrene 1951-62 samt 1973-1999. Der er et "hul" i nummerrækken på ti pladser, som uden tvivl har været tiltænkt de fire-akslede Mo, men da disse ville have fået for højt akseltryk ved en sådan ombygning, valgte man i stedet at udrangere dem.

Heljan forventes at lave tre vogne, som var ombygget fra den første serie Mo med den nittede vognkasse: numrene 1954, 1957 og 1961.

Det var blot en kort udredning, som jeg håber vil skabe en hurtig oversigt over, hvordan Mo har udviklet sig over tid. Der er mere læsestof i *Motor Materiel* 7 fra Bane Bøger, i bogen om Lokomotivfabrikken Frichs fra DJK samt i den dejlige lille bog af Hans Gerner Christensen *Mo fra lyntog til godstog*.

Ingen tvivl om at Mo er uundværlig, hvis man kører dansk epoke III og IV. Det sidste sted, der kørte Mo, var på "Lille Nord" Hillerød-Helsingør, men der trak DSB store veksler på deres normalt tålmodige passagerer, som først slap af med Mo i oktober 1984. Læs mere om det i den nye bog om *Nordbanen* fra Bane Bøger.



I midten den nye Mo. De andre er tidligere udgaver. Foto Vagn Holstein.



To hjørnetrin til Mo, hvoraf det til venstre er forkert, mens det andet er rigtigt. Forhåbentlig retter Heljan op på fejlene og udsender nye trin. Foto Vagn Holstein.



Mo 563 og 567 på Frederikssund gamle banegård i 1949. Foto James Steffensen, arkiv Peter Abel.

Dermed havde DSB benyttet sig af disse tunge og motorsvage vogne i næsten 50 år, noget af en bedrift og et stykke dansk industrihistorie – dieseldrift på jernbaner havde kun knap ti år på bagen, da Mo rullede ud for første gang, så noget havde Frichs fået lavet rigtigt.

Modellen

Lad det være sagt med det samme: Det er rigtig fine modeller, som Heljan præsenterer, de kører perfekt lige ud af æsken!

Å propos æsken: De nye Mo har fået en helt anderledes og mindre æske denne gang. Min første reaktion var positiv, for så fylder den mindre i skabet, men til gengæld mangler vinduet, hvor man før kunne se modellen. Det er nok hovedsageligt generende i butikker, hvor det nu er et større arbejde at få modellen



Mo 571 med lyntog ved Nordhavn den 21. august 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



Mo 568 med fine gitre for frontruderne, pladsnumre under vinduerne og masser af detaljer. Foto Flemming Søeborg



En relativt ny Mo 277 (senere Mo 569) med tog 641 i Klampenborg den 9. oktober 1937. Foto Hesselink, arkiv Hans Gerner Christiansen.



Mo 568 med 'Engländeren' og dobbeltvognene AD-AY øst for Odense, 1961. Bagest anes endnu en Mo. Foto Arne Kirkeby, arkiv Hans Gerner Christiansen.

i øjesyn: Når låget og de første stykker skumgummi er taget ud, kan man stadig kun se taget. Modellen er skruet fast på en træplade, som først kan komme ud når alt skumgummi er taget op. Så står man med, hvad der ligner en vitrinemodel! Men når den først er blevet befriet fra sin plade, kan den vise, hvad den duer til. Der medfølger dog stadig en del trin, som skal monteres. Lidt mere tvivlsom er den nye emballage, når modellen skal pakkes væk til næste gang, den skal ud at køre.

Den foreliggende model har mange ligheder med de 500-modeller, Heljan præsenterede i 2015, og som jeg anmeldte i Spor og baner nr. 19, så for ikke at gentage mig selv, vil jeg indskrænke mig til at se hvilke af vore kritikpunkter, der er blevet taget til følge og hvilke ikke:

Den nye serie er udstyret med rigtige hjul

både i tre-skinneudgaven og modsat tidligere også i to-skinneudgaven, både med hensyn til flangehøjde og afstand mellem hjulene, det er positivt.

Sidste gang viste det sig særdeles vanskeligt at tage karrosen af. Skulle det så være nødvendigt, kunne man spørge? Tja, der er flere gode grunde: Sofaerne er, lige som sidst, ikke malet brune, det skrider til himlen, hvis man tænder lyset i passagerafdelingen. Skulle man ønske at sætte lyd i sin Mo, er det ligeledes nødvendigt at komme ind i det indre. Denne gang skal der også monteres en højttaler, den var formonteret i sidste serie. Da vi i 2015 forsøgte at tage overdelen af, måtte vi konstatere, at det var overordentligt vanskeligt og afstedkom store ødelæggelser, og vi anviste i vores anmeldelse, hvor loftspladen skulle modificeres for at denne operation kunne gennemføres uden

ødelæggelser. Disse anbefalinger er kun i meget begrænset omfang blevet implementeret med det resultat, at det stadig er urimeligt vanskeligt at komme til det indre liv i de nye Mo. Så vanskeligt, at mange utvivlsomt vil vige tilbage fra at tage "toppen" af deres nyanskaffede Mo; vores anbefaling er at gå til den forretning, hvor man har købt sin Mo, når og hvis man har behov for at komme til det indre.

I vores anmeldelse i 2015 påpegede vi også, at de meget stive og tynde ledninger, som blev benyttet især ved forbindelserne til bogierne, skaber problemer med knækkede forbindelser – hvad ser vi denne gang? Nøjagtig de samme tynde, stive ledninger – helt uforståeligt – selv om mere fleksible evt. tykkere ledninger nok er lidt dyrere, så ville det være en fornuftig investering for at undgå at kun-



Mo 564 med Lyntog ved Fløng 1963. Foto Holger B.D. Sørensen.



Mo 567 1959. Foto Hans True, arkiv Peter Abel.



Kraftig trafik med tog med to Mo-vogne (forrest 567), to S-tog og stamme af Carlsberg ZA-vogne ved Enghave 17. juli 1954. Foto Hans de Herder, arkiv HGC.

derne får den dårlige oplevelse, at Mo efter en tid ikke kan køre, fordi den ikke kan tage strøm op! Jeg ved ikke hvor mange reklamationer, Heljan modtager på det punkt, men jeg kører ikke meget med mine modeller, og jeg oplevede det både på 1800-serien for 20 år siden og på 500-serien for seks år siden. Jeg formoder, at enten kører folk ikke med deres modeller, eller også reparerer de selv eller kender nogen, som kan. Hvis det kun er fagpressen, der råber op, har det tilsyneladende ingen effekt!

Karosseriet er smukt fremstillet og giver forbilledet fortræffeligt. Den mest iøjnefaldende forskel fra den første serie 500 Mo er, bortset fra de to-akslede bogier i begge ender, en almindelig hængslet 1½ dør til pakrummet efterfulgt af et stort vindue: Plaststøbning - det kan Heljan!

Tagdetaljerne er helt mage til den tidlige-

re udgivne 500-serie, stadig flotte, men det kunne være ønskværdigt med en eller to bæringer til de meget lange kølerør i hver side (det efterlyste vi også sidst).

Denne gang er vinduesviskeren blevet sølvfarvet, det virker ikke realistisk og er svært at gøre noget ved.

Lige som sidst bliver koblingen nemt trukket ud af kortkoblingskulissen. Et lille stykke plastcard mellem de to "ben" på koblingen løser problemet.

Der er desværre en pakkefejl i den lille pose med trin og andre detaljer: Det ene af de to trin til venstre-hjørnerne er forfærdet og lader sig ikke montere. Heljan er blevet gjort opmærksom på fejlen.

Køreegenskaberne er fine ligesom ved sidste udgave, især ved digital kørsel, der høres kun en svag summen fra motoren,

dog overraskede den kraftige acceleration mig en del, men det kan en justering af dekoderen utvivlsomt gøre noget ved.

Desværre giver de anvendte lysdioder, især til den indvendige belysning, for koldt lys, heldigvis kan man slukke for det. Det er en forbedring i forhold til den sidste serie.

Bortset fra information om dekoderen er "brugsanvisningen" lige så ringe som sidst.

Vi ser frem til de nittede 500- og 1900-vogne! Når de er i hus, er vi vel-forsynede med fine Mo-modeller. Der er stadig en chance for at vore anbefalinger om forbedringer kan nå at slå igennem.

Heljan art. nr. 45522 m.fl. DSB fire-akslet Mo. H0-model, AC-udgave, epoke III. Pris kr. 2.795,-.

Kitmaster- og Airfix-modellerne



De to større æsker er i serie 2 til kr. 5,25

Lidt om de engelske plastiksamlersæt af modeljernbanemateriel, der indtog Danmark i begyndelsen af 1960'erne.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

ROSEBUD KITMASTER

Kitmaster blev fremstillet af Rosebud Dolls i Northamptonshire, der fremstillede plasticdukke, men som i 1959 også satsede på modeljernbanekunderne.

I alt udgav de 21 lokomotiver og 8 personvogne i skala 00/H0. I skala TT blev det til et lokomotiv og fire vogne samt en Ariel-motorcykel i skala 1:16. Af lokomotiverne havde de 15 engelsk forbillede. Der var to amerikanske, en tysk BR 23, en italiensk, en fransk 241P samt den schweiziske krokodille, der sammen med det store, leddede LMS Garratt-loko-



Stephensons Rocket fra Kitmaster - en klassiker blandt byggesættene.

motiv var de mest imponerende lokomotiver i sortimentet. Det var meget vellignende modeller, der ikke voldte de store problemer at samle, naturligvis forudsat at man havde lidt erfaring med at samle Faller-huse eller andre samlersæt. På nær Rocket og Deltic-dieselen var lokomotiverne støbt i sort plastic med en god instruktion, lidt historie om forbilledet, overførselsmærker og leveret i en solid lille kartonæske, som tit er det eneste, der har overlevet, nu indeholdende små biler, figurer eller andet nips. Personvognene var støbt i tre farver, gråt tag, mørkerøde eller grønne vognsider og resten sort. Modellerne kunne skubbes med forsigtighed, og Kitmaster leverede en motorbogie til en personvogn og en motoriseret godsvogn, så der var mulighed for at bygge et tog. Jeg vil mene, at Kitmaster solgte godt her i landet. Jeg husker dem fra legetøjsforretningerne, hvor æskerne var meget synlige. Det var nok let at få på hylderne, da forretningerne i forvejen handlede med Rosebud-dukkerne. For forretningerne var det sikkert en god handelsvare. De

kostede ikke så meget, fyldte godt op og muligheden for mersalg, i form af lim, maling og pensler, var stor.

Af solgte samlesæt er det generelt nok kun omkring halvdelen, der bliver samlet, og af dem igen halvdelen, der bliver samlet og malet helt færdigt. Oftest finder man på brugtmarkedet Kitmaster-æsker indeholdende halvt samlede modeller, men med årene har jeg været heldig at finde usamlede sæt, som jeg ikke nænner at samle. I min barndom samlede jeg krokodillen, og resultatet var ikke helt godt. Dog var jeg glad for at have en krokodille, som dengang kostede 14,85 kroner sammenlignet med den uopnåelige Märklin-model, der stod til over 200 kroner. De færdigsamlede modeller på mine foto har jeg været heldig at overtage fra dygtige modelbyggere.

Desværre varede Kitmaster eventyret kun godt fire år, så lukkede Rosebud for kassen, og formene blev solgt til Airfix. Dukkerne fortsatte de med, men Mattel købte senere firmaet. I den sidste Kitmaster-brochure fra 1961 var der tre nyheder, der ikke nåede at komme i handelen. Såfremt de havde fortsat, kan jeg godt forestille mig, at de havde fremstillet et dansk lokomotiv, men sådan gik det desværre ikke.

AIRFIX

I begyndelsen af 1950'erne fremstillede London-firmaet Airfix deres første plastic-samlesæt. Det var fly i skala 1/72 og skibe. Senere kom de med biler 1/32, militærkøretøjer 1/72, figurer 1/12 og i 1957 modeljernbanetilbehør (Trackside-serien), lokomotiver og vognmateriel i skala 00.

Trackside-serien: Her kom de i alt med 30 sæt bl.a. station, perron, kiosk, baneovergang, vandtårn og blandt favoritterne, drejeskiven, der lå 'oven på jorden', remisen, der kunne forlænges med endnu et sæt samt portalkranen. De tre sidstnævnte ses ofte på ældre anlæg. De kom også med huse, kirke og tankstation. I modsætning til de tyske husproducenter og senere Heljan, der alle fremstillede deres samlesæt i forskelligfarvet plastic, var Airfix-sæt alle ensfarvede. De var støbt i enten hvidt, gråt, rødt eller grønt plastic og krævede maling. Til gengæld var de billige. En enkelt lastbil blev det også til, nemlig den trehjulede Scammell-sættevogn, som dagbladene fælles indkøbsforening i København



Kitmasters BR Standard corridor-vogne, nogle af dem udstyret med metalhjul og bedre koblinger.



Deltic-lokomotivet og den lille italiener.

havde tre stykker af (se også Spor og baner nr. 55).

I 1960 kom de med deres første rullende materiel, godsvognene. På nær en DB Interfrigo-vogn var de alle med engelsk forbillede. Imponerende var deres store 15 tons kranvogn, der var flot at have holdende på et sidespor. Af motormateriel kom de med en grøn skinnebus og et lille rangerlokomotiv, i alt 12 samlesæt. I 1962 overtog Airfix samtlige forme fra Kitmaster, og ni af de engelske lokomotiver udgav de i reviderede udgaver. Hele deres sortiment solgte godt herhjemme, og deres modeljernbanesortiment, eller dele af det, er stadig at finde på brugtmarkeder.

I 1960'erne var køberne for det meste større børn, og de kunne for et par ugers lomme penge købe et Airfix- eller Kitmaster-samlesæt, som kunne øge antallet af lokomotiver på det lille anlæg. Der

kunne holde et lokomotiv med snuden fremme i remisen, eller de kunne holde som udrangerede eller delvis ophuggede lokomotiver ved maskindepotet. Mulighederne var mange, selvom de ikke kunne køre.

I 1984 solgte Airfix alle formene modelbanesamlesæt til Dapol, der stadig har nogle af dem i produktion, bl.a. *The Rocket*.

Til slut skal tilføjes at Airfix fra 1976 også producerede kørende modeltog i et fuldt færdigt modeljernbanesortiment, *Great Model Railways by Airfix*, med lokomotiver, vogne m.m. i, hvad der dengang var en meget høj kvalitet. I 1982 måtte de, af økonomiske grunde, indstille den produktion. Formene blev solgt til Mainline og Dapol, der siden har solgt nogle af dem videre til Hornby, der for øvrigt købte Airfix for 15 år siden.



Rosebud Kitmasters Deltic og en BR Saddle Tank i selskab med Rosebuds dukker, udlånt af fru.



Her er en stribe britiske damplokomotiver.



En flot malet Coronation Class 4-6-2.



15 tons kranen fra Airfix var støbt i rødt, men en tidligere ejer har malet den sort.



Byggesæt og færdigsamlet model af Krokodillen fra Kitmaster.



Drewry-dieselen er lige som skinnebussen Airfix's egen model.



Dette giver vist sig selv - æsker med flotte, dynamiske illustrationer.



Det samme kan siges om dette billede.



Småbygninger, kiosker m.v. fra Airfix.



Airfix-byggesættene var nemme at gå til. Her er det en cementvogn.



Krokodiller fra Kitmaster og Märklin.



Skinnebussen fra Airfix.



To lokomotiver udgivet af Kitmaster og Airfix. Den øverste er Evening Star, - det sidstbyggede BR-damplokomotiv i foråret 1960.



Kitmaster-modeller, der blev overtaget af Airfix. Fra venstre School Class, City of Truro og den lille Saddle Tank.



Kitmasters 1961-katalog.



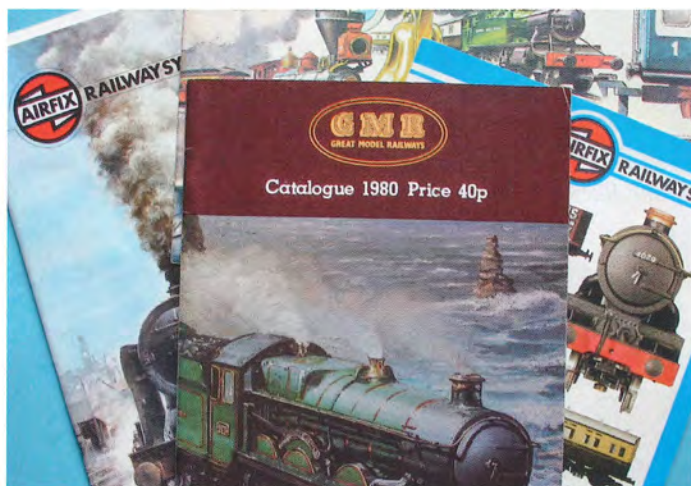
Scammell-Scarab-lastvognen og JCB-gravkoen, der stod på en Lowmac-ladvogn - begge fra Airfix.



Airfix-vogne. Især Esso-tankvognen solgte godt herhjemme.



Remisen fra Airfix var også populær på danske anlæg.



Airfix-kataloger fra deres korte tid med 'rigtigt' motoriseret modeltog.



Airfix-kataloger.



Nogle af de motoriserede Airfix-modeller.

Moderne tider på ZOB



Stilhed på banegården en søndag morgen i 1954.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så er vi nået til 1950'erne, og her er der farver for alle pengene, for efter krigsårenes triste grå, brune og sort/hvide farver, trængte alle til liv og glæde igen. Togene fik nye farver, bilerne ligeså - i øvrigt ofte tofarvede sidst i 1950'erne - folk fik nye klæder, og husene blev opfriskede. Hjørneknejsen over for banegården fik omkring 1960 et nymodens neonskilt, og mere moderne kunne det ikke blive - byen blev nærmest international at se på!

På læssevejen blev der midt i 1950'erne opstillet en portalkran, da godsmængderne forventedes at ville stige. I udkannten af byen forsvandt det lille gartneri til fordel for byens nye stolthed, bygningen for det frivillige brandkorps. I første omgang måtte man nøjes med en ældre Opel Blitz brandsprøjte, men storkene tog straks den nye rede på toppen af slange-tårnet i besiddelse. Brandbilen fik sidst i 1950'erne monteret roterende, orange blink på taget - de blå blink blev først monteret omkring 1960. Heldigvis var der stort set ikke brug for sprøjten, men alle var enige om, at den var en god investering - måske havde den ligefrem ved sin tilstedeværelse forhindret ildsvåde?

Privatbanen ZOB fik med tiden nymoderne, knaldrøde MAN-skinnebusser og lange Esslingen-motorvogne, således at



En montør er i færd med at installere byens første neonskilt - 'HOTEL - BAR' som der stod på det. Vulgært, mente den ældre del af befolkningen, mens de unge syntes, at det var 'mächtig gewaltig'...



Og sådan så skiltet ud med lys i halvde-len, montøren var åbenbart ikke vant til moderne neonrør.



Portør Hampelmann studser over den relativt nye Tempo Matador - "og så er der ikke engang nummerplader på den". Hvad mon betjent Blöhtzihn siger til det?"



Vinhuset får hentet snavsede og bragt nyvaskede og strøgne skjorter til tjenerne og personalet i denne VW med forhøjet tag.



Et sjældent billede af de to nye motorvogne på ZOB, til venstre Esslinger-vognen, til højre MAN-skinnebussen - begge lige populære og symboler på fremtiden her i 1950'erne.



Nye tider - hvis ZOB stadig var privatbane i 1954, kunne det have set således ud med nyt diesellokomotiv, ny læssekran og en Olympia af ponton-typen.



Nå, gnädiges Fräulein, skal de også til byen? Herr Bohnenkamp hilser på den lidt generte unge frøken fra lingeriforretningen, der skal en tur hjem til forældrene.



'Kan du nu vinke farvel til Waltraud, lille Gretchen, Mutti kommer snart igen. Opa Grünfeldt bærer barnebarnet, mens moderen drager af sted med skinnebussen.



- Næ, du gamle, jeg synes, at det var bedre i gamle dage, hvor vi lærte at skrive og stave rigtigt og rydde op efter os. Se, hvor det flyder med affald her - tiderne er aflave.

de gamle passagervogne kun blev brugt i yderste nødstilfælde, mens godstrafikken stadig var henvist til aldrende godsvogne og langsomme damplokomotiver - dog lidt større end de oprindelige to-akslede fra 1908. Med tiden overtog en lille diesel-rangermaskine af ukendt herkomst godstrafikken helt fra dampen.

Springer vi længere frem i tiden, ville godstrafikken enten være helt afviklet og passagertrafikken ville blive kørt med togsæt à la Lint- eller Desiro-typerne -

eller det modsatte kunne være tilfældet: Passagertrafikken var overgået til landevejen, mens et eller to ugentlige godstog, drevet af andre selskaber, sørgede for, at de lokale virksomheder stadigvæk kunne få fragtet deres produkter ud i verden. Ja, mulighederne er mange.

Ændringerne i samfundet kunne tydeligst ses på antallet af biler, som voksede voldsomt i løbet af 1950'erne: I de første år var stilen mere præget af buttede, runde former på karosserne (ponton-stilen),

men hen mod slutningen fik bilerne halefiner, masser af krom, panoramaruder og blinklys - og mange forskellige farver. Ingen undtagelse her i Oberkirschtal, hvor jernbanen stadig kørte med beskedent overskud. Hestevognene forsvandt, hvermand havde snart sin egen bil - bortset fra de unge og de ældre, der troligt tog toget.

Livet gik videre i Oberkirschtal, og som det ses af billederne, tog folk lettere på tingene, selvom den nye Herr Bahnhofsvor-



ZOB havde stadig denne oldtimer i brug i 1950'erne, men ingen anede, om vognen havde været sort eller brun - og litereringen var forlængst skallet af.



Vinkyper Flauenschöld tapper de sidste dråber ud af fadet med Sonnen-glanz-hvidvin - forhåbentlig bliver 1968 lige så god en årgang som 57'eren, tænker han uvilkaarligt.



Lykke er at få sig en pibe tobak i solen, tænker Herr Buthnik på - men er det ikke nogle termostøvler eller moonboots af ret svær kaliber, han har på.

stehar Kühne fra DB udstak kursen og vejen for sine underordnede - dér havde man respekt for øvrigheden! Andre tog det mere 'gelassent', og det ses blandt andet af, at de færreste af bilerne på billederne har nummerplader! Det skyldes nu snarere, at jeg ikke er helt klar over hvilke plader, der var gældende for perioden - eller disse typer var ikke på lager. På privatbanen var dampens dage endegyldigt slut sidst i 1950'erne, men inde i remisen holdt stadig den gamle Kittel-dampvogn, som gamle ansatte prøvede at få liv i.



Den nye brandstation ligger i byens udkant, men brandsprøjten er altid køreklar. Stor-ken er glad for reden på slangetårnet.



ZOB's lille rangerlokomotiv V 14.03 med olietankvogn - nye drivmidler i stedet for kultransporter til lokomotiverne.



Frau Wrackelwörn humper hjemad, mens Mutti Maria og lille Hans ser frem til den hjemmebagte kage, der venter på dem.



Firmaet Pahlhuber producerer vin og har brug for nye stykker rundtømmer til vinmarken. Her er en ny ladning lige afhentet på godsbanen.



Selvom der er P-forbud, er det ingen hindring, når man er tørstig og skal have en hurtig pils, inden turen går videre i den flotte, nye Taunus 12 M.



En ret ydmyg bil var Opel Olympia 1954, der dog havde tilnavnet 'haj-munden' - ikke underligt, når man tænker på 'tænderne' på kølergrillen.



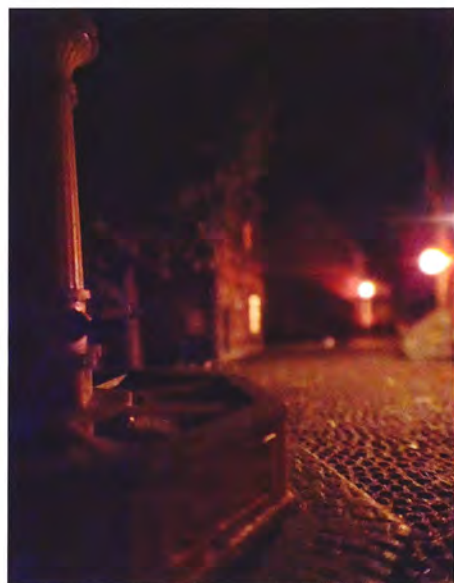
Familien Hagen lejer værelser ud. Her er en familie fra Kalundborg ankommet i en gul Opel Caravan P 2 fra 1961 og overnatter her. 'CM' står for Kalundborg købstad.



Måske skulle man liste ind og få sig en enkelt pils, tænker Franzi, jeg kan nok få lov at skyldte til den første.



- Nå, toget kørte - skal vi ikke gå hjem til dig i stedet for....



Nat - alt er stille - kun gadelamperne vidner om, at der stadig kan komme enkelte nattevandrere på dette tidspunkt - alle ordentlige mennesker er forlængst gået til ro.

Den tidligere motorvogn ETJ M 1, nu som motorvogns-bivogn ETJ D 1 ved Ebeltoft remise. Foto Just Andersen.



ETJ M 1 set fra bagenden i Ebeltoft 1950. Samling Ager Christiansen.

Lars Rasmussen, som i Spor og baner nr.47 skrev om Ebeltoftbanens remiser i model og virkelighed, har sendt følgende beskrivelse af sin lille Triangelvogn.

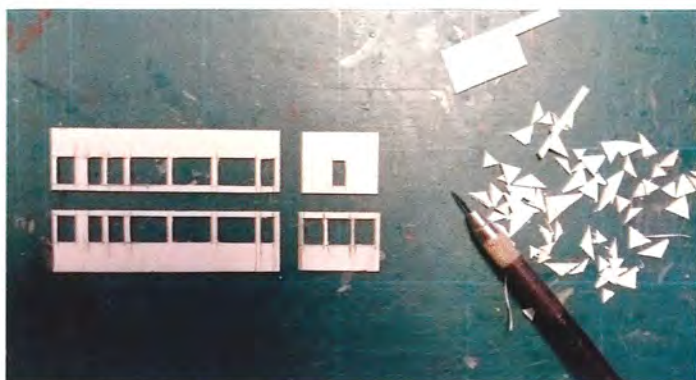
Da jeg besøgte Ebeltoftbanen i 1960, stod der en lille motorbivogn ETJ D1 på kulgårdssporet ved remiserne. Tydeligvis var det en fhv. motorvogn, men grundet sin lidenhed vakte den dengang blot almindelig interesse. Som motorvogn indgik den i driften frem til 1957, hvor den afløstes af en godt brugt MÆ-vogn. Denne fik senere det aflagte bagtøj fra M 1 monteret, men det er en anden historie. I dag er M 1 genopstået som en spændende model i skala H0. Efterfølgende redegørelse er et forsøg på at beskrive metoder til selvbyggeri, som er en nødvendighed, hvis man vil nyde synet af unika på sit anlæg.



ETJ M 1 på Ebeltoft banegård i 1950'erne. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



ETJ M 1, 1956. Foto P.E. Clausen, arkiv Ole Møller Nielsen.



ETJ M1 byggebeskrivelsebyg.



Yderste vognkasse samlet.



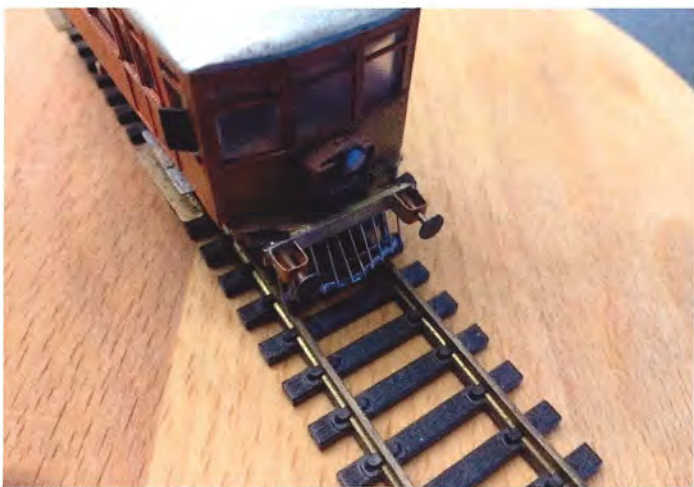
Den snart færdige model.



Vognens bagende.

Vognkassen er tilvirket fra tegningen i "Triangelbogen" MM 1, suppleret af forskellige fotos, som også har dannet grundlag for undervognens detaljer, idet tegningen fandtes tvivlsom herom. Oprindeligt var vognkassen født med "lange skorter", dvs. beklædningen gik noget ned over vangerne. Siden blev teaklisterne kortet op til mere normal længde, hvilket jeg har valgt at videreføre i model. Vognkassen består yderst af en 0,5 mm rillet plast, der er nem at skære vinduer i. Sprosser og slaglister ved døre er af plaststrips. Inderst en kasse af 2 mm plexiglas, der dels støtter den udvendige kasse og dels udgør vinduer. Frontkøleren er en færdigkøbt nysølvstøbning. Taget er tilpasset af et stykke ahorntræ, der på undersiden er pålimet en plade, som går ned bag de smalle trækruder. Kanten af denne plade er malet mørk gul for at illudere originalens farvede råglas. Tagventilerne er knappenåle med lakhoved. Håndbøjler af 0,3 mm pianotråd boret ind i kassen. Teakfarven eftergøres af en blanding af gul, der efter halvtørring overmales passende med brune nuancer.

Drevet i modellen er et ældre Nanoperm-lok, der lå nyttesløst hen i sortimentsæsken: En lille motor der med passende udveksling er sammenbygget med et hjulsæt. Motoren er desværre ret svag, men passer dermed godt til forbilledet, som trods "normalt" kobletøj næppe har fremført andet end den lille bagagevogn, der henstod som skur ved dampremisen i Ebeltoft. Hjulenes flanger har måttet reduceres i højde for at kunne løbe på lavprofilspor. Drevet er monteret på en vognbund af messingplade via et passende afstandsstykke. Akselgafler med påloddede lejer, fjedre etc. er loddet på vangerne. For at sikre et jævnt strømoptag er bagakslen vippeophængt. Optagene er af 0,3 mm nysølvtråd, der i enderne er bukket ind i overgangen



De dobbelte, hjemmelavede puffer.

mellem flange og hjulbane. De er loddet på en strimmel printplade, som er placeret mellem akslerne. Trin er messingstrimler på 0,4 mm tråd, som er boret igennem vangerne og loddet. Kofangeren kan ikke undværes, men er noget værre pillearbejde med tråd. Det kan de i litteraturen beskrive "hjemmelavede" puffer heller ikke. De er efterlignet af et nedfilet blåsøm, der er monteret i et stykke U-bøjet messingblik.

Materialer:

Plast: Evergreen plade og strips fra hobbyhandleren.
Plexiglas: Bauhaus
Messing: Ebbe Andersen Modelbyggematerialer
Akselgafler, beholdere og frontkøler: Freja Modeltog

Flere historiske billeder fra Roskilde



Roskilde banegård med den nye perron 4 og masser af godsvogne. Til venstre for midten ses dampen fra en opfyret kedelvogn. Slg. Allan Testrup.

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer viste jeg nogle billeder fra Roskilde banegård, som Allan Testrup havde fundet under oprydning. Her er fire mere, der blandt andet viser sporarealet set oppe fra den høje lyskastermast, der stod ved det gamle vandtårn.

Det første billede viser den nye perron 4, som var under anlæg på et af billederne i nr. 54. Her er den næsten færdig, og perrontaget er af den mere funkis-prægede stil.

I forgrunden ses vandtårnet, og bag det en række godsvogne på læssevejen. Fra en togførervogn ses røg stige op fra kedlerne, og det ser også ud som om, at det er vinter med lidt sne her og der - og ingen blade på træerne. En rangermaskine er i gang med at flytte nogle vogne henne ved Luftbroen, og så holder et større godstog ved perron 3, men ellers er der ikke

meget aktivitet at spore.

Billedet nederst på næste side viser udsigten mod øst, mod København. Området i midten kaldtes "Øen", og længst til højre holder tre "undervandsbåde", ballastvogne litra TH. Påfaldende er de mange åbne vogne, læsset med tømmer, tønder og andet, og ved udkørslen ser det ud til, at der er noget sporarbejde i gang, for der er en mængde folk på eller i sporet. Nederst til venstre ses en vandkran, men ellers er der også ret roligt på dette billede.

Det øverste billede på side 40 er endnu mere stille, idet det blot viser op- eller nedgangen til perron 4 med skilte. Det må være nyere, da tunnellens mure og loft ser ret snavsede ud. Dette billede er taget af fotograf A.H. Lynged, Roskilde, men om det gælder dem alle er uvist. Det sidste billede i rækken, et billede af banegården set mod øst, er desværre så ridset og skamferet, at jeg overvejede helt

at udelade det, men da det altid er interessant at studere ældre billeder, har jeg taget det med - uden at forsøge at fjerne sporene efter dårlig opbevaring.

Dette må være lidt nyere end de andre, idet man yderst til højre kan ane perrontaget på perron 4. Det er mørkegråt, så det er altså yngre end på det første billede. På perron 3 er der renoveringsarbejder i gang, og i togstammen til venstre ses flere vogne med presenninger i forskellige farver. Den store lyskastermast til venstre er også ny i forhold til billedet side 31 i sidste nummer. Nogle ved måske præcis, hvornår denne mast blev opstillet?

Endnu en gang, tak til Allan for at have lånt billederne til Spor og baner. De bliver nu overdraget til Danmarks Jernbanemuseum, hvor de forhåbentlig vil blive scannet og lagt ud, så endnu flere kan se dem.



Opgang til den nye perron 4 i Roskilde først i 1930'erne. Perronen adskilte sig fra de gamle perroner med 'sommerfuglevinger' og var bygget i funkisstil.



Et kig fra lyskastertårnet mod øst med 'Øen' i midten. Som det kan anes, er de små, sorte klatter i baggrunden banearbejdere. Slg. Allan Testrup.



Et godt ridset billede fra vestsiden med de fire perroner i midten af 1930'erne. Foto A.M. Lynged.



Umiddelbart ser sættet enkelt ud.



Interessant mønster med kløvet træ.



Dele til savbordet.



Ak ja - det er først i forstørrelsen, at jeg opdagede den omvendte savklinge - savene er lavet af supertyndt karton..



I et hjørne er der sågar irregulære træstykker til dekoration.



Det færdige brændeskjul - passer ind mange steder.

Træskur fra Model Scene

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg har været ude for mange udfordringer mht. modelbyggeri, siden jeg byggede mit første Faller-hus i 1962. Igennem de senere år er det blevet mere og mere udfordrende at bygge modeller, ikke kun pga. min fremskredne alder, men så sandelig også pga. de stadigt mere findetaljerede byggesæt, hvor laserteknologien og 3D-printet vinder indpas.

Således var samlingen af dette lille træskur fra det tjekkiske firma Model

Scene ret udfordrende - ikke så meget, fordi vejledningen udelukkende stod på tjekkisk, men fordi delene var usandsynligt små, tynde og i korrekt målestok 1:87 - og lavet i det ægte materiale til trækonstruktioner: træ!

Det kompakte, lille byggesæt indeholder faktisk alt til at lave et læskur for savet træ - ikke kun selve halvtaket og brændestablen samt huggeblok, savbord og stammerester, men også bøjlesave og håndøkser - disse sidste skal fremstilles af uhyre små stykker laserskåret karton, der skal limes sammen med ekstremt tynde, laserskårne håndtag af træ (0,5

mm tykke...) med klinger af papir - med savtakker i H0! I sandhed et pillerarbejde, men som lønner sig, når det er færdigt.

Trædelene har en vis, barklignende struktur og farve på nogle af siderne, men halvtaket skal have lidt farve/patina for at virke ægte - lidt gråbrun farve, alt efter vejrbidthed, hvilken behandling træet har fået og alder. En fin detalje til landejendommen, skovpartiet eller det lokale savværk.

Model Scene art. nr. 98516 Halvtak med brændestabel m.v. H0, alle epoker. Pris ca. kr. 75,-.



Byggesættet fra Joswood - enkelt og overskueligt.

Trækasser i byggesæt

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det tyske firma Joswood er først og fremmest kendt for kolossale byggesæt af specialpræget karton - fabriksbygninger, industrikomplekser, men også landhuse, herunder en del fra Skandinavien. Joswood laver også udsøgte detaljer til dioramaer og modeljernbaner. En af nyhederne er store transportkasser af træ (til maskindele etc.).

Trækasserne er fremstillet af indfarvet, laserskåret karton eller specialpap med en struktur, der ligner træ. Kasserne er nemme at samle, og med til byggesættene hører transportsikringer - noget, der ellers ofte mangler i byggesæt. En pose indeholder to stk., og de fås i flere varianter fra Krupp, Deutz, O & K, Volvo m.fl.. Trækasserne kan enten læsses på Ks/Kbs-vogne eller andre, åbne typer, læsses på sættevogne eller henstå på fabriksgrunde.

Joswood art. nr. 40195 To trækasser MWM Diesel. Byggesæt. H0-model. Pris ca. kr. 100,-.



En færdig transportkasse



Specialkartonet med realistisk træstruktur.

Det prøjsiske tenderlokomotiv T 7

DSB F 477 og DRG BR 89 78 37. Foto SoB.



Af Flemming Søeborg

Tenderlokomotivet T 7 blev bygget fra 1881-1903 i et antal på 467 stykker. Det blev i samtiden betragtet som en *kloods*. T 7 var 9½ m langt, vejede 42 tons, var kantet og med grove nitter. Når der var damp nok på kedlen, kunne *klepperten* komme op på 40 km/t og dermed trække tunge tog. Lokomotivet blev benævnt *bryggerhesten* blandt tidens lokomotivfolk – og det var ingen hyldest eller hæder, men trods alt en anerkendelse af dets trækraft.

- Det har ekstremt store cylinderblokke og er dermed egentlig ret hæsligt, forklarer Werner Hammer, der som chef for pmt har arbejdet med modellen gennem fire år. Det har kostet store summer at nå så langt. Hr. Hammer har til gengæld mange forventninger til modellen, som forhåbentlig bliver en ny succesmodel i H0.

I det ydre er der stærke mindelser om vore egne F-maskiner fra 1898 ff., og det er vel ikke utænkeligt, at Otto Busse d.y. har kendt til og studeret disse maskiner forud for bygningen af F-maskinerne: For det første er de næsten lige store, for det andet har begge typer Allan-styring, og for det tredje fik DSB jo mange impulser fra de tyske kolleger. Om F-maskinen således er af afledning af T 7, skal jeg ikke kunne afgøre helt, men påfaldende er det. T 7 er dog langt fra så elegant og harmonisk i formgivningern som litra F, for eksempel virker knækket ved førerhuset ekstra påfaldende på grund af den røde bemaling.

T 7 fik til ikke nogen lang driftstid i Tyskland. Ved dannelsen af Deutsche Reichsbahn Gesellschaft gled 68 stykker ind i bestanden i det nye selskab, men de sidste eksemplarer blev udrangeret alle-



T 7-lokomotivet fra KPEV minder en del om vore egne F-maskiner. Foto Sammlung D. Endisch via pmt.

rede i 1931 - de blev erstattet af de nye *Enhedslokomotiver*, bygget fra 1924 og frem. Enkelte T 7-maskiner blev overtaget af privatbaner eller blev solgt til udlandet, og DR (Ost) arvede et enkelt. To af maskinerne er bevaret, det ene i Polen, det andet i Luxemburg.

Om pmt

Pmt betyder *Profi Modell Thyrow*, som nok ikke er det smarteste eller nemmeste navn at huske, men det sammenfatter godt, hvad hr. Hammer og hans ansatte laver. De producerer modeltog *Made in Thyrow* og er dermed et af blot tre firmaer, der udelukkende fremstiller deres modeltog i Tyskland. Og da mange modeljernbanebyggere også har en forkærlighed for specielle modeller og småserier, er der stadig plads og nok at gøre for en lille producent.

Af egen erfaring kan jeg tale med om, at pmt's modeller udmærker sig ved høj modeltrohed, god kvalitet og glimrende køreegenskaber. Jeg har således den lille *svinetryne* (Wismar-skinnebussen med bivogn) samt 0-2-0-tenderlokomotivet,

som begge kører eminent. Firmaet har udset sig forbilleder, som givetvis aldrig vil komme i storserier, tillige med motoriserede undervogne for selvbyggere.

Modellen

Jeg har nok ventet samfulde fire år på modellen, men hvis bare resultatet er i orden, er det til at leve med. Mit første indtryk af modellen er, at det er en flot og vægtig maskine (168 gram). Overdelen er af halvblank, sort plast med gyldne litreringer (DRG-udgave), røde hjul og en mængde detaljer så som fritstående rør, ventiler, håndhjul, spinkle lanterner, flot, bruneret styring, varmt gul belysning for og bag med korrekt lygteføring og virkelig god kørsel og trækraft med strømoftag fra alle aksler, hvoraf de bageste to er de drivende (med ækvilibrering). Strømoftagene, som også her er af kobberflige, og som sker fra alle aksler, er helt usynlige udefra, så Trix kunne med fordel drage lære af pmt! Det er tydeligt, at Werner Hammer og hans kolleger har arbejdet intenst med at få en velfungerende model på skinnerne.



PKP litra Tk2.12, restaureret som KPEV Breslau nr. 1836, bygget af Union 1896, på Jaworzyna Slaska Museum Depot, 23. november 2017. Cirka 30 eksemplarer havnede i Polen efter Første Verdenskrig. Det sidste blev udrangeret i 1960'erne. Dette lokomotiv var i drift ved kulminen Kasimierz Juliusz Sosnowiec. Det blev i 1974 restaureret tilbage til det originale udseende af PKP. Foto Hugh Llewelyn, wikimedia commons.

Der er enkelte smådele vedlagt; under-vognen er fræset messingramme. Motoren har svinghjul, og kørslen foregår med mådeligt tempo, passende til en rangermaskine. Der er NEM-koblings-skakter for og bag. Længden svarer faktisk på få millimeter til F-maskinen. Modellen er forberedt til PluX16-bens dekoder. Modellen åbnes ved, at koblingen bagest tages ud, dækslet på dom-fjernes, og skruen løsnes. I modellen er der plads til dekoder og højttaler.

Kørslen er tilpas langsom ved analog kørsel - langsomt, som det passer sig for et rangerlokomotiv. Der er en let sur-rende motorlyd, men noget egentligt udløb er der ikke tale om i analog kørsel.

BR 89.7837 er en dejlig og fremragende konstrueret maskine, som blot har et par ulemper: Dels er den epokemæssigt uaktuel for de fleste, dels er den som småseriemodel meget svær at få fat i - hvis man overhovedet kan finde en forhandler. Jeg plejer at få en tysk kollega til at skaffe disse pmt-modeller, men da jeg stødte på hr. Hammer på Nürnberg-messen sidste år og fortalte ham om problemerne med at finde hans modeller, sagde han venligt, at jeg da blot kunne sende ham en



T 7 set fra fyrbødersiden.

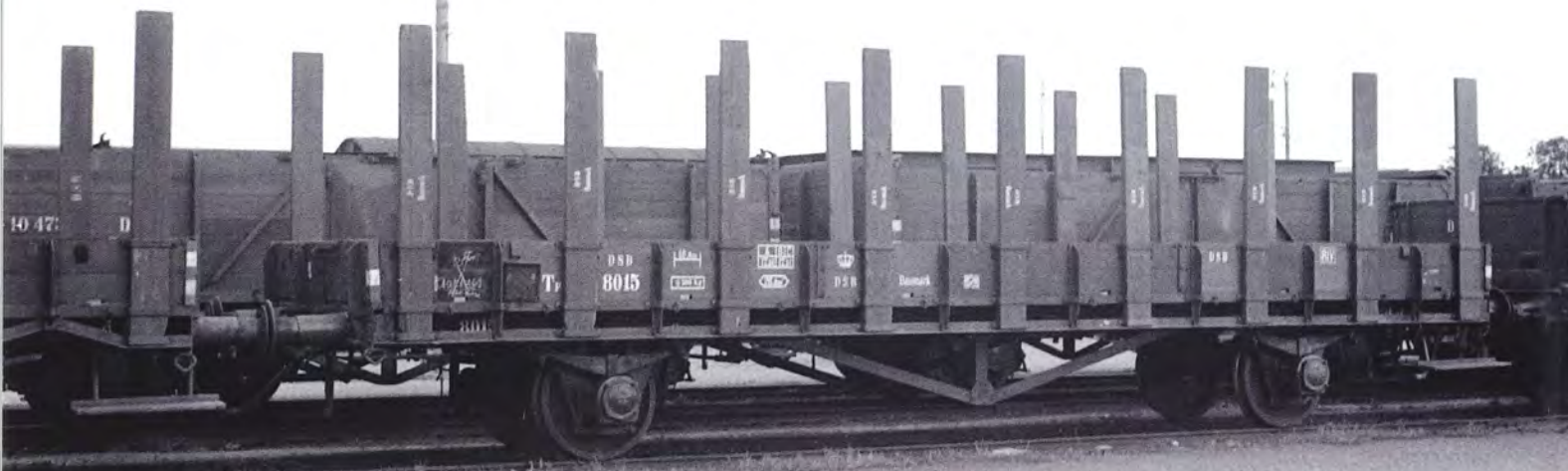
mail - men da havde jeg for længst bestilt modellen hos min kollega. Hvis andre vil have T 7, skal man nok ikke vente for længe - så send evt. en mail til post@pmt-moedelle.de (nok bedst på tysk). Modellen findes i såvel epoke I som II og III - dvs. enten i prøjsisk bemaling, i klas-sisk sort/rød som BR 89 fra DRG eller som epoke III-model fra DR (Ost).

Pmt art. nr. 30201/202/203 KPEV/DRG/DR Rangerlokomotiv T 7/DR 89.78. H0-udgave. Pris ca. kr. 2.500,-.



Detaljer på kedel og førerhus.

Litra TF fra Piko



TF 8015 fotograferet på læssevejen i Hellerup i juni 1961. Foto Holger B.D. Sørensen.



De to åbne godsvogne - Pikos Tf og Tilligs Pj - skulle have haft samme mørkebrune kulør (RAL 8012), men det har de bestemt ikke.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvad eller hvem, der har fået Piko til at fremstille denne model, får stå hen i det uvisse, men nogen vellykket model er der ikke tale om. Bevares, litreringen er smukt og fint udført med den rette typografi og nydelige angivelser, men vogntypen er ganske forkert - nemlig en tysk Ulm-type, som adskiller sig ret markant fra de danske TF-vogne. I såvel længde som konstruktion. Modellen er for lang, og undervognsarmeringen forkert. Sammenlign med forbilledfotos. Farven er tilmed forkert og alt for lys. Der er ingen grund til at gå nærmere i dybden med en anmeldelse, for det giver sig selv - modellen har ingen interesse for seriøse modeljernbanekørere. Et forsonende træk er dog, at der er vedlagt sidestøtter af træ med "DSB" påtrykt.

Piko art. nr. 54459 DSB litra Tf 8183. Epoke III, H0-model. Pris ca. kr. 200,-.



Pikos nye TF-vogn, dog uden de medlevere side-støtter.



Påskrifternes placering på Piko-modellen adskiller sig lidt fra et af forbillederne, men kan godt være rigtigt for lige den periode.



Vognbunden er fint profileret med bindeøjer.

Mere end NOCH



Måske kunne de deles om indholdet....



Så gælder det om at holde tungen lige i munden. Sættet med hamstringsgale forbrugere.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Covid-19 har i den grad præget det sidste år på godt og ondt - måske mest ondt. Vi husker alle, at da statsminister Mette Frederiksen i marts 2020 opfordrede alle til at bevare roen og undgå hamstring, skete der præcis det modsatte - få minutter efter talen kunne masemedierne med udsøgt fornøjelse melde om lange køer i supermarkederne. Reporterne fik det nærmest til at lyde som en folkeforlystelse, og snart efter viste det sig da også, at der slet ingen grund var til hamstring - og forholdene blev mere eller mindre normale igen, i hvert fald på forsyningsområdet.

Situationen var den samme i mange andre lande, og det har fået det tyske tilbehørsfirma NOCH til at lave et højaktuelt sæt med "mennesker under hamstring". Sættet indeholder seks personer i færd med hamstring - og det er i høj grad toiletpapir, der bliver hamstret. To kunder er kommet i klammeri over den sidste pakke med en vigtig vare, to andre har armene fyldt med varer, en femte skubber en propfyldt indkøbsvogn af sted, og en ekspeditrice viser med kropsholdningen, at der ikke er mere at gøre - lageret er tomt. For at understrege denne pointe er der vedlagt en palle med en efterladt rulle toiletpapir. En vigtig kommentar til en alvorlig samfundssituation - men humor er netop et nødvendigt middel i disse trængselstider.

Om sættet har "eviggyldig" værdi, er vel uvist, men som en aktuel kommentar er det fint. Figureerne er bedre end normalt for NOCH, f.eks. er bemalingen udmærket, men ansigterne er stadig kun antydende og skal ikke ses på nært hold.

NOCH art. nr. 15519 Mennesker under hamstring. H0-figurer. Pris ca. kr. 100,-

Olsen Bandens Chevrolet Bel Air er atter på lager.
PRIS KR. 375,-



BEDFORD S -FISKEBILEN
Nu med blåt førerhus
PRIS KR. 250,-



TAARUP GRØNTHØSTEREN
H0-byggesæt m. transfers
Billedet viser et par færdigsamlende TAARUP-maskiner
PRIS KR. 139,-

Priserne er ekskl. forsendelse

FRISPORET

www.frisporet.dk - frisporet@frisporet.dk
modelbiler@outlook.com

Nye bøger

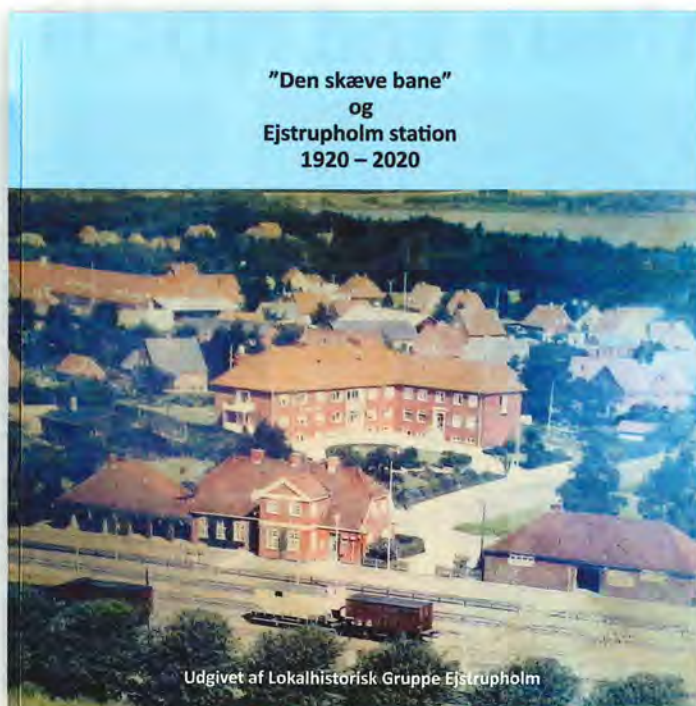
Bog om Ejstrupholm station

Af Flemming Søeborg

Det er en hyggelig, lokal fortælling om stationen Ejstrupholm på "Den Skæve Bane" op gennem Midtjylland, nærmere bestemt fra delstrækningen mellem Brande og Funder - måske den mest interessante del af denne banestrækning. Bogen fortæller i store træk om anlægget og driften på denne bane, der havde stor betydning gennem en årrække for så at ende med at blive lukket stykke for stykke igen - og for nu stort set at være helt forsvundet efter mindre end 100 års eksistens.

Banen gennem Ejstrupholm blev åbnet i 1920, og her er et teksteksempel fra Holstebro Dagblad 24. september 1920, gengivet i bogen (sprogligt moderniseret): *"Således er da den da fordums så øde og jernbanefattige jyske hede belagt med blinkende ståskinner, der fra jernbanecentrene Brande og Grindsted forgrener sig ud over egnen som edderkoppespind, spredende kultur og velstand langs de enkelte tråde. Landsbyen Brande har herefter bane til 4 sider, men kan dog ikke hamle op med sin konkurrent Grindsted, der har bane til 6 sider, og er et af de steder i landet der har baner i flest retninger"*. Dengang så man jernbanen som en budbringer om kultur og velstand!

Et mindre kapitel omhandler forholdene under besættelsen, og et af tidsvidnerne fra dengang, nu afdøde Rasmus Knudsen, fortalte i 1983, at han under augustoprøret i 1944 oplevede en ufattelig mængde af tog på stationen i Ejstrupholm. Han talte ikke mindre end 143 vogne og syv lokomotiver (der var i alt seks spor). Årsdagen til dette opbud af ekspres- og godstog på banen, der ellers ikke havde mere end måske



fem-seks daglige togaftange, skyldtes sabotagesprængningen af jernbanen ved Daugård (nord for Vejle), hvorfor trafikken måtte ledes over Brande-Silkeborg-Langå.

Bogen indeholder mange interessante billeder og beretninger; en stor del af bogen gengiver avisartikler m.v., og den giver et fint indblik i det lokalhistorien om denne jernbane, der stadig lever i manges erindring.

Lokalthistorisk Gruppe Ejstrupholm: "Den skæve bane" og Ejstrupholm station 1920-2020. 124 sider. ISBN 978-87-92003-51-5. Pris ca. kr. 200,-.

Fra den anden side

Im Zug über die Ostsee

Af Flemming Søeborg

Somme tider lønner det sig at se et semne fra en anden blikvinkel, og det er tilfældet med denne lille bog om jernbanefærgerne på Østersøen mellem Danmark og (Vest-)Tyskland 1963-2019. Bogen, som nærmest er en billedbog med omfattende billedtekster, er skrevet af den unge, tyske forfatter Lars-Kristian Brandt, og den viser først og fremmest de mange færger, der sejlede og til dels stadigvæk sejler på ruten - desværre siden december 2019 helt uden overførsel af tog.

Overfarten - også benævnt Fugleflugtslinien - erstattede i 1963 den længere og langsommere forbindelse Gedser-Grossenbrode, og i de følgende år voksede trafikken konstant, såvel for biler som

for jernbanevogne. Hovedparten af internationale tog mellem Danmark og Vest-Tyskland blev overført med færgerne, der var blandt de største på færgeoverfarterne.

Vægten i bogen er lagt på flotte billeder af færgerne, dels ved lejerne i Puttgarden, dels under sejladsen, men der er også glimrende billeder fra Røby Færge. Især de mange billeder af færgerangering i Puttgarden er spændende, og bogen er letlæst og giver et udmærket rids af overfartens betydning og historie, set fra den tyske side. Bogen rundes af med summariske oplysninger og skitser af de nuværende færger.

Lars-Kristian Brandt: Im Zug über die Ostsee. 124 sider, fast bind, ca. 180 ill. Sutton Verlag GmbH, Erfurt 2021. ISBN 978-3-96303-268-4. Pris ca. kr. 200,-.



Lavt gulv - høj service - historien om Preben Louw Pedersen

Denne bog handler om Preben Louw Pedersen. Navnet siger måske ikke så mange så meget. Men rigtig mange har stiftet bekendtskab med de små servicebusser med lav indstigningshøjde, der kørte mange steder i Danmark fra begyndelsen af 1990'erne og frem. Og det var netop Preben Louw Pedersen, der stod bag udviklingen af servicebusserne.

I bogen følger vi Preben Louw Pedersen gennem det meste af hans liv. Han var som ung ingeniør ansat hos flere virksomheder. Senere kom han videre til Vognfabrikken Scania i Randers, som i 1975 købte Aabenraa Karrosserifabrik og udnævnte Preben Louw Pedersen til direktør. Han og familien flyttede til Aabenraa, men Preben Louw Pedersen syntes, at Scania styrede ham for stramt. Derfor begyndte han i 1979 for sig selv og året efter oprettede han sin egen karrosserivirksomhed, Alubus. Desværre førte flere uheldige omstændigheder til, at det ikke gik så godt, og i 1982 gik Alubus konkurs. Efter kort tid kom Preben Louw Pedersen i 1983 til DAB i Silkeborg. Her kom han omsider på rette hylde, idet han fik lov til at stå for flere udviklingsprojekter, deriblandt servicebussen.

Desværre blev Preben Louw Pedersen ramt af sygdom i 1987. Idérigdommen blev heldigvis ikke ramt og for at aflaste ham, blev der ansat en ung ingeniør, Lars Overgaard. Sammen fortsatte de to udviklingsarbejdet og efter Preben Louw Pedersens død i 2000, fortsatte Lars Overgaard arbejdet.

Forfatteren er Rolf Brems, der i mange år har skrevet om jernbaner (også i model), har i de senere år også leveret talrige artikler til Magasinet Bus og Bushistorisk Selskab. Han arbejder nu på en bog om Dansk Landbrugsflyvning.

"Lavt gulv - høj service - historien om Preben Louw Pedersen" af Rolf Brems



Format 21 cm x 21 cm, 168 sider, over 75 illustrationer (heraf mange i farver) og hårdt omslag.
ISBN 978-87-970772-3-8

Vejledende udsalgspris inkl. moms 195 DKK + porto

Bogen kan bestilles hos boghandlerne eller direkte på www.j-bog.dk

J-bog, Vejlebrovej 93, st. lejl. 3, DK 2635 Ishøj,
tlf. 43 52 72 52, mobil 29 68 06 52

E-mail j-bog@privat.dk www.j-bog.dk, CVR-nr. 26 90 74 62

Tilføjelse

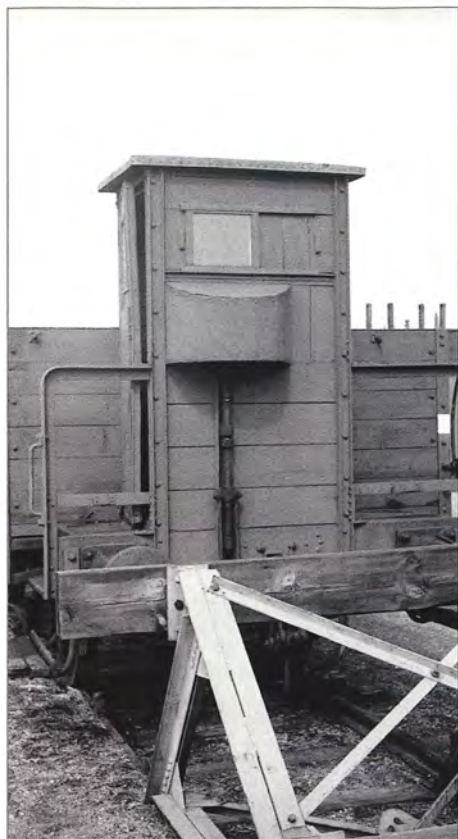
Værnemagten i Danmark 1940-45

Bogen "Værnemagten i Danmark 1940-45" blev i sidste nummer angivet til at koste kr. 550,-. Det stemmer heldigvis ikke, den korrekte pris er kr. 375,-. Jeg beklager fejlen og kan stadig anbefale bogen til enhver, der har en dyb interesse for alle forhold under den tyske besættelse af Danmark.

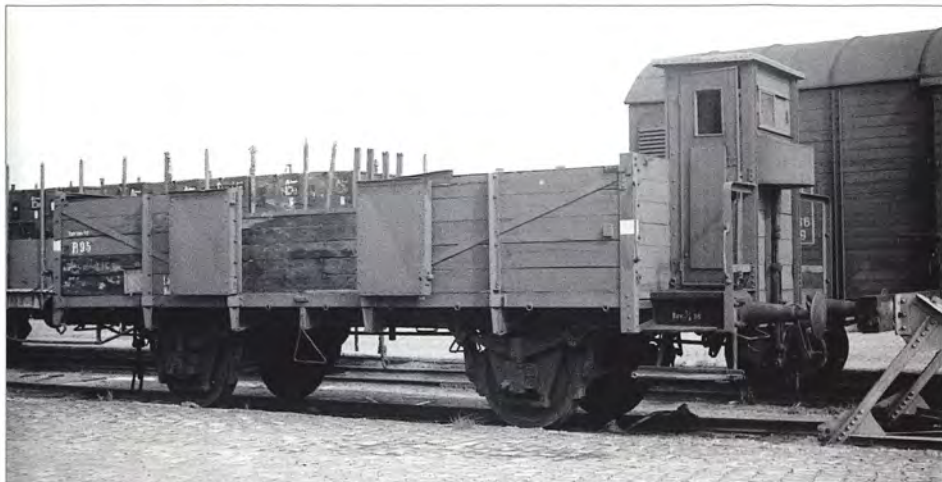
Torben Andersen:
Værnemagten i Danmark 1940-45, 1. del. TPT Historic 2020. 140 sider, stift bind, talrige illustrationer. ISBN 978-87-999 181-5-7. Pris ca. kr. 375,-.



KRB Pj 95 fra Tillig



Pj-vognen set fra enden med bremsehus - bortset fra bittesmå detaljer svarer modellen til forbilledet. Foto Holger B.D. Sørensen.



KRB Pj 95 den 30. marts 1963. Foto Holger B.D. Sørensen.



KRB Pj 95 er en fin privatbanevogn til modelbanen.



Litreringen er desværre ikke så god, for versalerne skulle have samme højde som 'P'et til venstre, så man må finde nye påskrifter i rodekassen.

Af Flemming Søeborg

Ret uventet udsendte Tillig i vinters en model af den åbne godsvogn, KRB Pj 95. Modellen er ret tæt på sit forbillede, der i øvrigt var en ener ved privatbanen. Modellen er rødbrun (RAL 8012), hvilket synes at stemme meget godt overens med forbilledet. Det samme gælder selve udførelsen af vognen, hvor der er det korrekte antal



Som det ses, er vognsiderne også profilerede indvendigt.

sideplanker, og selv forskellene på de forskellige felter synes at følge forbilledet. Også bremsehuset svarer til originalen, ja, selv antallet af bolte bag dørene stemmer, og pufferne er også helt korrekte, og det samme gælder gelænder og trin.

Der mangler et karakteristisk trin under lemmene, men den største afvigelse fra forbilledet er desværre de for små

typer i litreringen: "KRB" og "Danmark" skulle have haft samme størrelse som "Pj 95", så her må man selv ud for at finde egnede påskrifter. Bortset fra det er det en udmærket berigelse til modelbanerne i epoke III. Vognen blev i øvrigt udrangeret i 1963.

Tillig art. nr. 76788 KRB Pj 95
Åben godsvogn, epoke III. H0-model.
Pris ca. kr. 250,-.

Kosangas i spor N



Fleischmanns udgave af Kosangasvognen er nydelig, selvom den ikke er helt korrekt.



Kosangas-vognen 036, december 1991, her med de tyske bogier - optaget et år efter, at Kosangas var ophørt med at eksistere. Adox-kameraet var yderst ringe og filmen ligeså.



Primagaz 33 86 791 5 036-1, tidligere Kosangas i Kalundborg, november 2002 - her med de nyere Y 25-bogier, som Kosangas-modellen også har.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Kosangas-tankvogne er populære - der er udgivet flere forskellige modeller i H0, og nu har Fleischmann udsendt en model i spor N. Umiddelbart ser vognen godt ud - det er en lang vogn i den korrekte farve og med det markante, blå firmanavn på siderne. På tankenderne er trykt "Forsigtig rangering", og litereringspladen er korrekt udfyldt med diverse oplysninger og påskrifter. I højre side mangler hjemstavnspladen desværre.

De tekniske oplysninger er korrekte, så vidt jeg kan se. Vognen, nr. 33 86 791 5 036-1, har revisionsdato den 26.3.86 og er dermed en epoke IV-vogn. Jeg har selv fotograferet samme vogn i 1991, hvor den havde andre, sværere bogier end modellen, der er udstyret med franske Y 25-bogier. Det strider lidt mod kronologien, idet nr. 036 godt nok har haft Y 25-bogier, men først senere i "tilværelsen": På mit billede af den samme vogn i Kalundborg 2002 har den fået disse bogier, men her kører den under firmanavnet Primagaz.



Vognen set fra enden med bremseplatform.

Modellen er i øvrigt ca. 8 mm for lang, men det kan nok være svært at vurdere med det blotte øje. Den har fem tanksvøb mod forbilledets seks. Vognen kører udmærket og har løst monteret bremseplatform og bremseudstyr på undervognen.

Fleischmann art. nr. 849106.
DSB Kosangas-tankvogn, spor N.
Epoke IV. Pris ca. kr. 275,-.

Odense Elektriske Sporvej – en idyl på skinner



En del af personalet, fotograferet på en af de åbne bivogne kort efter åbningen. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang

Af Flemming Søeborg

Det tog mange år, inden Odense fik moderne, kollektiv bytrafik i form af sporveje. Flere personer havde ansøgt om tilladelse til at anlægge sporveje i byen siden 1868, men først i 1911 var man nået så vidt, at der kunne anlægges en normalsporet, elektrisk sporvej med ASEA som leverandør. Strækningen skulle gå fra Fruens Bøge i byens sydvestlige udkant ad Sdr. Boulevard (hvor remisen kom til at ligge) ind gennem den centrale del af byen, videre til banegården og tilbage til centrum igen, hvorfra sporvejen fortsatte sydpå ad villaveje til Læssøgade og efter en udvidelse i 1923 til endestationen Hunderup Skov, ikke ret langt fra den anden endestation i luftlinie.

Denne endestation i Hunderup var nok den mest idylliske i hele landet, idet den lå lige i skovens udkant. Sløjfen snoede sig rundt mellem gamle egetræer, og for de ventende passagerer blev der i 1923 opført en rødmalet ventesalsbygning af træ

med stråtag og et ur øverst i et lille tårn. Bygningen var tegnet af arkitekt Hjalmar Kjær. Den eksisterer endnu og blev i 2011 nænsomt restaureret med nyt stråtag og fik ny anvendelse som populært iskagehus i sommermånederne.

Et lille selskab

Den oprindelige længde på sporvejen var blot 5,567 km, og efter forlængelsen i 1923 var den på knapt en mil eller 7,16 km. Hertil kom Havnelinien, der blev åbnet i 1913 – denne blev atter nedlagt i 1926, og i stedet forlængede man linien ad Skibhusvej. Den nye linie fik en længde på 1,12 km, så det var samlet set ikke noget stort sporvejsselskab. I 1939 blev Skibhus-linien nedlagt og erstattet af en trolleybuslinie, hvortil der blev indkøbt seks trolleybusser.

Vognparken var også meget overskuelig. Der blev anskaffet 11 motorvogne til åbningen samt otte åbne bivogne, og i forbindelse med åbningen af Skibhus-linien blev der året efter anskaffet yderligere tre

motorvogne, fire lukkede og tre åbne bivogne. I løbet af sporvejens levetid blev der anskaffet et mindre antal motor- og bivogne mere, bl.a. byggede selskabet selv to bivogne, således at man i alt kom op på en bestand på 17 motorvogne og 21 bivogne. To af motorvognene blev dog solgt i 1945 til Uppsala Spårvägar, der havde mistet nogle af deres vogne ved en brand. Odenses ældre motorvogne var mage til dem i Uppsala. Alle motorvogne brugte lyrebøjler til strømoftag, hvilket var betydeligt mere praktisk end de trolleystænger, som Københavns Sporveje måtte leve med i hele deres eksistens.

Sporvejen var fra begyndelsen anlagt enkeltsporet med syv vigespor undervejs. Kun enkelte steder fik man anlagt dobbeltspor – ellers klarede man sig med udvidelser af vigesporene. På Sdr. Boulevard blev der ved åbningen opført en firesporet remise til vognene. I alt var der ved sporvejens anlæg 17 sporskifter og blot 28 ansatte. På Hovedlinien var der normalt ni, på Havnelinien tre vogne i drift. Ved særlige lejligheder kunne



Sjældent farvebillede med vogn 5 i sløjfen ved Zoo et af de sidste år. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang



Vogn 7, 11 og 32 i sløjfen ved Odense Zoo hen mod slutningen. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang



Vogn 16 ved krydset Vestergade-Søndergade den 15. juni 1952. Bemærk den rød-hvide vejviser. Forretningen H.J. Hansen bagved findes stadig i samme skikkelse. Foto Jan Walter.



To motorvogne (nr. 9 og 14) mødes ved banegården under Besættelsen. Bygningen i baggrunden er postekspedition Odense 1. Fotograf ukendt, arkiv Tommy Jørgensen.



Vestergade ved Kongensgade i 1914, hvor sporvognen gav byen præg af storby. Her er vogn 4 undervejs. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang.



Ved banegården var der nem omstigning mellem tog, sporvogn og trolleyvogn. Her er der trængsel i oktober 1943. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang.



I Nørregade ved Skt. Hans Kirke var pladsforholdene knebne for alle trafikanter. Vogntog med bivogn 31 på vej mod banegården. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang.



Fisketorvet ved Nørregade cirka 1950. Mange af husene blev senere jævnet med jorden. I dag er opført nogle enorme betonkasser, der atter har smadret bybilledet. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang.



Vogn 1 i løb 3 er her fanget lige ved Odense Domkirke, Skt. Knuds Kirke, den 9. august 1951. Vognen medfører bivogn. Foto Leif Bang.



Vogn 15 kunne lige smutte igennem det smalle Skt. Knuds Kirkestræde. I dag er det en stillegade. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang.



På vej mod endestationen i Hunderup Skov ses vogn 15 (HAWA) her på Læssøesgade. Det lille skilt foran angiver vognturens nummer. Fotograf ukendt, arkiv Tommy Jørgensen.



Ventesalen i sløjfen ved Hunderup Skov ca. 1928-29. Her medfører sporvognen hele to åbne bivogne. Ventesalen findes stadig. Fotograf ukendt, arkiv Leif Bang.

der tilkobles hele tre åbne bivogne til én motorvogn – vistnok den eneste sporvej i Danmark, hvor det skete (i København var det maksimale antal to bivogne efter én motorvogn, forholdene i Århus kendes ikke). Sporvognene i Odense var oprindelig græsgrønne, men de fleste vogne blev fra 1928 malet røde af hensyn til bedre synlighed i bybilledet – f.eks. var de svære at se på Sdr. Boulevard, hvor der dels var allétræer, dels grønne arealer mellem sporvognsskinnerne. De åbne bivogne beholdt den grønne farve, mens nogle af de røde vogne blev malet i en lysere, rød farve efter Befrielsen. Der blev også monteret reklameskilte på de buede perroner.

Hyggen varede ikke ved

Linieføringen havde nærmest form af en sammenknebet ottetal, og det betød, at der i centrum ikke var særlig langt mellem de to strækninger ind og ud af byen. Faktisk kunne det for passagerer, der skulle fra den ene gren til den anden, ofte betale sig at stå af undervejs og gå de få hundrede meter hen til den anden

gren og tage sporvognen videre derfra – var man heldig, kom man så med den vogn, der var afgået tidligere fra ens påstigningssted! Som et kuriosum kan det nævnes, at Odense var blandt de allerførste byer med lyskurve – således blev den første lyskurv ophængt i det travle kryds Vestergade-Kongensgade i 1929 – blot ét år efter, at landets første lyskurv var blevet tændt i København.

I øvrigt var køreplanerne meget brugervenlige, idet der var 7½-8 minutter mellem hver vogn det meste af driftsdøgnet (også om aftenen). Det kunne svinge, og specielt under Første og Anden Verdenskrig blev køreplanen udtyndet, og hyppigheden svækket. Alligevel maner køreplanen til eftertanke – i dagens Odense kører bybusserne med betydeligt længere tidsintervaller, om aftenen med helt op til en times ventetid mellem afgangene. Man kunne åbenbart noget for hundrede år siden, som man ikke kan i dag!

Sporvognene var populære, personalet var afholdt, og man tog sig gerne tid til

at vente på folk, der kom løbende efter sporvognen – eller også holdt man uden for stoppestederne. Passagererne skulle trække i klokkestrengen, når de skulle af. Det gjaldt dog kun i motorvognene, i bivognen var det konduktøren, der trak i strengen. Passagertallet var efter forholdene stort, og det lå i mange år på over 3 mio. passagerer. Omvendt betød den store tilstrømning, specielt i besættelsesårene, at sporvognene og selve sporvejen blev nedslidt, og da selskabet omkring 1950 stod over for valget om at modernisere med nyt materiel og forbedring af sporet eller at nedlægge sporvejen og gå over til dieselbusser, valgte man det sidste. Biltrafikken var også vokset voldsomt, hvilket gav anledning til stort trafikkaos – det er dog ikke blevet mindre af, at sporvognene forsvandt. Nu er det blot bilerne, der hæmmer deres egen og bussernes færdsel. 30. juni 1952 var det sidste dag for de små, røde sporvogne. Dagen efter overtog dieselbusserne kørslen bortset fra trolleybuslinien, som blev forlænget til sløjfen i Hunderup Skov. Trolleybuslinien blev nedlagt i 1959, og



Vogn 7 holder ved endestationen i Hunderup Skov i vinteren 1944 med let snedække på stråtaget. Som det ses, lå ventesalsbygningen midt i sløjfen. Foto Fynskebilleder.dk.



Det indre af vogn 32 ved endestationen i Hunderup Skov den 14. august 1946. Foto Jan Walter.



De helt nye trolleyvogne 23 og 20 i sløjfen på Skibhusvej den 22. august 1939. Foto Jan Walter.



Sporvognsventesalen i Hunderup Skov fik nyt stråtag i 2011 og huser nu en iskagebod. Foto Flemming Søeborg.



Så nærmer enden sig - sporvogn nr. 17, bus nr. 14 på linie 6 ses her på Flakhaven i vinteren 1952. Ukendt fotograf, arkiv Leif Ørndorf.



Store dele af vognparken holder her klar til at blive ophugget. Vogn 10 ses i forgrunden. Fotograf ukendt, arkiv Tommy Jørgensen.



En helt ny dieselbus nr. 13 ved endestationen ud for Odense Zoo den 15. juni 1952. Foto Jan Walter.



Den bevarede motorvogn nr. 12 var ved 100 års jubilæet udstillet på Flakhaven i Odense. Foto Flemming Søeborg.



Odense-bivogntog nr. 59 i den grønne bemaling var udstillet på Danmarks Jernbanemuseum i efteråret 2011. Dens hjul er blevet afdrejet i 2020 af SHS. Foto Flemming Søeborg.



Et af Odense-vogntogene 9 + 31 i H0 bygget af Leif Bang. Foto Flemming Søeborg.

dieselbusserne har siden stået for den kollektive trafik i Odense, bortset fra Svendborg-banen, der har fire holdsteder i kommunen (Odense Banegård, Odense Sygehus, Fruens Bøge, Hjallese)

Hvad blev tilbage?

Næsten alle sporvogne, skinner og ledninger blev efter nedlæggelsen solgt til det lokale skrotfirma H.J. Hansen på Odense Havn, hvor de blev ophugget. Enkelte vognekasser blev dog overtaget af byggefirmaer, børnehaver og lignende. Et par bivogne blev mange år senere erhvervet af Sporvejshistorisk Selskab (SHS), der også kunne overtage vognekassen fra nr. 12, der i sin tid var havnet i Uppsala. Ved brug af en undervogn fra en tilsvarende vogn fra Jönköping har medlemmer fra foreningen siden restaureret OS 12 forbilledligt, og den kan ofte ses i drift på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. De sidste skinner, der lå i planum, blev fjernet fra Odenses gader i 1985, mens mange bygninger stadig har rosetter – ledningsholdere – på murene. Her og der som i Nørregade bliver de brugt til juleguirlander og bannerophæng. Derudover eksisterer som nævnt ventesalen i Hunderup Skov, mens den store remise blev revet ned for nogle år siden, og store bolig- og kontorblokke er nu opført på grunden.

Næppe mange ville have troet, at sporvognene en dag ville vende tilbage til byen, men det sker om ikke så længe - i efteråret 2021, dvs. næsten præcis 70 år efter nedlæggelsen, skal Odense Letbane åbne - og fra begyndelsen være næsten dobbelt så lang, som den første sporvej var. Strækningen går fra Tarup centret i vest gennem byen og videre østover

Materiel ved Odense Elektriske Sporvej 1911-52

Vogntype	Vognnr.	Årstal	Leverandør	Solgt/udrangeret
Motorvogne	1-11	1911	ASEA	1952*
	12-14	1911	ASEA	1952*
	15	1923	HAWA/SSW	1952
	16-17	1924	Scandia/SSW	1952
Bivogne	30-33 A	1913	ASEA	1952
	34-35 D	1923	SSB	1952
	36-37 E	1927	Familleureux	1952
	38-39 E	1935	OES	1952
	51-58 B	1911	ASEA	1952 #
	59-61 C	1913	ASEA	1952 □

NOTER:

* Vogn 6 og 12 solgt til Uppsala i 1945. Nr. 12 til SHS i 1972 og siden genopbygget.

Vogn 51 solgt til SHS 1970

□ Vogn 59 solgt til SHS 1966.

A, B, C, D, E refererer til bivognstyperne og blev blot brugt internt.

Ud over driftsvognene fandtes et mindre antal arbejdsvogne, bl.a. en tårnvogn, en sneplov og to saltvogne.

til de store forretningsområder ved Rosengårdscetret, videre gennem Odense Universitet og fordi det nye supersygehus, der er ved at blive bygget for at ende ved trinbrættet Hjallese, hvor der bliver nem omstigning til Svendborg-banens tog. Et par udvidelser til Vollsmose og Fruens Bøge er allerede planlagt, og i skrivende stund er alle vogne af første serie leveret, mens færdiggørelsen af

anlægget pågår på fuld kraft. Prøvekørslerne vil strække sig over en stor del af 2021, inden indvielsen finder sted.

Teksten i denne artikel er til dels baseret på Ole Iskøvs bog "Odense Sporvej" fra Sporvejshistorisk Selskab, 1986, samt på diverse kommentarer fra Leif Bang, der som en af de få, nulevende personer har oplevet Odense Sporvej.



Sporvogn på den enkeltsporede strækning i Nørregade i 1911. Akvarel af A.H. Standish, 1985. Slg. Spor og baner.



Nørregade i 2014 til sammenligning - nu helt uden kollektiv trafik. Foto Flemming Søeborg.



Ved krydset Ørbækvej-Niels Bohrs Allé slår Letbanen et sving ind mod byen. Skiltet med to-tallet i billedets midte er åbenbart et signal for sporvejen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En uges tid var det vinter i Danmark. Det kom som en overraskelse og gav bryderier i trafikken, men samtidig var det - for nogle af os - dejligt at opleve en "rigtig" vinter med tommetykt snelag, tilfrosne søer og vandløb og dage med klirrende frost.

Jeg tog ud for at se på tog: Jeg kørte ud til Ørbækvej i Odense, hvor jeg ville kigge lidt på anlægget af den nye letbane eller sporvej. Her var stoppestederne, som Letbanen kalder "stationer", stort set færdigbyggede, og de elektroniske skilte allerede i funktion - men skinnerne var væk, ganske enkelt begravet i sne. Man kunne dog følge sporene ved at se på køretrådsmasterne, der er meget enkle og moderne.

Derfra tog jeg ud til Rønninge på Østfyn, hvor sporene ligger blot fire-fem meter fra den lille markvej. Her mærker man virkelig suset fra togene, når de kommer brusende med op til 180 km/t. Det var mest smudsiggrå IC3/ER4 samt et enkelt IC4, der susede forbi - og udstødningsgassen fra IC4 lugtede meget fælt, mens IC3s dieselos lugter let sødligt. Rart, at DSB er ved at udfase dieselmotorerne.

Videre gik det mod Kværndrup på Svendborg-banen, hvor der stadig er lidt jernbanestemning tilbage, ikke mindst fordi den smukke stationsbygning stadig står der. Der er også krydsningsmu-



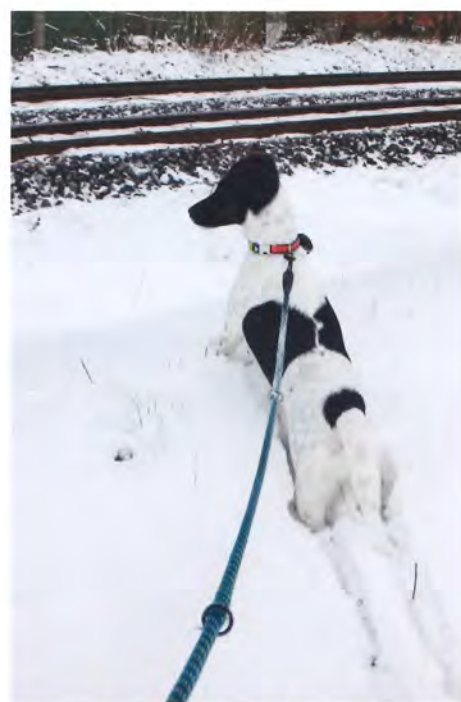
Vestgående IC3 ved Rønninge på Østfyn hvirvler sneen op under passagen - så får man indtryk af fart.



Det bugter sig i bakke, dal, sporet nordpå fra Kværndrup - men snart kommer toget. I det fjerne skimtes et overkørselssignal for en bivej - der er ca. 25 overskæringer på banen.



Fut-fut - i Christiansminde er der et rigtigt futtog på minigolfbanen - samt et større lokomotiv af træ på legepladsen. Bagved ses Storebæltsbroen og Madam Blå.



Kommer toget ikke snart - Sintra Atlantico spejder forgæves efter endnu et tog i sneen på Østfyn.

lighed og en bunke skilte samt signaler, men naturligvis intet personale - og praktisk taget heller ingen passagerer. Efter få minutter ankom dog et halvtomt tog fra Odense og afsatte et par rejsende - og så kørte toget videre sydpå.

I Stenstrup var der lige så øde, så det blev blot til et billede af signalerne - de vil jo, om alt går vel, være historie om nogle år. Så gik turen videre ned til Svendborg, som jo hverken har omløbsmulighed eller ekstra sidespor ud over de to perronspor - aldrig mere udflugtstog til byen. Banegården er også ribbet for indhold - en meget trist og tom fornemmelse, som ikke er værd at bruge flere ord eller billeder på. I stedet tog jeg ud til Christiansminde, hvor ejeren af minigolfbanen åbenbart har en svaghed for de rigtige tog og jernbaner - for her var en af minigolfbanerne prydet med en model af et damplokomotiv (med skorstensbånd), og blandt de øvrige forhindringer var en model af færgen "ÆRØSUND", der i dag ligger på havsens bund, samt Storebæltsbroen en miniature. Afslutningsvis et billede af en rigtig sporhund - fox-terrieren Sintra Atlantico kunne ikke forstå, at der ikke kom flere tog, da hun tog et vue ud over skinnerne. Sintra er opkaldt efter den legendariske, portugisiske sporvognsline, der kører mellem Sintra og Atlanterhavet - deraf navnet! Et par dage efter var sneen væk igen, temperaturen steget til tocifrede plusgrader, og vinteren syntes overstået for denne gang!



Et Desiro-sæt ankommer til Stenstrup Station på vej mod Odense - klokken er nu 17.21, og solen er ved at gå ned.



Desiroen holder et minuts tid på Kværndrup station inden kørslen videre sydpå - og det ses tydeligt, at stationsområdet er blevet renoveret kraftigt i de senere år.



START EN MORSOM HOBBY

... det koster mindre end De tror. De får topkvalitet og leg til hele familien

Lokomotiv nr. 3025 .. kr. 114,50

NYHEDER:

Kvægtogsprioritæts nr. 4629 kr. 15,50
Dvigvogn Dortmund Union Bier nr. 4634 kr. 16,50
Trykgas-tankvogn nr. 4626 kr. 27,25

MÄRKLIN
MODELJERNBANER HO - DET NEMMESTE SYSTEM

Har du også taget din gamle hobby op igen under Corona nedlukningen, så er du ikke

alene. Har du brug ekstra stumper, reservedele eller bare mere af det hele, så besøg

vores store brugtafdeling. Her kan du også få hjælp og råd, hvis det kniber med at huske

hvordan det hele tilsluttes. Under alle omstændigheder giver vi gerne en kop kaffe

Vi har maser af reservedele til dit gamle Märklin tog, her er kun vist et lille udvalg af hvad vi kan tilbyde, har vi det ikke, kan det sikkert skaffes.



kr. 149,-/10stk.

Märklin

E600300 Motor kul og børste til gammel motor



kr. 38,-/10stk.

Märklin

3 størrelser 7152 stor 7153 mellem 7154 små



fra kr. 5,-/stk.

Märklin

Metal skinner har vi i massevis, f.eks. 10 Lige skinne 18cm 5106 fra kr. 70,-



fra kr. 100,-/stk.

Märklin

Elektriske sporskifte par 5202 kr. 250,- 5117 kr. 200,- og buet sporskiftepar 5147 kr. 250,-



kr. 38,-

Märklin

7185 Lang slæbesko, 7164 Mellemlang slæbesko (passer til MY) og 7175 2 korte slæbesko



fra kr. 100,-/stk.

Märklin

Vingsignal 7039 kr. 100,- 7040 vingsignal med 2 afhængige vinger kr. 125,-



fra kr. 10,-/stk.

Märklin

Køretrådmast 7009 kr. 10,- 7019 Køretråd 36cm eller 7018 Køretråd 27cm kr. 100,-/10stk.



kr. 27,-/5stk.

Märklin

7194 Perfektomskifterfjeder

www.togcenter.dk