

E 991 PÅ BANEN



■ JYSK UDGAVE
AF SYDSJÆLLAND



■ DER VAR ÉN, DER VAR TO...
MODELLER AF EB-LOKOMOTIVET



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



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 63, 11. årgang, MMCCII
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncer:

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

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.425. Løssalgspris kr. 132,-

Abonnementspriser for 2022:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Middelfart Sparekasse

Reg. nr: 1684 – konto nr: 0000 76 80 30

Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

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
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 krænkede, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes
henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder



Af Flemming Søeborg / Foto: Jonas Henriksen.

Jernbanerne spiller atter en stor rolle. Vi ser det tydeligst i Ukra-
ine, hvor jernbanerne og de mere end 200.000 ansatte døgnet
rundt præsterer et kolossalt arbejde med at redde befolkningen
og landet fra bomber og tyranni i denne tid.

Herhjemme kommer der nyt signalsystem, nyt materiel, ja, der
tales endda om mere gods på skinnerne, så jernbanen står må-
ske over for en ny renaissance? Også den sporbundne, kollektive
trafik i de tre største byer vinder frem, så udsigterne er lyse - på
overfladen. Samarbejdet mellem Banedanmark og DSB halter
dog stadig meget, set fra passagerernes side: Informationsni-
veauet ved uregelmæssigheder i driften er dårligt, som passager
følger man sig ringeagtet og overladt til tilfældigheder, og hvor
er der personale, man kan spørge? I bedste fald møder man en
'perronvagt', der uddeler lakridspastiller som trøst."

Märklin høstede en kæmpe succes med modellen af E 991, og
EB-lokomotivet kan nu fås fra mindst tre forskellige producen-
ter. Dekas har flere nye modeller på vej, og DWA/hobby trade
sender nye, typiske husbyggesæt på markedet i en lind strøm.
Faktisk er der så stor efterspørgsel på modeltog, at producenter-
ne har svært ved at følge med - et luksusproblem, men også et
bevis på, at globaliseringen måske har nået grænserne for, hvad
der er forsvarligt og ønskeligt. Burde vi ikke trække en stor del
af produktionen tilbage til Europa, ikke mindst i lyset af forsy-
ningssikkerhed, uafhængighed og klimabevidsthed?

Også Spor og baner har godt nyt: Oplaget er steget cirka fem
procent det seneste år, og det vil jeg meget gerne takke læsere
og abonnenter for. Der er endnu en succeshistorie at melde: Fra
og med sidste nummer gik jeg tilbage til Post Nord som distri-
butor. Det har indtil nu været en succes! Der har været under
ti klager over udeblevne blade, og dét i sig selv er et meget stort
fremskridt - selvom enhver klage er én for meget. Sammenlignet
med perioden, hvor Bladkompagniet stod for leveringen, er der
tale om meget stor lettelse for undertegnede, der ofte brugte ad-
skillige dage på at besvare klager og få styr på leverancerne. Til
alle berørte læsere og abonnenter: Tak for jeres store tålmodig-
hed! Det har været voldsomt irriterende for både jer og mig med
de mange eftersendte blade, men jeg håber på, at de allerfleste
fremover vil opleve stabile og præcise leveringer af bladet.

Og lad os så komme videre. Sommeren venter med masser af op-
levelser, og husk endelig jernbanernes 175-års dag den 26. juni,
hvor "ODIN" vil køre ture fra Københavns Hovedbanegård. Kig
på Jernbanemuseets hjemmeside for yderligere oplysninger - og
besøg de mange klubber over hele landet i sommerens løb. På
Sporvejsmuseet er der f.eks. udstillet modelsporveje den 26.-31.
juli. God fornøjelse!

Med venlig hilsen, Flemming Søeborg
Redigeringen af dette blad er afsluttet den 22. maj 2022.

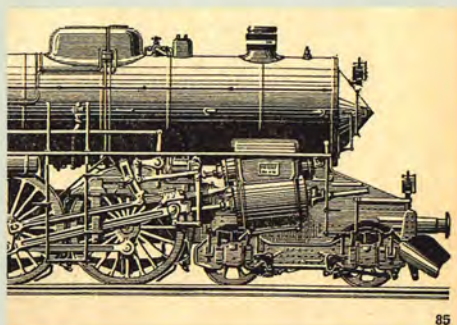
Forsidefoto:

Stort foto: E 991 på banen. Foto SoB

Lille foto: Der var én, der var to... Foto SoB

Lille foto: Jysk udgave af Sydsjælland. Foto Ole Linå Jørgensen

Indhold



8 Baggrunden for E 991



30 "Grindstedbane Genbrug"



46 En æra gik til ende

Leder	2	BP-gastankvogn fra Piko	40
Indhold.....	3	Rettelser	41
Jysk udgave af Sydsjælland	4	Jernbanetog i gaderne	41
Billige godslaster	7	Nyt liv i caféen	42
Baggrunden for E 991	8	Så kører den!	44
E 991 fra Märklin/Trix	10	En æra gik til ende	46
Danske jernbaner - 175 års jubilæum	14	Jubilæumskavalkade i Sverige	51
En lille kavalkade.....	28	Märklins hjælpevogn til Ukraine	51
Genbrug fra Grindsted-banen.....	30	En Q-vogn med åbne døre	52
EB 3202 fra Roco	32	TAARUP-grønthøstere på banevogne.....	55
EB 3203 fra Märklin.....	34	Byggesæt fra DWA/hobby.....	57
Sammenfatning	36	Samlivsproblemer.....	58
BR 10 med pressefolder.....	38	Fiskevogn fra Brawa	59
Bog om Thybanen	39	Det nye billede	59
Märklins nye kortkoblinger	39	Det gamle billede.....	60

SPOR OG BANER

NYT REG. NUMMER

Som følge af, at Middelfart Sparekasse har overtaget Spor og baners hidtidige bankforbindelse, er der kommet nyt reg.nummer Registreringsnummeret er fremover:

1684. Kontonummer stadig:
0000 76 80 30

For udlandet er der ingen ændringer:
IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63,
BIC/Swift KRONDK22

NÆSTE UDGIVELSE
11. AUGUST 2022

Kontakt:
Spor-og-baner@outlook.dk

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

Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk
6 numre
kr. 642,-

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

Far og søn
syner jeg er helt rigtig...

Jysk udgave af Sydsjælland



Indgangen til værelset uden bro. Broen tilsluttes højreskiftet i kurven lige under stikkontakten. Maskindepotets drejeskive. Anlægskontoen fra banens åbning står stadig åben, så der kan komme en remise på et tidspunkt.

Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen

Syd for Århus bor Jørgen Thoudal med sin hustru Lis i et parcelhus, hvor det ene værelse med tiden er blevet overtaget af Jørgens modeltog. Jørgen er årgang 1943.

Jørgen er ud af en familie med stor interesse for tog i almindelighed og modeltog i særdeleshed. I sin barndom og tidlige ungdom så han meget frem til besøg hos sin morbror, som helt tilbage fra 1950'erne havde et modeltog i sin lejlighed. Med tiden blev det til mange besøg hos Normanns Hobby på Tietgens Plads i Århus for at købe kataloger, men indkøb af tog blev der ikke råd til.

Der skulle gå en del år, inden der kom til at ske noget på det felt. Først da Jørgen blev voksen, havde han i Århus Festuge omkring 1978 sine to sønner med i Tørmestrenes Sav- og Høleværks tidligere bygninger i Hjortensgade i Århus, hvor der var opstillet et udstillingsanlæg.

Modeltoget var i et par år kun opstillet i festugen, men kom derefter videre til en tom fabriksbygning på Randersvej i Århus og derfra til Gartnernes Salgsauktion i Tilst ved Århus. Efter nogle år her blev toget pillet ned og solgt til



Jørgen Thoudal ved sit modeltog. Jørgen har fravalgt digital drift, så alt styres analogt.



Vi fortsætter rundt langs væggen og kommer til disse smukke byhuse med inspiration fra billeder i ejendomsmæglernes salgsannoncer.



Vordingborg i fladt relief er placeret op ad den ene langvæg i værelset. I øjeblikket er Jørgen ved at lave stationens nabobygninger i fladt relief.



Mon ikke Wenck på en eller anden måde har haft en blyant med i tegningen af stationen.

Modelbane Europa i Hadsten. Tilbage i 1978 var Finn Lekbo en af folkene bag udstillingstoget, og samtidig havde han en modeltogsforretning på Silkeborgvej i Århus, Hobby Børsen. Under besøget på udstillingstoget i Hjortensgade kunne man deltage i en konkurrence, hvor man skulle gætte hvor mange timer, det havde taget at bygge modeltoget. Præmien var en personvogn fra Hobby Børsen. Jørgen gættede i sine sønners navne rigtigt, fandt han ud af, da han cyklede en tur til Hobby Børsen og så navnene slået op i vinduet. Så måtte Jørgen nødvendigvis købe et startsæt, så vognen kunne komme ud at køre. Derfra udviklede modeltoget sig fra spisebordet til et værelse, hvor det snart fyldte det hele.



Et meget almindeligt DSB-pakhus inspireret af Århus Ø.

Jørgen har altid været dygtig til at tegne og arbejde i karton. I de første år, da der ikke var så mange danske vogne at købe, lavede han nogle vognkasser til vogne og en enkelt Mo af karton og satte dem på billige Lima-undervogne. Hovedparten af det kreative arbejde blev dog lagt i modeller af huse, hvor især en række fremragende byhuse i flere etager skiller sig ud. En mindre station og en gods-ekspedition uden egentligt forbillede er også smukke og velproportionerede. Hovedstationen er en flad model af Vordingborg stationsbygning.

Når man er i Jørgens selskab, vil samtalen uvægerligt på et eller andet tidspunkt dreje ind på hans ungdomstid som sergent ved flyvevåbnet i Stensved.



Dette billede er fra festugen i 1978, men ikke fra det omtalte modeltog i Hjortensgade. I forbindelse med Århus Festuge kørte Mariager – Handest Veteranjernbane i nogle år mellem Århus Ø og Lystrup. Daværende stationsmester Frede Larsen stillede hele den store Århus Ø station til rådighed for veteranbanen, og i 1978 byggede nogle af veteranbanens medlemmer dette udstillingsanlæg i den tidligere restauration. Det skal nævnes, at modeltoget var umådeligt populært blandt børnene – især hvis to tog var ved at køre sammen.

I forbindelse med orlov gik turen med bus mellem Stensved og Vordingborg, hvorfra det fortsatte med tog til Århus og omvendt. Det blev således til mange ophold på Vordingborg station.

På grund af den beskedne plads på modeltoget er Vordingborg station bygget meget flad, men alligevel så meget tredimensionel, at det umiddelbart ser rigtigt ud. Det samme gælder de meget smalle perroner.

Rummet med modeltoget er aflangt med en dør ude i siden i den ene smalle ende med knap en halv meter fra dørkarm til væg. Fra den anden dørkarm til væggen og i hele rummets længde er der en plade med en rundbane med to stationer, en godsekspektion, opstillings- og rangerspor og et maskindepot med drejeskive. Banens anlægskonto er endnu ikke afsluttet, så der kommer nok også remise til maskindepotet. Op ad den anden lange væg er en bogreol, hvor banen ligger på den nederste del. Endnu en skinnering er således ført fra den store plade over til bogreolen i

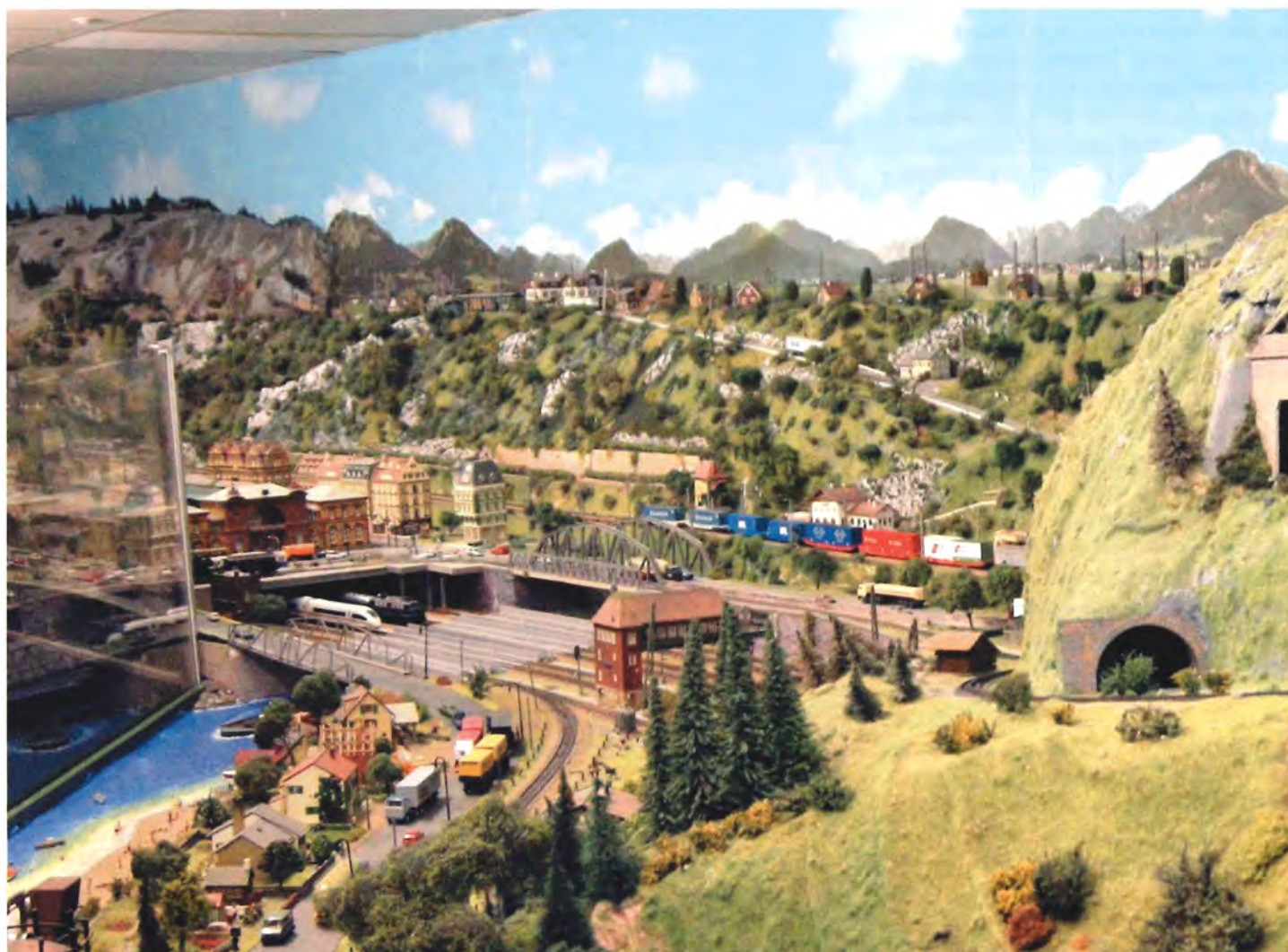


Her er modeltoget fra en anden vinkel. Bemærk MK/FK på vej over broen.

rummets fjerneste ende, henad bogreolen i rummets længde, og foran døren anbringes en løs bro, når der skal køres. På bogreolen er der også plads til nogle opstillingsspor.

I øjeblikket arbejder Jørgen på at bygge de omgivende huse til Vordingborg station i flad model. Modeller af tog kan man jo købe i stort antal til at dække et gennemsnitsbehov i vore dage.

Togene har nu på skift kørt nogle gange rundt. Dermed er "rygepausen" mellem fruens overdådige frokost og kaffen med hjemmebagte småkager og chokolader gået, og det er tid at tilslutte sig kvindernes selskab og indtage pladsen i den bløde lænestol. Det betyder også, at samtalen drejer over i andre spændende emner fra fortid og nutid.



Starten på Jørgens modeltog var udstillingstoget i Hjortensgade omkring 1978. Der er nok ikke meget tilbage af det oprindelige – om noget; men dette er, hvad det var blevet til i 2021. Modelbane Europa i Hadsten.

Billige godslaster

Tekst og fotos Jørgen Thoudal

Artiklen i februar-nummeret, nr. 61, af Spor og Baner inspirerede mig til, at gå i gang med selv at lave et roetog bestående af PF-, PFR- og PB-vogne. I stedet for at købe de omtalte mini-sukkerroer fra Juweela gik jeg på jagt efter noget billigere og fandt i den lokale SuperBrugsen en pose sesamfrø til kr. 19,95 for 400 g. Jeg finder, at frøene ligner sukkerroer ganske godt. Hvis man synes, de ser for renvaskede ud, kan man jo patinere dem en smule. Det er muligt, efter Putins krig i Ukraine, at prisen er steget lidt, efter at jeg købte frøene for et par måneder siden.

Jeg har opbygger roelasten på pap, som en aftagelig indmad til vognene. Lasten kan så hurtigt udskiftes til andre former for last som f.eks. kul, ballastskærver, grus, sten, og hvad man ellers kan finde på.

Udgangspunktet er opmåling af vognenes indre. Papstykker udskæres efter målene, hvorefter en platform, som vist på billederne, opbygges, så den når op til 1-1,5 mm under øverste vognkant. Herefter opbygges lasthøjden af papstykker, som for hvert lag udskæres en smule mindre i bredde og længde og limes oven på hinanden, så man får den højde, man ønsker.

Lasten laves af fintskårne små papstykker (kul), savsmuld i varieret størrelse (grus, ballastskærver), sten (hampefrø) osv., som limes på med almindelig hvid skolelim og males efterfølgende, når limen er tør.

God fornøjelse, der er mange muligheder, kun fantasien sætter grænser.



En elegant måde at opbygge underlaget for godslasterne.



En samling af læssede vogne med diverse godsarter.



Læssede sukkerroevogne.



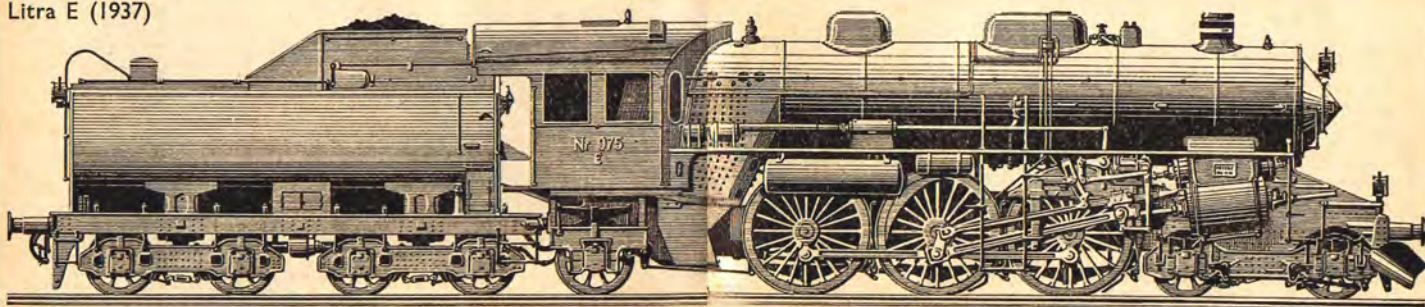
Her synes lasten at være lidt mere patineret.



Et 'heltoget' med læssede vogne på Jørgen Thoudals anlæg.

Baggrunden for E 991

Litra E (1937)



84

85

E 975. Tegning Erling Nederland



Märklin-klubben Mist Zealands medlemmer dirigeres på plads, inden gruppebilledet skal tages.

Af Flemming Søeborg

Det var nok årets største overraskelse på modeljernbaneområdet, da Märklin den 2. april 2022 afslørede firmaets nye model, udgaven af DSB's damplokomotiv litra E. Præsentationen af modellen foregik på Jernbanemuseet i Odense, hvor Märklin var til stede hele dagen og var vært ved forskellige arrangementer med E-maskinen som det gennemgående tema.

Dagen indledtes med et møde med forhandlerne, der her kunne tale med Märklins repræsentanter i fred og ro. Efter frokost var der pressemøde, og fra kl. 14.30 havde alle andre mulighed for at høre om E-maskinen og ikke mindst se modellerne blive prøvekørt. Flere hund-

rede Märklin-venner havde taget turen til Odense i spænding om, hvad det var, som Märklin ville vise, og der var vist ingen, der blev skuffede - i hvert fald mødte jeg flere, der skulle have både to og tre modeller, når de fra den følgende mandag var til salg.

En lang vej

Begyndelsen blev taget for snart to år siden, hvor Märklin kontaktede mig med henblik på at få gang i projektet. I første omgang blev jeg bedt om at gennemfotografere E 994, der holder på museet. Jeg kunne bevæge mig frit omkring og delvist på maskinen, og efter en lang dags fotografering af snart sagt alle ting på lokomotivet, stod jeg tilbage med 800 billeder - billeder af møtrikker, bolte,

rør, aggregater, styringsdetaljer osv. osv. og noter med dimensioner på mange af delene. Godt, jeg ikke var den tegner, der skulle identificere alle disse detailbilleder!

Steffen Dresler sendte sin bog, tegninger, skitser, data og alle andre relevante oplysninger til Märklin, og vi regnede med, at målet skulle være en model af E 994 i "hverdagsudseende", altså fra den tid, hvor E-maskinerne stadig var i regelmæssig drift. Märklin fik dog også kigget på E 991, der holder i Randers, og gradvist viste det sig, at denne maskine i dens museale udgave var et bedre valg, da den dels havde været i drift indtil for en del år siden, dels nok bedre ville appellere til et bredere, internationalt publikum.



Begejstringen for at se og fotografere 'hovedpersonen' var stor, at man næsten ikke kunne se modellen.



Der var også udstillet et bredt udsnit af de senere års Märklin- og Trix-modeller med danske forbilleder.



Her har modellen af E 991 fået plads på førerhuset af E 994.

Blandt andet ville det være svært at forklare, at en ny model (af E 994) kun havde to frontlanterner, når de fleste udenlandske kunder højst sandsynligt kun kendte E-maskinen som museumslokomotiv med tre lanterner, altså E 991. Derfor blev det sådan, men det behøver jo ikke at betyde, at der ikke på et senere tidspunkt kan komme en epoke III-maskine - eller en svensk, for den sags skyld.

Kort tid efter, at E-maskinen var udsendt, dukkede Märklins nyeste, danske model op, nemlig EB 3203, som nåede at komme med i dette nummer. Senere på året kommer Robel-drænsinen fra Aarsleff Rail, og næste år Lint-toget fra Nordsjælland, så det er ikke materiel fra Märklin, der mangler..



Modellen præsenteres af Janko Franke, Märklin (til venstre), Steffen Dresler, Flemming Søeborg og museets leder Steen Ousager. Foto Henrik Nielsen, Lystrup.

E 991 fra Märklin/Trix



E 991 fra Märklin-Trix.

Af Flemming Søeborg

E 991 blev valgt, da denne maskine er den bevarede E-maskine herhjemme, der har haft det længste, aktive "levnedsforløb". Den er p.t. henstillet, men meningen er, at den skal renoveres og gøres køreklar inden alt for lang årrække. Modellen har da også vundet international genklang. I det følgende er det Trix-udgaven, der beskrives, men da der er tale om samme grundmodel, gælder den overordnede beskrivelse også for Märklin-udgaven (med forbehold for de systemtekniske forskelligheder).

Først og fremmest et stykke veldetaljeret, gennemsolidt og godt konstrueret modellokomotiv. Modellen er blank sort over det hele, altså som en strampudset museumsmaskine - langt fra hverdagens slid og patinering (et pæner ord for snavs og smuds!), men samtidig får man en model, der fungerer perfekt.

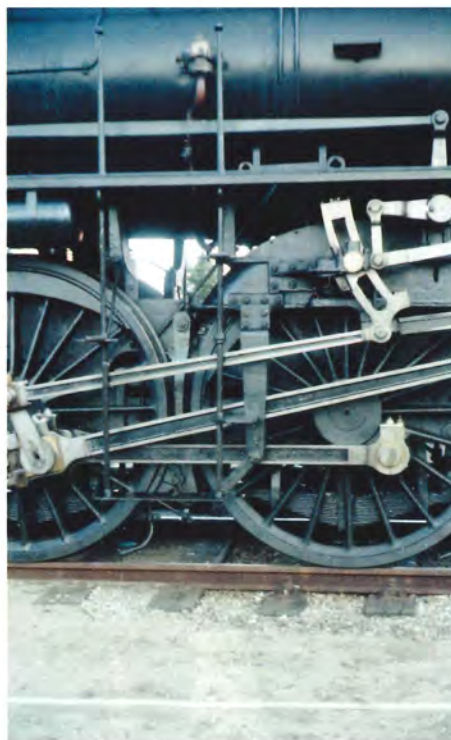
Den visuelle side

Visse detaljer er noget overdrevne i godstykkelser - f.eks. de små håndbøjler på førerhusets tag eller lanterneerne, som nogle maliciøst sammenligner med de typer, der sidder på polske lokomotiver.

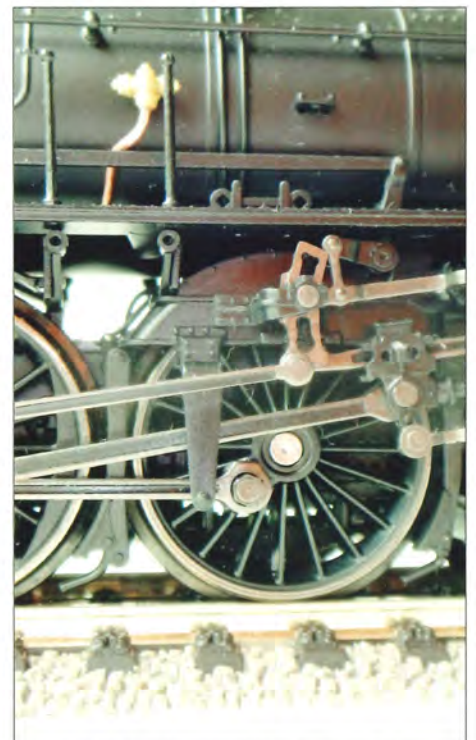
Påtrykkene er tydelige, skarpe og læsbare, og det er fint, at Märklin har husket selv ubetydelige påskrifter som "Tøj" på tendervæggen (til personalets skiftetøj). Der er isat vinduer i tendervæggen, og de rør, der i virkeligheden er lavet af kobber, er på modellen indfarvet i rette farve. Det samme gælder injektorerne, der er bemalet med gylden messingfarve. Gulvet i førerhuset er træfarvet, og fabriks- og nummerplade er gengivet ret nøje. Disse er desværre blot påtrykt, hvor det havde været flottere med ætsede dele, så her er noget for en rask producent.



Så kommer E 991 ind i billedet.



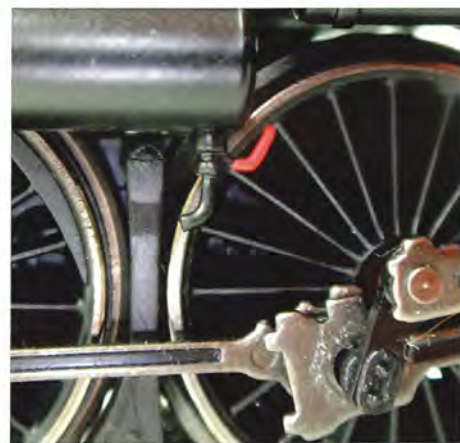
Nærbillede af gangtøjet på E 991 under ophold i Svendborg med toget 'Danmark Rundt' ca. 1985. Foto Flemming Søeborg.



Nærbillede af gangtøj på modellen af E 991. Billedet er lysnet en del og optaget ved kunstlys og er derfor ikke helt sort.



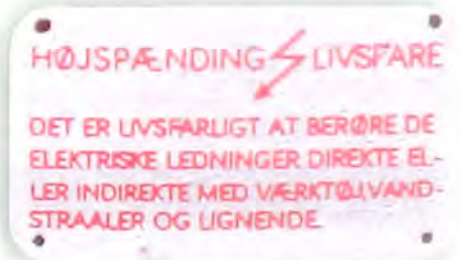
E 991 set henad kedlen fra fyrbødersiden, Randers den 7. maj 2005. Her ses tydeligt, hvor blank og strampudset, maskinen er, mens taget er matsort. Foto Flemming Søeborg.



Meget fine detaljer så som håndtag afsat med rød farve.



Et tilsvarende kig hen ad modellens fyrbøderside.



Teksten kan naturligvis læses - når man bruger lup eller forstørrer den.



En af de mange detaljer på fodpladen.

Højtryks cylindrenes stempelstænger, der kan anes under røgkammeret, er ikke messingfarvede, men det skyldes, at det er nærmest umuligt at komme til med en pensel endsige tampontryk. Til gengæld er "DSB" markeret med rød farve på akselkasserne, og en uhyre fin detalje er de bittesmå, røde håndtag på lufttankene. Sådanne detaljer ses ellers kun på håndbyggede modeller. Førerhuset kan oplyses med en lanterne, og blusset i fyrrkassen kan til- og fra kobles digitalt.

Gangtøjet, styringen og hjulene er let skinnende som olierede dele med fin lighed med forbilledet; og, hvad væsentligt er, alting fungerer, som det skal. Delene er lavet af metal. Hjulnavene på drivhjulene er ikke sortmalede, som de ellers er på forbilledet. Det kan dog nemt rettes.

Der er masser af separat monterede detaljer så som rør, håndbøjler, ventiler osv., og alligevel er der vedlagt tre

små poser med diverse trin, sneplove og andet, som kun kan benyttes på modeller til vitrinebrug. Det skyldes f.eks., at bogie og efterløber svinger meget ud i kurver; lokomotiv-/tenderafstand kan ændres til kørsel på snævre kurver. Der er NEM-skakt til kobling på tenderen, men ingen kobling forrest på lokomotivet (selvom det forekom, at E-maskinerne måtte bakke med et tog). I øvrigt kan man - hvis man skulle få lyst til det - løfte maskinen i tenderen, uden at resten af lokomotivet falder fra hinanden (men det er på eget ansvar!). Tenderen er gengivet med alle detaljer - her er der også trelys-lanterner. Der er - tro mod forbilledet - monteret ny studs til vandpåfyldning.

Teknisk i orden, men ...

Kørslen er smidig, stabil, og det er fascinerende at se gangtøjet i arbejde. Alle sporkombinationer klares med bravour. Flangerne på drivhjulene er måske en kende for store, og afstanden



Næsten ikke synligt med det blotte øje, men der står DSB på akselboksene - flot.



Indjektor og tryklufpumpe - det hele er med på modellen.



Indretning på førerpladsen - med en rolig hånd kan man måske tegne visere m.m. på instrumenterne. Pladen i loftet er en holder til ED-lyset.



En lille trykfejl - 'Toj' - men mon ikke det går alligevel.



Her burde Märklin have ofret en ætset nummerplade, selvom den ville have været svær at montere.



På samme måde skulle fabrikspladen havde været ætset.



Et fotobevis på, at E-maskinerne også bakkede. E 988 med godstog ved Danshøj nær Hvidovre med Domus Vista under bygning, den 10. juni 1968. Foto K.E. Jørgensen.

mellem drivhjulene derfor også for stor, men hellere det end et lokomotiv, der afsporer for et godt ord. Dét gør den maskine ikke, i hvert fald ikke på Roco-Line med ballast, som modellen er afprøvet på.

Enkelte kunder har oplevet, at maskinen kører på skinnesømmene på deres spor; det gælder f.eks. på de ret skrøbelige Roco Geo-Line-skiner fra begyndelsen af dette århundrede, men disse skinner var i forvejen uheldige, da ballasten havde en kedelig tendens til at knække. Andre klager over den store afstand mellem tender og lokomotiv ved kørsel på snævre kurver, men al modelbygning er baseret på kompromiser, og mange Märklin-kørere (og andre) har kun plads til små radier på anlægget, hvilket man som producent naturligvis må tage højde for. Er man utilfreds med resultatets, er der jo heldigvis ingen købetvang - og man kan jo altid bygge sit lokomotiv selv. I digitaldrift kan en mængde lyde indkobles, og fra fabrikkens side er lydniveauet ret højt. Dertil kommer seriemæssigt indbygget røgaggregat.

Belysningen er udført med varmthvide dioder, men - her har Märklin ikke hørt

efter i timen: Enten kan alle tre lanterner være tændt (eller slukket), eller også kan man vælge at køre med blot to lanterner tændt - men i så fald gælder det de to vandrette lanterner, hvilket er forkert. Märklin kalder den tredje toplanterne for "Notlicht" (Nødlys), som kan betjenes med F10.

Hvor katten de har fået den information fra, har det ikke været muligt at opklare, og så meget mere besynderligt virker det, da Märklin har fået grundig dokumentation om den korrekte lygteføring for et dansk (damp-)lokomotiv. Her var den normale lyssætning lys i den nederste lanterne (som sad til venstre, set forfra); ved særtogskørsel blev den øverste lanterne også tændt, men i øvrigt kørte man ikke med tændte lanterner om dagen. Bag på tenderen var der normalt blot en enkelt lanterne.

På Internettet har der allerede været indslag om, hvordan man fjerner den ene lanterne (den er klipset fast og kan nemt fjernes), men man skal nok overveje det et par år, for fjerner man lanterne (eller andet, f.eks. vandpåfyldningsstuds på tenderen), forsvinder fabriksgarantien også. Mit indtryk fra mange kunder er da også, at man helle-



E-maskinen i fuld figur, set fra begge sider - et flot lokomotiv, også i model.

re accepterer disse små fejl, end at man vil undvære en E-maskine.

Min vurdering er, at Märklin/Trix er sluppet utroligt godt fra at have konstrueret denne model, og som nævnt har modeljernbanevennerne i dén grad taget maskinen til sig, så helt ueffen er E 991 ikke. Jeg har prøvekørt den gennem en måned med kørsler hver eneste dag, og jeg er mere og mere begejstret for den. Nu lurder mange på, om maskinen også kommer i svensk udgave, for det giver mulighed for endnu en dansk variant. Og måske kunne Märklin også overtale til at lave en epoke III-udgave af E II, evt. med dobbeltskorsten - ja, der er mange muligheder gemt i denne epokegørende model!

I øvrigt ofrede Märklin annoncer på mindst tre forskellige sprog ved markedsføringen - dansk, svensk og tysk. Desuden blev der også fremstillet to store brochurer til hvert af mærkerne og lavet en par film, så modellen er virkelig blevet markedsført effektivt.

Trix 25491 (Märklin art. nr. 39491)
DSB-damplokomotiv E 991. H0-model
med lyd og røg, epoke VI.
Pris ca. kr. 5.000,-.



Også tenderen har tre lanterner.



Annonce i henholdsvis "Allt om Hobby" og i "Modelleisenbahner"

Danske jernbaner - 175 års jubilæum

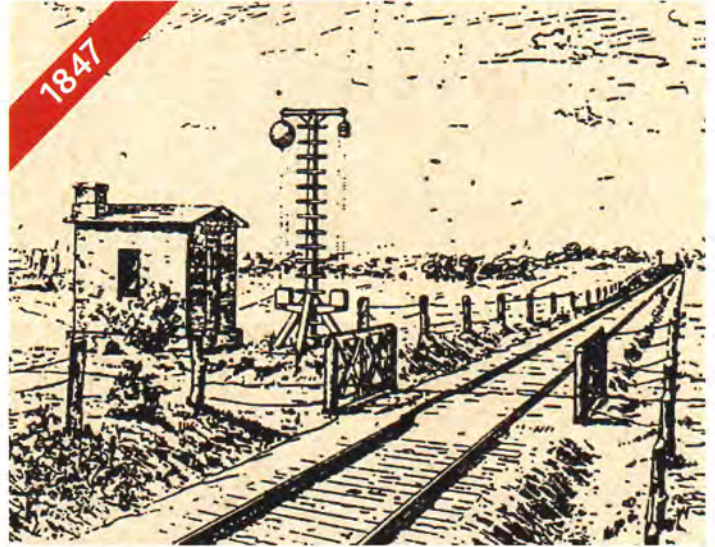


Danmarks første damplokomotiv 'ODIN' fra Det sjællandske Jernbaneselskab, SJS. 'ODIN' var bygget af af Sharp Brothers & Co. i Birmingham, England 1846. Slg. SoB.

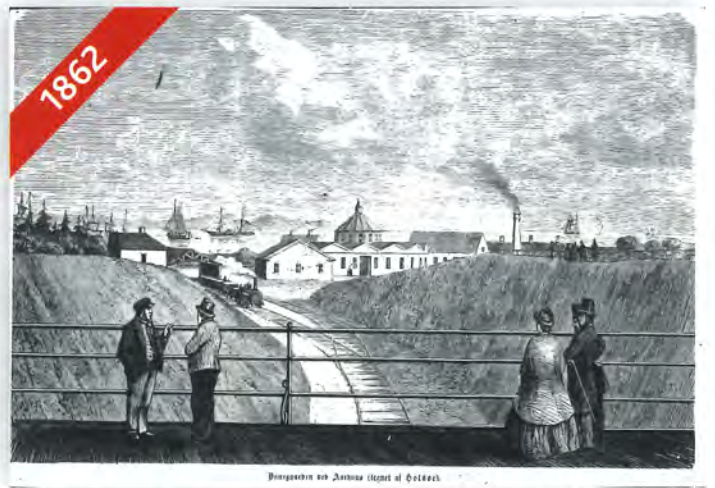
Af Flemming Søeborg

Hvordan omtaler og beskriver man en 175-årig jubilæar fyldestgørende - en jubilar, der tilmed er eller har været knopskydende i alle retninger og har haft afgørende betydning for det land, vi lever i? Det er vel nærmest umuligt - ikke engang et helt års udgaver af Spor og baner ville tilnærmelsesvis kunne dække dette enorme emneområde, der strækker sig over stort set alle gebeter - tekniske, historiske, menneskelige, ja, vel selv åndelige og metafysiske, da jernbaner jo altid har bragt drømme, fantasier, politiske projekter, debatter og demokrati med sig.

Kort sagt: Danmark var ikke blevet det land, vi har i dag, hvis ikke det var for jernbanen og dens mange medarbejdere, der fragtede ikke kun råvarer og gods, men også mennesker og dermed deres tankegods, idéer og intellektuelle synspunkter rundt i landet. Nye stationsbyer opstod i jernbanens kølvand, nye institutioner og virksomheder så som andelsbevægelsen, højskolerne, udbredelsen af dagspressen, telegraphen, telefonen og meget andet fulgte med jernbanen og gjorde, at landet kom



Optisk telegraf. Slg. SoB.



Udsigt fra M.P. Bruuns Bro over banegården i Aarhus, 14. september 1862. Illustreret Tidende nr. 155, arkiv Jernbanemuseet

til at hænge sammen på en helt anden måde end førhen. Nu kunne man rejse gennem landet på mindre end et døgn, man kunne rejse til større byer og komme hjem igen samme dag, komfortabelt, i tog med faste køreplaner; nok var der ikke mange, daglige afgange, men rejsebehovet var heller ikke så stort, som det sidenhen blev.

Jeg vil derfor blot bringe en række udvalgte billeder fra jernbanen og knytte kommentarer dertil - mestendels hverdagsbilleder, ofte taget af i dag helt ukendte fotografer, men fotografer, der har syntes, at netop dét motiv var værd at fastholde for eftertiden. Nogle vil savne det ene eller det andet motiv eller begivenhed, andre vil måske synes, at der er for meget af "nostalgier og gamle dage" over denne kavalkade - det er altid et valg. Og der er jo heldigvis utallige andre bøger, blade, film og andet, der hver på deres måde skildrer en eller flere sider af jernbanen, vor fælles passion. Så hvad enten du er nostalgiker eller foretrækker at kigge fremad, så læn dig tilbage og kig på billederne. Jeg er sikker på, at tankerne kommer i sving ved at se på nogle af dem.



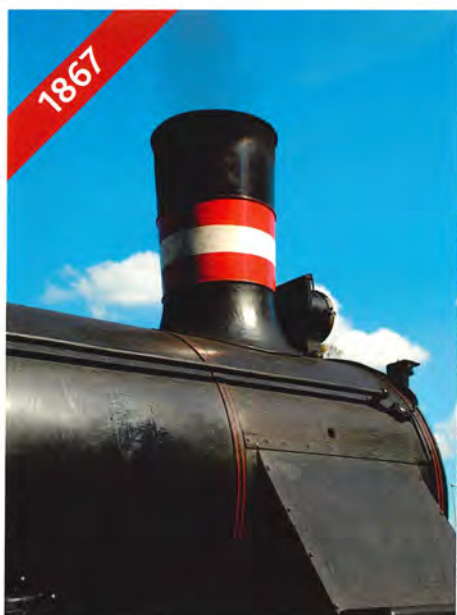
1882
Færgelejet i Korsør under anlæg i 1882-83. Bemærk 'prærielokomotivet' til venstre. Træsnit af Karel Sedivy, Illustreret Tidende.



1869
Den store banegård i Fredericia cirka 1870. Bygningen var tegnet af N.P.C. Holsøe og blev bygget af Peto & Sons. Illustreret Tidende.



1875
Jernbanekortet fra 1875 ligner i store træk vore dages skrumpede 'net'. Illustreret Tidende.



1867
DSB's klassiske skorstensbånd. Foto John Schøler Nielsen.



ca. 1892
En opstillet afgangsscene med kupévogn BJ 665 fra 1868 på Jernbanemuseet. Foto SoB.



Litrering på et af de ældste, bevarede damplokomotiver, H 40, som holder permanent på Jernbanemuseet. Foto Flemming Søeborg.



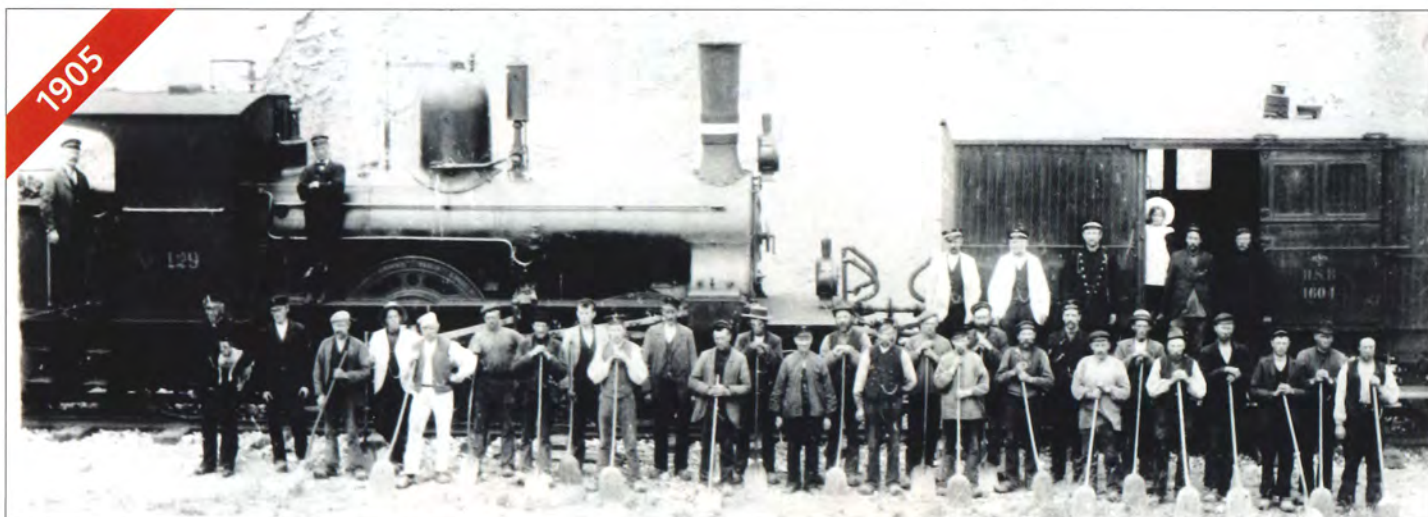
Eksempel på en ældre litrering fra de Jysk-Fyenske Statsbaner (men forkert restaureret). Foto SoB.



Det stolte mandskab bag bygningen af ETJ 1, byggenummer 7, Maribo 1901 - fabriksfoto. Slg. Tom Lauritsen via John Schøler Nielsen.



Oxbøl Station på Varde-Nørre Nebel Jernbane med Otto Bardust, Herredsfuldægtig i Varde ved banens åbning den 14. marts 1903. Slg. SoB.



A 129 fra 1882, togførervogn ED 1604 fra 1874 og banearbejdere, vistnok i Handest Grusgrav 1905. Slg. SoB.



Københavns ny Personbanegaard med K 516 og P 903 eller 909, parate til afgang muligvis på åbningsdagen i 1911. Slg. FS.



Portræt med bagsideteksten 'Hjærtelig Lykønskning Viborg 15. Maj 1913'. Desværre haves ikke yderligere oplysninger om, hvem personen er. Slg. SoB.



O-maskine med kupévogn på den vidtstrakte Nørrebro Station, set fra Krogerupgade-Stefansgade. Slg. SoB



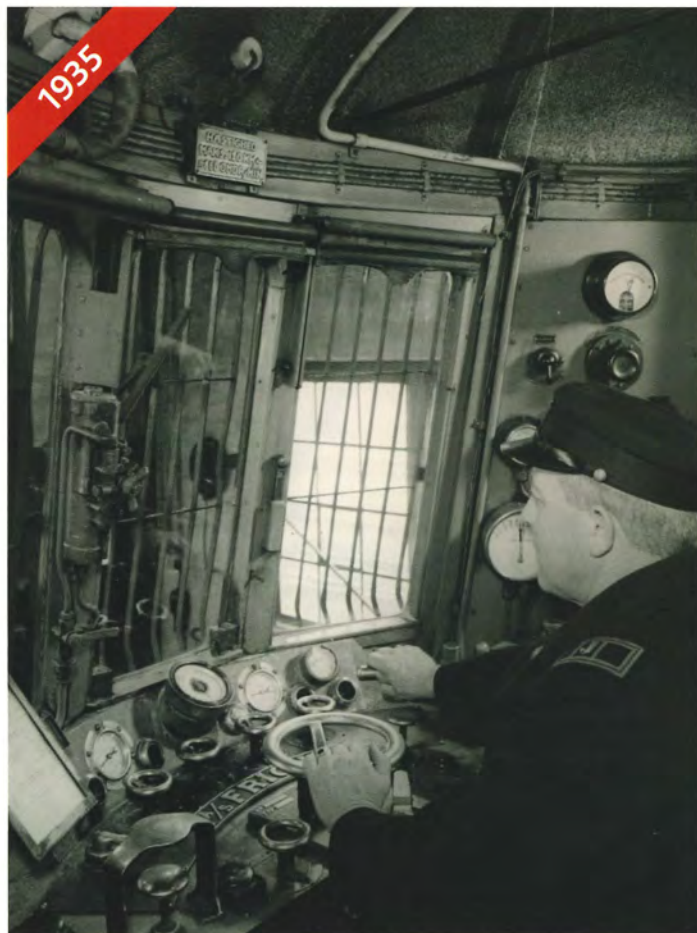
Ukendt K-maskine med eksprestoget på strækningen Herning-Brande ca. 1925. Slg. SoB.jpg



Den moderne Nørrebro Station på Højbanen med S-tog og ældre sporvognstog på gaden nedenfor, Luftfoto fra 1930'erne. Slg. Leif Bang.



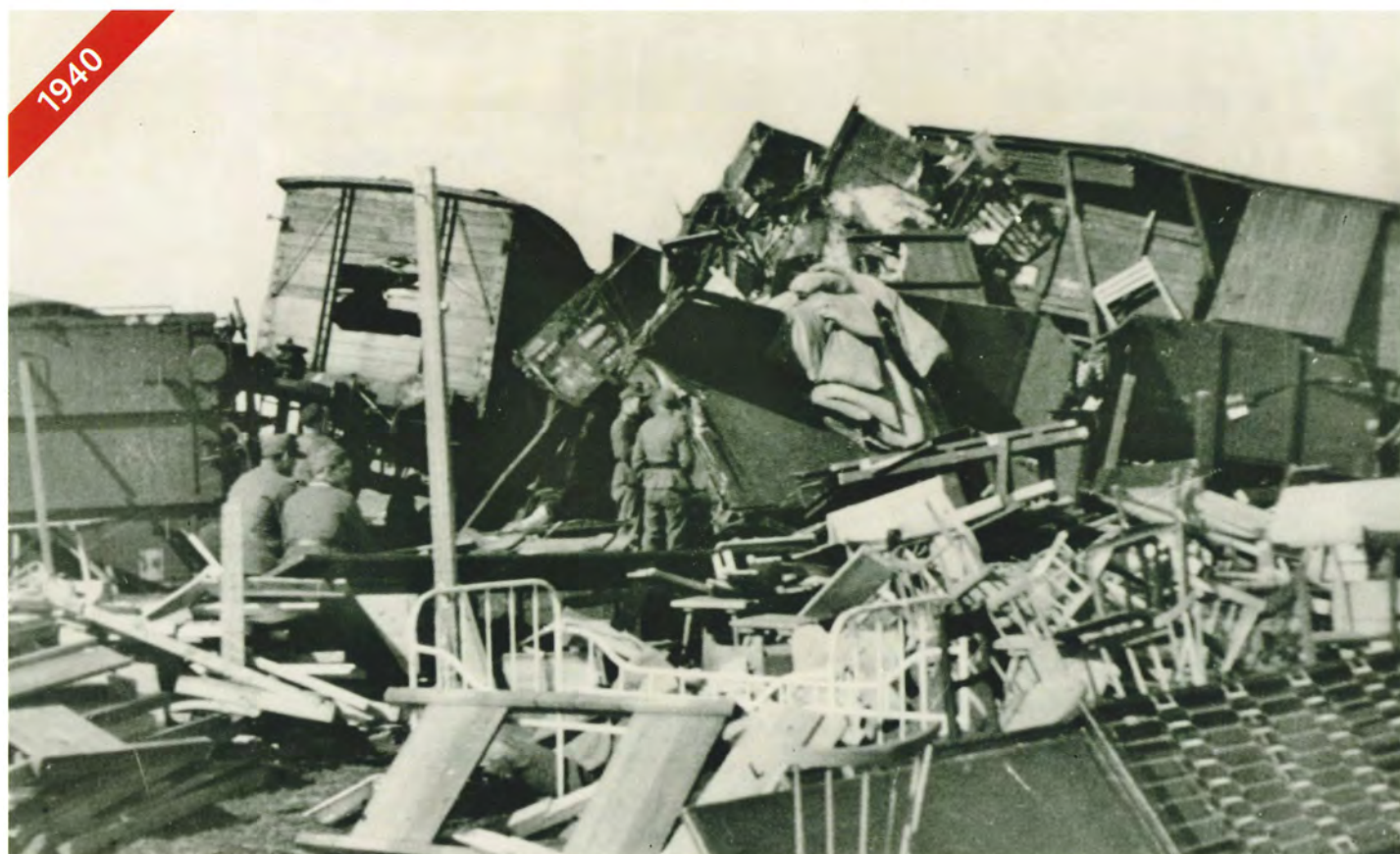
Lillebæltsbroen med kiosker - byggeriet var et stort tilløbsstykke med boder og markeder op til åbningen i 1935. Slg. SoB.



Førerrummet i et Ms-lyntog fra 1935. Arkiv Jernbanemuseet.



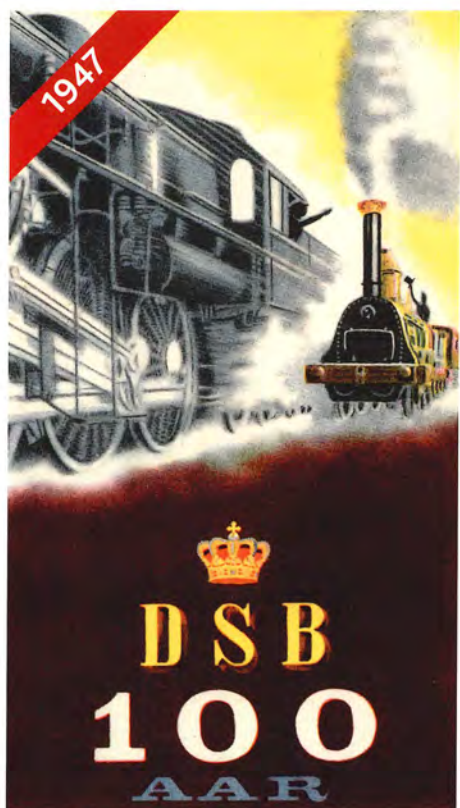
Man venter på tog på Skørping Station 1937. Stationsmiljøet er



Tysk tog saboteret ved Funder en dag under Besættelsen. Soldaterne tager det øjensynligt afslappet. Arkiv Jernbanemuseet.



fredet i dag. Slg. John Schøler Nielsen



DSB's jubilæumsplakat fra 1947 af Aage Rasmussen - men det var de danske jernbaner, der havde jubilæum.



Et klassisk billede af et lige så klassisk godstog ved Humleore Skov ved Kværkeby i 1952. Arkiv Jernbanemuseet.



DSB havde også et landsdækkende rutebilnet. Her er en type fra 1950'erne. Slg. SoB.



DSB's gyldne vingehjul. Slg. SoB.



Grenå remise med K 527 den 20. september 1952 kl. 19.30. Ukendt fotograf. Slg. Sob.



E 966 og anden E-maskine i Fredericia i 1950'erne. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Farris Station set fra luften, vel en gang i 1950'erne. Stationen blev nogle år senere nedlagt og er i dag nedrevet. Arkiv Jernbanemuseet.



My 1201 med eksprestog i Fredericia cirka 1960. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



To bornholmske skinnebusser og bagest DBJ Sb 42 i Nexø. På perronen en postbil af mærket Bedford CA. Foto Leif Bang.



Det voldsomme sammenstød mellem to MA-lyntog ved Odense i 1967, hvorved flere mennesker omkom. Foto Fyens Stiftstidendes Pressefotosamling, Odense Stadsarkiv.



Et meget lille tog, forspændt en E- og en R-maskine, samt en CP-vogn afgår fra Nyborg Færgehavn i 1969. Til højre ses et moderne tog med B-vogne, på vej mod færgerne, samt den moderne kommandopost med fint udsyn. Foto Kaj Pedersen



My 1154 med lille godstog, bl.a. vogne med mejetærskere, i Hellerup. Toget skal til Hillerød eller til Helsingør (og muligvis videre til Sverige). Foto Nils Bloch.



Afgangsscene på Københavns Hovedbanegård med tog mod Næstved og Köln cirka 1975. Foto Lars Olov Karlsson.



OHJ 24 Marcipanbrød, C 223, BL-vogn, HD-vogn før afgang fra Nykøbing Sj. cirka 1975. Foto Leif Bang.



Eksempel på påskrifter fra 'overgangsepoken' med DIN 1451-typografi 1967-74 på den åbne E-vogn 233. Foto SoB.



MF Korsør har slagside under rangeringen i Korsør Færgehavn den 24. marts 1974. Foto Ole Linå Jørgensen.



ca. 1985

Prototype-lyntog forlader Skanderborg i 1980'erne. Toget var meget avanceret, men det var for tungt og upraktisk, da det vanskeligt kunne op- og nedformeres. Foto Olaf Hermansen.



1996

ER4 i oprindelig bemaling i Korsør den 7. marts 1996. I lejet ligger godsfærgeren 'ASA-THOR'. Til højre ses en af Vognmandsrutens discountfærger. Foto Flemming Søborg.



1997

EA 3012 før afgang fra Odense med materiellet til jubilæumsoptoget i København, juni 1997. Bl.a. ses R 946 og E 991 opfyret. Foto Flemming Søborg.



1997

Det stærkt blandede museumstog afgår fra Odense mod København juni 1997. Foto Flemming Søborg.



1997

PR 908 ved Østerport Station i anledning af 150 års jubilæet i 1997. Foto John Schøler Nielsen.



IC2- og IC4-togsæt hensat i Aarhus i 2012, mens deres videre skæbne afventes. Foto Nils Bloch.



I Holmstrup vest for Odense lå der i 2014 stadig et sjældent benyttet sidespor for troljer m.v. To IC3-togsæt suser gennem det lille trinbræt den 4. december 2014 uden stop. Foto SoB.



'ODIN', replika fra 2018, på Jernbanemuseet den 7. oktober 2021. Bagved anes en IC3-mock-up. Foto SoB.



Moderne DSB flag. Slg. SoB.



EB 3204 med dobbeltdækkertog på Københavns Hovedbanegård - moderne, elektrisk regionaltrafik på Sjælland med helt nye ellokomotiver, 6. april 2022. Foto SoB.

En lille kavalkade



Som i gamle dage - en linie 5 på vej mod vendesløjfen på Øresundsvej en smuk forårsdag.



En sørgelig påmindelse....

Af Flemming Søeborg;
fotos John Bodholt Nielsen

På 50-årsdagen for for den store kavalkade, der afsluttede sporvognsæraen for en stund i Danmark, blev der afviklet en minde-kavalkade i mini-format på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, idet den ene af de hjemvendte ledvogne, nr. 890, kørte nogle demonstrationsture, akkompagneret af kollegerne vogn 587, 470 samt "opkomlingen", Volvo-bus 571, beskiltet som linie 5. Således kunne man mindes den sørgelige anledning og nyde den flotte ledvogn 890, som dog afventer komplet restaurering. Det sidste billede viser vognen i regulør drift i København, hvor den på grund af et lille uheld i Formosavej-sløjfen måtte bakke ad Backersvej. Her har den enten kunnet vende i trekantsporet ved Kretavej eller bakke helt hen til Øresundsvej og så vende i sløjfen.



Disse prægtige vogne fik lov at afslutte sporvognsepoken.



Og så mødes og skilles de to kombattanter en sidste gang.



Baglænskørsel ad Backersvej, formodentlig pga. et uheld i Formosavej-sløjfen. Foto Leif Bang.

Genbrug fra Grindsted-banen

Tekst og fotos Erik Storgaard, SHS

I påsken fjernede medarbejdere fra Sporvejshistorisk Selskab sammen med kolleger fra Midt- og Vestjyllands Jernbanemuseum i Struer apparatskabe og andet udstyr fra Grindsted-banen. Udstyret skal blandt andet bruges på museumsstrækningen på Skjoldenæsholm og vil passe bedre ind i det historiske miljø, måske ikke mindst, da strækningen er anlagt på den ene del af den nedlagte Midtbane. Her er Erik Storgaards beretning.

Anden Påskedag gik med klargøring, dvs. læsning af lidt stabilgrus, montering af grab, diverse skæremateriel, håndværktøj og lidt "smøremiddel" inkl. de nye brochurer, til en lille hurtig Jyllandstur i kranlastbilen for afhentning af gamle, galvaniserede støbejernsskabe. De har før i tiden stået ved flere DSB-banestrækningers vejoverkørselsanlæg, men er med tiden erstattet af andre og mere moderne/større skabe (der vistnok indeholdt asbest). Disse ældre støbejernsskabe kan på sigt opsættes på vor skovstrækning til erstatning for de plastkasser, som p.t. sidder på selvstændigt jernstativ eller mast. Plastkasser bliver efterhånden misfarvet af solens UV-stråler og passer heller ikke så godt i vort ønske om, at mest muligt skal være musealt, når der er mulighed for det. Ved udskiftning til gamle støbejernsskabe kan også tilvejebringes mere plads til udstyret, der styrer signalanlægget, og det er der behov for.

Ekspeditionen var planlagt, da "Montør Larsen" havde fået tilladelsen fra Banedanmark. Han er også aktiv i Mariager-Handest Veteran Jernbane, som har erhvervet ca. tre km spor på banen fra Bramming til Grindsted. "Montør Larsen" havde tilladelse til at hente alt fra banestrækningen og samtidig sikre, at strømforsyningen var afbrudt, inden vi gravede med lastbilens gravegrab. Så den afhentningstilladelse udnyttede vi i et samarbejde med Midt- og Vestjyllands Jernbanemuseum i Struer, som stillede med to praktiske mænd og en hel del værktøj medbragt i en større varevogn fra Struer Museum plus en stor del "knofedt" til det hårde arbejde m.v.

Gerlige dage blev brugt i Sporvejsmuseets tjeneste. Mange hilsener til alle, og en speciel tak til Montør Larsen og medarbejdere fra Struer Museum (Midt- og Vestjyllands Jernbanemuseum)



Et skab på Vesterhedevej tæt ved Grindsted er blevet gravet fri og løftet op som det første. Kabler klippes, men her var strømforsyningen forinden afbrudt med en totalt nedsmeltet automatisk sikring i selvstændigt skab.



I Krogager var der stadig spænding på, men vi var i gode hænder. "Montør Larsen" havde de fornødne nøgler og tilladelser.



I Stenderup var også en gammel klokke, den tog vi med...



I Tofterup var der endnu en klokke vi sikrede samtidig med, at vi hentede et skab.



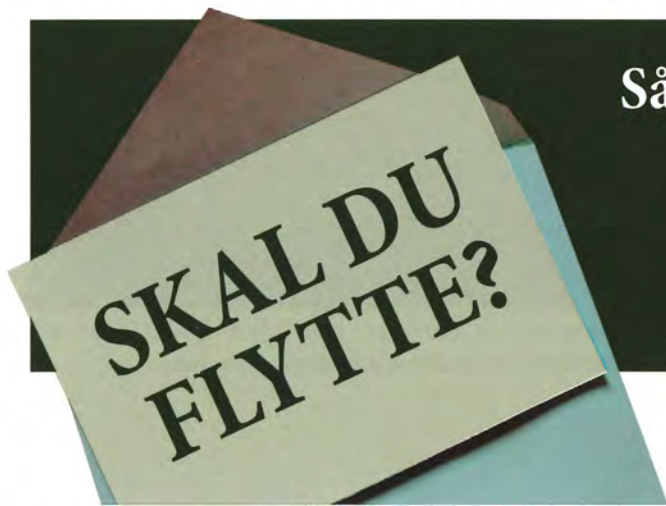
Skabet til Midt- og Vestjyllands Jernbanemuseum er aflæsset i Struer. Her ses tydeligt fundament og opføringer af rør. Skabet var det eneste, der var næsten komplet med indmad til styring af overkørselsanlæg, men vi prøvede ikke funktionaliteten denne gang!



Fuldt læs! Det vil sige syv skabe, seks til os og et skab samt to kontrolsignaler til Museet i Struer. Alle skabe tog vi op med fundament, da rør for kabler er indstøbt og giver en pæn og især sikker opføring fra jord. Fundamentets størrelse gør også, at skabene kommer til at stå fast, og det ses jo ikke efter nedgravning.



På Museet i Struer sad en medarbejder, som var ved at reparere et gammelt emaljeskilt. Hun anvendte "noget udenlandsk" pulver. Dette pulver blander hun med speciel-lim og mere farve for at ramme bundfarver på skiltet. Meget spændende opgave for hende, der talte mest engelsk, men vistnok oprindeligt kom fra Rusland.



Så husk at melde adresseændring til Spor&Baner

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

EB 3202 fra Roco



EB 3236 på Københavns Hovedbanegård den 6. april 2022. Her ses de markante 'knurhår' på fronten tydeligt.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så blev det Rocos tur til at sende deres udgave af litra EB på sporene. Mange har ventet på denne udgave, der skulle have de særlige, danske detaljer. Som det kan ses, er ønsket opfyldt - Rocos udgave har det ekstra, "skæve" håndtag på dørene, og det er separat påsat. Kameraet er udført som en støbning i relief (og ikke kun som påtryk).

Overdelen er holdt i en halvmat, rød farve, som under visse forhold virker lidt mørk. Påtrykkene er komplette og meget omfattende og i flere farver, helt ned til de bittesmå påskrifter på bogierne. Trykket fremstår i stor forstørrelse nogle steder lidt uldent, men uden kraftig lup ser man ikke "uldenheden". Pantograferne er, sammenlignet med Piko-modellens, nok en anelse for kraftige. Og "knurhårene" på fronten mangler lidt farve eller dybde, for de skal være tydeligt sorte.

Teknisk set lever Rocos nye model naturligvis op til alle normer. Den afprøvede model er med lyd- og lysfunktioner, og der er for eksempel op- og nedblænding af frontlanterner, førerrumsbelysning, mens lydniveauet og de forskellige lyde er fascinerende. Der er i DC/DCC-udgaverne træk på alle fire aksler med hæfteringe på to hjul, så maskinen kan trække godt (vægt 443 gram). Der er vedlagt en pose med mange detaljer til eftermontering, så modellen kan blive rigtig flot. Konklusionen er, at det er en gennemdetaljeret og nærmest perfekt gengivelse af litra EB, og på grund af det påsatte håndtag på dørene vinder Rocos EB med et knurhår foran de to med-kombattanter fra Piko og Märklin (men kampen var tæt).

Roco art. nr. 71921 DSB litra EB 3202 med lyd. H0-model, epoke VI. Pris ca. kr. 2.500,-.



Fronten på Roco-modellen, dog uden påsatte dele.



Håndgrebet er separat monteret - med luft mellem det og overdelen, som det ses af den indstukne papirstrimmel.



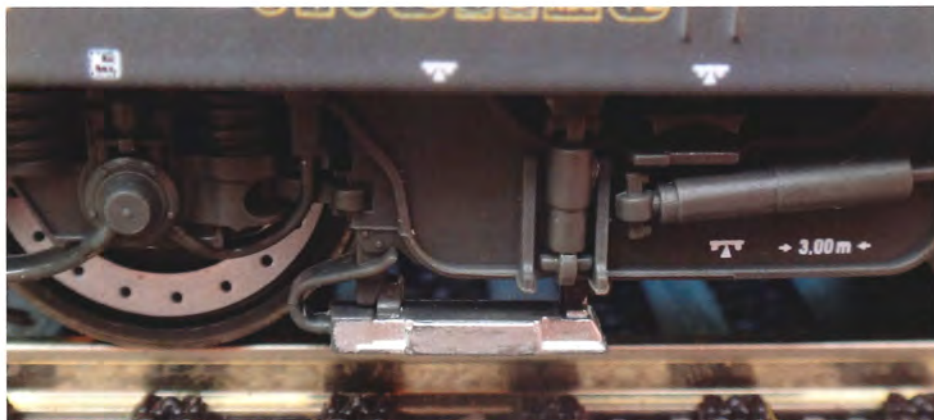
Dørparti på forbilledet.



Tagdetaljer på EB 3202.



- og dørpartiet på Rocos model.



Rocos model har som den eneste sølvfarvet antenne - eller hvad det nu er nede på bogien.



Sådan er litreringen på virkelighedens EB.



- og sådan er den på modellen.



Rocos EB ude at blive luftet.

EB 3203 fra Märklin



EB 3236 på København H. den 6. april 2022

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Som det foreløbig tredje og sidste firma har også Märklin sendt deres version af DSB's litra EB på skinnerne. Det er nr. 3203, hvormed de tre første numre nu findes i model (Piko 3201, Roco 3202, Märklin/Trix 3203). Det er udmærket, for så er der noget at vælge imellem.

Modellen er overfladisk set mage til Pikos og Rocos modeller, men hvert firma har deres måde at udføre modellerne på - eller detaljerne, for overordnet set ligner de hinanden som tre dråber vand. Märklins udgave af EB er en kende mørkere i farven end de to andre, men det er en ubetydelig forskel, som også kan hænge sammen med det lys, man ser den i.

Der er nøjagtigt de samme påskrifter de rigtige steder, så det er næsten som at fragte kul til Newcastle at nævne det, men et eller andet synes at være gået galt hos Märklin denne gang, for det grå felt nederst på maskinen ser nærmest hammerlakeret ud - og det er forkert. Det skal være en ren, grå farve.

Et plus ved modellen er, at næsten alle dele er monteret på forhånd - jo ældre, man bliver, jo mere besværligt er det at fumle med de bittesmå dele, som f.eks. konkurrenten Roco excellerer med. Engang var det spændende og morsomt at montere disse detaljer, i dag er det irriterende, træls og en kilde til frustration, når dimserne flyver fra pincetterne og lander - ja, hvor? Det sker næppe ved Märklin-modellen, der har næsten alt monteret, bortset fra bremseslanger. Märklins pantografer ser bedst ud, da de er spinkle og dog robuste.

Modellen mangler det skrå håndtag på dørene. Det er der, men



Märklins EB set fra siden. Det famøse, skrå dørhåndtag er desværre blot påtrykt.



Fronten på EB 3203 har tydelige 'knurhår', og modellen er næsten fuldt udrustet med detaljer.

blot som en skrå, påtrykt streg, og det er for ringe - havde det virkelig væltet budgettet at bore et par huller i overdelen og montere et håndtag, sådan som Roco har gjort? I øvrigt vejer modellen godt til (490 gram), så den kan virkelig tackle noget.

Teknikken

Jeg måtte nøjes med en analog afprøvning, der ikke gav meget sjov eller oplevelse. Lokomotivet kørte fint, frem/tilbage, med lysskift for/bag. Det kan selvfølgelig mere digitalt med alskens lyde og lysfunktioner, men det måtte jeg undvære denne gang.

Märklin art. nr. 39331 DSB EB 3203 ellokomotiv. H0-model, epoke VI, med lyd. Pris ca. kr. 2.600,-.



EB 3203 ude i fri natur.



Litrering og andre påskrifter - men undergrunden virker lidt mystisk og ikke rent grå, nærmest hammerlakeret.



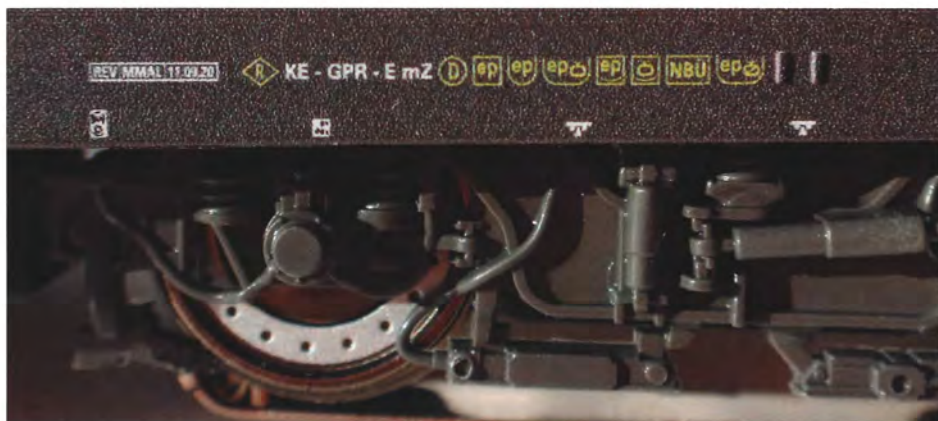
Hjulskiver, fjedre m.v. på Märklin-modellen.



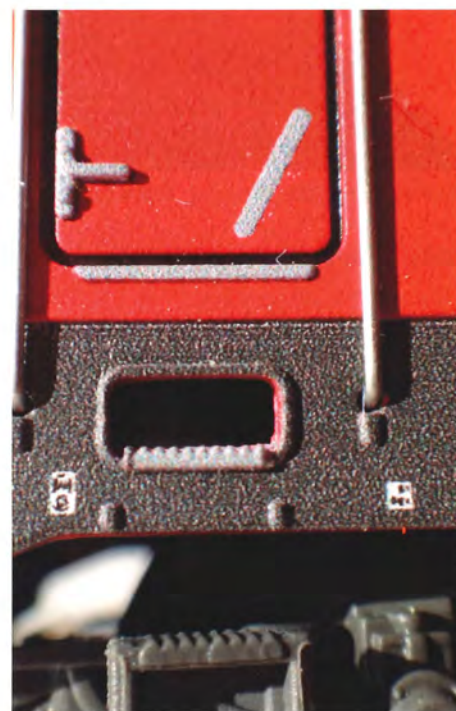
Pantografen på Märklins udgave virker meget fin.



Kabelføringen på taget virker lidt skodesløs - her var hård ståltråd eller en plaststøbning bedre.



Detajlleringsgraden på bogierne og flere af påskrifterne.



Nærbillede af dørpartiet.

Sammenfatning

PIKO



Der var én, der var to.... foreløbig tre varianter af EB-lokomotivet. Her omtales de to seneste.



Fra venstre Piko, Roco og Märklin-EB'er.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvis jeg skal lave en sammenfatning af beretningerne om de tre EB-lokomotiver, vil den lyde således:

Pikos model er en fortrinlig standard-model, velkørende, fin i udførelsen, hvor navnlig tagdetaljerne udmærker sig med stor finesse. Pantograferne er meget tynde, men alligevel stabile. De fleste detaljer er monteret, og håndbøjlerne er meget fine. Taget er ensfarvet. Vinduesviskerne er blot støbt på ruderne og bemalet. Påtrykkene er helt i orden,

og fronten gengiver de specielle træk ("knurhårene") på forbilledet flot. Det særlige DSB-håndgreb på dørene mangler, hvilket trækker lidt ned.

Rocos model gengiver på samme måde forbilledet overbevisende, men irriterende er det at skulle montere mange løse dele med fare for, at de forsvinder undervejs. Overordnet set er modellen også godt ramt i forhold til forbilledet med detaljer, påtryk osv., omend visse af påtrykkene er lidt "uldne" i forstørrelse. Pantograferne virker for grove. Flere detaljer er bemalet, hvad de ikke er hos konkurrenterne, og et stort plus er det

fritstående håndtag. Omvendt virker fronten ikke helt så markant som ved de to andre "kombattanter".

Märklins udgave rammer ligeledes forbilledet godt, selvom den røde farve virker lidt for mørk. Alle detaljer - bortset fra bremseslangerne - er monteret, så dem skal man ikke bøyle med. Håndbøjlerne på fronten er lidt kraftige. Pantograferne er meget fine, men de elektriske ledninger (eller kabler) på taget virker lidt sjuskede og er ikke stabile. Märklins udgave mangler endvidere det blanke skær nederst på sneploven, som de andre har. Desværre er det grå felt nederst

Roco

märklin



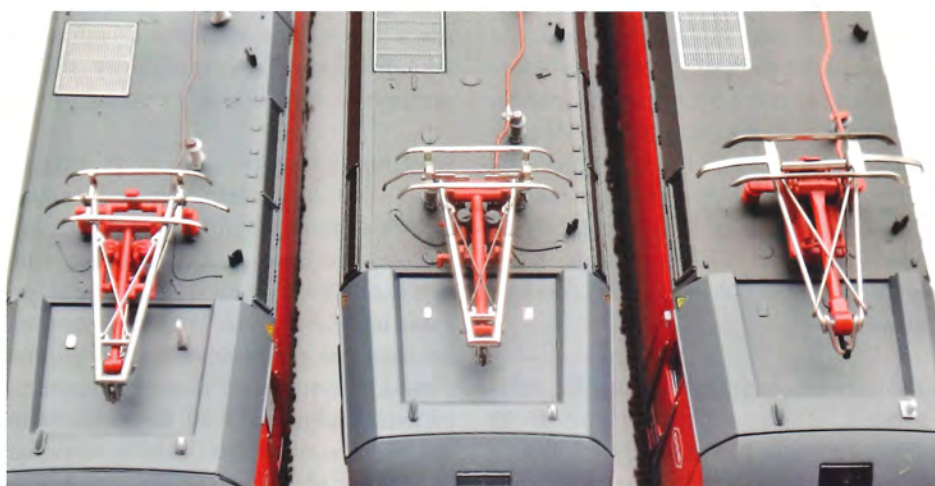
Så ens, og dog forskellige. Fra oven og ned Piko, Roco og Märklin.

på overdelen nærmest hammerlakeret, hvilket visuelt trækker ned. De specielle hjulskiver er til gengæld feltets flotteste.

Alle tre modeller har glimrende køreegenskaber og overholder mål, NEM-normer og er på afstand næppe til at skelne fra hinanden.

Den røde farve på EB-lokomotiverne ("DSB-Red") er specielt udviklet med udgangspunkt i NCS-farven NCS S 1580-R

Se også Spor og baner nr. 56 for at læse om Pikos model.



Tagdetaljer og pantografer på Piko, Roco og Märklin

BR 10 med pressefolder

Den nye model fra Piko.

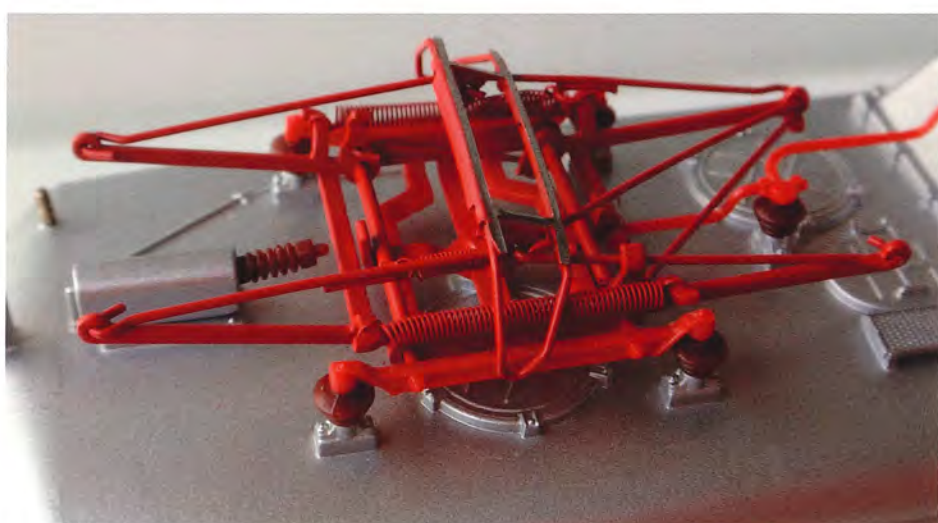


Pressefold med flotte skilte.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da Deutsche Bundesbahn i begyndelsen af 1960'erne manglede eksprestoglokomotiver til "Rheingold"- og "Rheinpfel"-togene, måtte nogle af de E 10-lokomotiver, der var under bygning, modificeres til at kunne køre 160 km/t. Fronten fik ved dxenne lejlighed et "knæk", kaldt en pressefold, på midten, hvilket gav lokomotiverne et mere dynamisk udseende, tilligemed at de fik "skørter" under pufferne. Der blev også monteret nye bogier på disse maskiner, der blev lakeret blå/elfenben; senere blev nogle lakeret rød/elfenben til TEE-trafikken. I alt blev der bygget 410 maskiner i forskellige serier.

Piko har udsendt en udgave fra serien med "Rheingold"-farver (nr. E 10 1270). Fronten har den iøjnefaldende pressefold. Farven er meget flot med skarp adskillelse mellem de to farver;

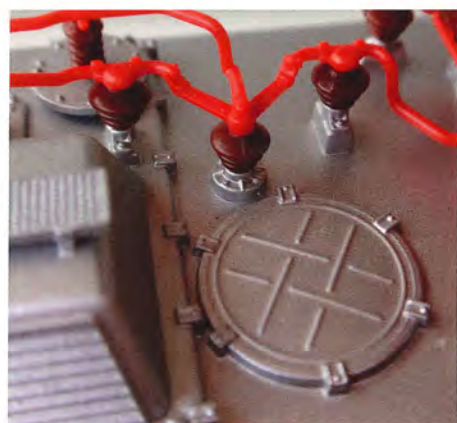


Pantograferne ser også fine ud.

taget og jalousierne er sølvfarvede, og DB-"kiksen" er udført i relief. Påtrykkene er knivskarpe, og heraf kan det læses, at maskinen er revideret den 21. 3. 63.

Tagdetaljerne er omfattende med fine, tynde ledninger, isolatorer og røde pantografer; der er indretning i førerrummen, og vinduesviskerne er monteret fra fabrikken. Dertil medfølger diverse andre dele, bl.a. lukkede skørter.

Rent teknisk er der intet at udsætte på E 10 1270. Modellem, der er afprøvet, er den analoge version (med isat 22-benet dekoder), og modellen kører, som den skal. Der er de mest almindelige lysfunktioner, herunder lys i førerrummen, men den ekstra finesse, gnist-glimtet i maskinrummet, er desværre usynligt på denne udgave af E 10, da jalousiebåndet på siden er "massivt"; andre versioner af E 10 har et vindue i midten, hvor man sikkert kan se gnisten.



Detaljer på taget.

Nuvel, ingen er helt perfekt, men Pikos model af E 10 nærmer sig dette mål; desværre sidder pufferskiverne lidt løst, og under prøvekørslerne forsvandt den ene, så det vil være en god idé at sikre dem med en dråbe lim.

**Piko art. nr. 51812 DB E 10 ellok.
H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 1.500,-**

Bog om Thybanen

Af Flemming Søeborg

Ole Edvard Mogensen (OEM) har udgivet en ny bog om Thybanen. Bogen, som følger smukt i kølvandet af OEMs andre bøger om især vestjyske jernbaner, er en meget spændende og interessant beretning om denne bane, der har haft en omskiftelig tilværelse med succeser efterfulgt af krav omlukning siden åbningen i 1882. Heri adskiller Thybanen sig måske ikke så meget fra mange andre baner, men Thybanen føles alligevel som noget særligt, ikke mindst på grund af de ret store afstande og den ret sparsomme bebyggelse sine steder. Dertil kom, at banen ved Odde-sund var afbrudt - her var der jernbanefærge omkring et halvt århundrede, indtil den nuværende bro blev bygget.

Et andet særkende ved Thybanen var, at den var anlagt med de spinkleste skinner - billigst muligt. Det betød også, at materiellet måtte være særdeles let, og derfor blev "de små" P-maskiner bygget - maskinernes konstruktion gjorde, at de kørte baglæns, når de skulle frem. Et eksemplar, P 125, er heldigvis bevaret på Jernbanemuseet i Odense. Senere fik Thisted sågar

ægte lyntogsforbindelse - direkte tog til og fra København. Dét var tider!

OEM har en særlig evne til at gøre jernbanestoffet levende, og det sker også i denne bog, hvor nogle af de mere upåagtede sider af jernbanedriften beskrives indgående. Her er det for eksempel banekolonnerne, deres arbejde, bemanning og andre forhold, der skildres grundigt, ligesom den specielle funktion som brovagt behandles. Det er også tankevækkende, at dengang kunne banearbejderne udskifte skinner og spor-skifter i pauserne mellem to tog. Forholdene under Besættelsen beskrives, og det samme gør de frugtesløse planer om flere baneanlæg til f.eks. Hanstholm og Mors.

Heldigvis spilder OEM ikke meget "krudt" på baggrunden for banen, men fører os lige ind i materien, hvilket gør bogen til en nydelse og fornøjelse. Alle stationerne gennemgås med nøje beskrivelse af, hvilke bygninger osv., der var hvert sted, og der er grafiske sporplaner og andre oplysninger. Stationsforstandernes og stationspassernes arbejde beskrives, så man næsten kan føle hensat til de tider, hvor der var en station



Forsiden af bogen.

og et posthus i snart sagt enhver by.

OEMs bøger er jernbanehistorie, fortalt på en måde, så alle kan være med, og de virker hverken for indforståede eller "nørdede", men giver en god og indsigtfuld indsigt i de tider, hvor jernbanen var den største selvfølge i samfundet. Dermed giver de også værdifuld inspiration for modeljernbanefolk.

Ole Edvard Mogensen: Thybanen gennem 140 år. OEM Consult 2022, 136 sider, hårdt bind. ISBN 9 788799 167661. Pris ca. kr. 250-.

Märklins nye kortkoblinger

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Samtidig med præsentationen af E 991 viste Märklin prøver på de nye kortkoblings-hoveder. Problemet med de gamle har været, at de i særlige tilfælde kan kile sig fast under pufferne i kurver; det gælder især nu, hvor Märklin er ved at tilpasse sig NEM-normerne mht. pufferhøjde (de første modeller er korregeret på dette punkt).

Derfor var der brug for fladere kortkoblinger. Således har firmaet nu udviklet en ny type, som nok er 1 mm fladere, men som stadig bevarer koblingsmulighederne som ved de hidtidige. Prøvekoblingerne er støbt i rød plast med metalbøjle.

Jeg fik et par poser med, og jeg har prøvet dem på materiel fra forskellige producenter. Når bare producenterne overholder NEM-normerne for skakthøjde m.v., fungerer koblingerne fint sammen med andre typer (Märklins og Rocos kortkoblinger, alm. A-koblinger). Selv

ældgamle Liliput-vogne uden kk-kinematik lader sig koble med de nye koblinger. Derimod er der visse producenter (Heljan, til dels Dekas, Tillig), der nok anvender NEM-skakten, men hvor koblingerne enten hænger for lavt, for højt, eller hvor kinematikken er slasket eller dårligt fungerende - men det kan man jo ikke laste de nye koblinger for.

Dog har disse prøvekoblinger et stort minus: Koblingsbøjlen (af metal) er alt for skrøbelig og knækker, hvis man tager fat om koblingen, når den skal demonteres. Jeg har fået svar fra Märklin om, at de godt er klar over problemet, og at der bliver fremstillet bøjler af mere holdbart materiale. Under alle omstændigheder er det meget positivt, at Märklin har lyttet til kritikken med de for høje puffer og nu nærmer sig NEM-normerne for alt andet materiel. Det fortjener firmaet ros for. Naturligvis følger jeg udviklingen og afprøver de nye koblinger igen, når de kommer på markedet.



Her kan det lige anes, at de nye koblinger er en smule lavere.



Som det ses, kobler de nye koblinger lige så tæt som de gamle typer fra Märklin.

BP-gastankvogn fra Piko



Den tykmavede BP-tankvogn fra Piko. Vognen er nydelig og har fine påtryk, men den er lidt forenklet udført.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Piko har udsendt en tykmavet BP-gastankvogn på basis af deres standard-model. Tanken er grå og dekoreret med det velkendte, gul/grønne BP-skjold af ældre type, og tanken har fået den påbudte orange advarslesstribe midtpå - disse striber blev så vidt vides indført først i 1960'erne, således at tankvognene blev endnu mere synlige for rangerpersonalet (og evt. redningsfolk). De orange faretafklarer tilkom først senere.

Vognen skulle efter påskrifterne sidst være blevet revideret i 1957, men om den orange stribe allerede da var indført, er jeg lidt i tvivl om. Striben skæmmes dog på ingen måde vognen, da BP-skjoldet har fået lov at forblive intakt. I Danmark blev alle firmasymboler, skjolde osv. ofte malet over, hvis de sad i vejen for striben, hvilket gav nogle vogne med særdeles grimt udseende.

Bogier, håndhjul og andre detaljer er lidt grove i det, men det giver på den anden side mulighed for findetaljering. Der er vedlagt enkelte detaljer - bremseslanger og attrapkoblinger. Vognen er tidligere udsendt med f.eks. Kosangas- og Butan Gas-dekorationer og følger sig dermed smukt i rækken af kulørte gastankvogne.

Piko art. nr. 58990 DB BP-gastankvogn. H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 275,-.



Dørkplade og lidt kraftigt gelænder.



Hjemstavnspladen er desværre blot påtrykt, men det er muligvis korrekt.



Påskrifts- og litereringspladen. Bogierne mangler lidt struktur.

Rettelser

21.53.3315672-1 CFR RIV Ks, Rødby Færge 11.05.1996 © Per Topp Nielsen



CFR Ks-vogn med containere. Foto Per Topp-Nielsen



2153331 5672-1 CFR RIV Ks, Rødby Færge 11.05.1996 © Per Topp Nielsen

Nærbillede af CFR Ks-vogn med påskrifter. Foto Per Topp-Nielsen

Per Topp-Nielsen har følgende rettelser til nr. 62:

Side 42, nederste linie: Årstallet 1050 rettes til 1950.

Side 43, foto nederst til højre: Det har intet med FFJ at gøre. Det er et LJ-Marcipan-brød i Nakskov med den berømte bogierejsegodsvogn Ev 91.

Op slutteligt, en bemærkning til artiklen om CFR-vogne side 52: I den antydes, at der formodentlig aldrig mere kommer CFR-vogne hertil, men Per har fotograferet flere og noteret adskilligt hundrede vogne gennem årene og sender nogle billeder af disse vogne.



215333081812RIV CFRKs, Gedser 26.10.1986 © Per Topp Nielsen

CFR Ks-vogn med fabriksnye ARO-biler - efter kort tid rustede de ubønhørligt. Foto Per Topp-Nielsen.

Jernbanetog i gaderne

Tekst og foto Flemming Søeborg

En københavnsk borgmester udtalte engang i 1960'erne, at han ikke brød sig om, at byen havde "små jernbanetog" (sporvogne) i gaderne, og dén fjendtlige, politiske holdning var i høj grad årsag til, at sporvejsnettet blev nedlagt i de følgende år.

Hvis borgmesteren kunne se forholdene i byen i dag, ville han nok korse sig, for der kom alligevel "små jernbanetog" i gaderne igen - denne gang dog kun på skrømt, idet dette tog, fotograferet i Vester Voldgade langs Rådhuset lige før påske i år, nu kører på gummihjul.

Sporvognene er på vej tilbage til København, i første omgang som en lang, ny omegnslinie mellem Lundtofte og Ishøj (se også SoB nr. 60). I mellemtiden kan vi så forelyste os med denne "gummibane".



Nyt liv i caféen



Kåre Loll bag disken og en kunde. Bemærk 'V'et - forkortelse for 'Velodrom', caféens navn.



Nærbillede af nødforsyningsanlægget.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Værten Kåre Loll i caféen Velodrom på Fruens Bøge station har benyttet den ufrivillige lukning i corona-perioden til at ombygge og udvide den populære café, således at den nu er større og mere praktisk indrettet - men samtidig har bibeholdt præg af at have været en stationsbygning.

Indgangen, der førhen var placeret i gavlen, er nu flyttet hen til cirka midtfor på facaden, hvor der også var dør i ældre tid. Den nye dør er fremstillet nøjagtigt som døren dengang så ud, hvilket har taget tid. Samtidig flyttede Kåre disken og sin arbejdsplads hen midt i bygningen og indrettede resten af bygningen anderledes, således at der nu er flere rum for gæsterne, ligesom der også er udendørs servering bag bygningen. Der er nu også et større køkken, hvilket har gjort arbejdsgangene lettere. Der er endvidere nyindrettet tre toiletter.

Ombygningen stod længe på, og mange frygtede, at den populære café skulle lukke permanent. Det skete heldig-

vis ikke, og vi kan nu nyde den gode kaffe, lidt swingende jazz eller 1960'ers beatmusik, akkompagneret af Svendborg-banens rumlende Desiorer, der med jævne mellemrum passerer stationen.

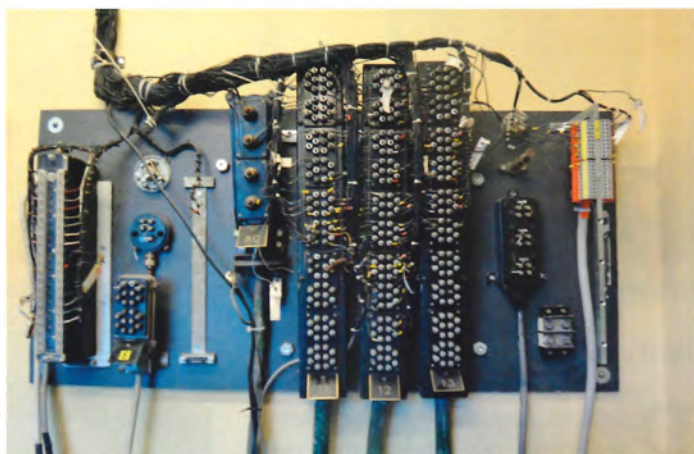
Overordnet set er det dejligt, at der atter kommer liv i nogle stationsbygninger - jeg har tidligere beskrevet de nye forretninger og caféer i f.eks. Holme-Olstrup og Middelfart, men siden er der også åbnet caféer og stationsstuer i Haslev, Nørre Åby og Bramming, så forhåbentlig er det en trend, der fortsætter. I Tyskland såvel som i Sverige er det ret almindeligt at indrette caféer, bistroer eller restauranter i de gamle banegårde, og mange af disse steder kan man endda sidde på perronen og få mad og drikke, alt imens togene passerer. Dét kan man vist endnu ikke her i landet, men det burde kunne lade sig gøre - naturligvis under overholdelse af alle sikkerhedsforeskrifter. Kåre Loll og hans kolleger i branchen har i hvert fald vist, at de er på rette spor.



Kig ind mod det største serveringslokale med et rigtigt stationsur.



I en glasvitrine er udstillet diverse ting og genstande, fundet af Kåre Loll under arbejdet med indretningen.



Rester fra relæerne er monteret på væggen. Uden funktion i dag.



På alle måder bliver man mindet om, at man er i en gammel stationsbygning - med bøger, telefoner og sågar også en model af The Rocket i live-steam-udførelse.



I relærummet finder man en del ældre sager. Sporskiftesignalet er fra Svendborg banegård, sporskifte S 23, der lå ved Toldboden. I boksene nedenfor er der telefonrelæer.

Så kører den!



Den moderne sporvogn passer meget godt ind i bymiljøet på Benedikts Plads, der har fået en 'ansigtsløftning'.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Projektet har været meget længe undervejs, og modstanden mod Odense Letbane har været til at føle på i byen; når dette blad er udkommet, skulle letbanen - eller den moderne sporvej - være kommet i gang, idet den officielle åbning var fastsat til den 28. maj, hvor der var gratis kørsel hele dagen og en uge frem. Det har været hårde år under anlægget af sporvejen, hvor store dele af byen har været helt eller delvist afspærret og tvunget mange forretningsdrivende til at lukke eller flytte deres butikker eller kontorer/klinikker ud af byen. Nu skulle det blive bedre.

I flere uger var systemet blevet afprøvet med daglige kørsler efter køreplan. Nogle dage var næsten alle 16 vogne ude at køre, andre dage måske kun halvdelen, men det har været spændende at følge udviklingen og igen støde på sporvogne i gadebilledet.

En tilfældig dag stillede jeg mig op ved Odense Stadion, hvor et af de helt store stoppesteder (med tre spor) er anlagt. Her kørte sporvognene - og det undskylder jeg, at jeg kalder vognene, for det ER det jo - særdeles stabilt og regelmæssigt: De seks vogntog, jeg så (tre i hver retning) i løbet af fem-seks minutter, passerede hinanden på nøjagtigt det samme



Det slog ikke fejl - cirka hvert tredje minut mødtes to sporvogne nøjagtigt samme sted her ved Idrætsparken.

sted hver gang - ret imponerende (men også en smule kedeligt efter de første par gange!). Systemet virker faktisk lige så driftssikkert som dengang, jeg opbyggede en af mine første, fuldautomatisk styrede Märklin-baner med blå transformator, kontaktskiner, signaler og sporskifter. Fem tog kørte automatisk, kontaktskinerne sørgede for at skifte spor, sætte signaler osv., så jeg kunne lade togene passe sig selv - men hvor var det kedeligt!

Nu er Odenses moderne sporvej nok styret noget anderledes end min gamle Märklin-bane, og godt det samme. Ude i trafikken suser sporvognene af sted - glider let og elegant gennem lyskryds, overhaler alle bilister undervejs, har signalprioritering og kører nærmest lydløst på de strækninger, hvor underlaget er dækket af græs.

På almindelig gadebelægning rumler det en del - sporvognene vejer trods alt no-



Lige før endestationen ved Tarup-Centret løber sporene lidt bugtet. Sporet til venstre synes overgroet, men fortsætter over vejen.



Nogle af vognene propaganderer for det nye trafiksystem, som har vakt stor kritik, endnu inden det er trådt i kraft.

get, og da underlaget er af beton, gungrer det selvsagt - men det er få sekunder, og så er sporvognen væk igen. Når jeg står nede i den kæmpestore parkeringskælder ved Fisketorvet, hvor sporvognene kører lige ovenover, minder det mig faktisk om de underjordiske perroner på Nørreport Station tilbage i 1960'erne, hvor man tydeligt kunne høre sporvognene, når de passerede oppe på gaden. Det lød lidt som fjern torden, men det var ikke noget at være bange for - det var jo bare linie 5, 7, 14, 15 eller 16, der rumlede forbi. Til sammenligning vibrerer glaserne og vitrinedørene i mit hus, hver gang en lastbil drøner forbi udenfor (og det sker hele tiden).

70 års 'abstinenser'

Det er præcis 70 år siden, at Odense mistede de små, røde sporvogne; selvom det er en stor begivenhed, at byen nu får en helt moderne sporvognsline, får det ikke byen til helt at hænge sammen - dertil mangler et par væsentlige strækninger, som nok er projekteret, men som der samtidig er stor uvilje mod i befolkningen. Et nyt bybussystem, der samtidig indføres, virker heller ikke særlig gennemtænkt, så det vil forhåbentlig blive ændret igen. Det ville også have klædt den nye sporvej, hvis de kedelige, hvide vogne havde fået røde farver i reverens over for de gamle vogne, men man kan åbenbart ikke få alt.

Dog undrer det mig, at sporvejen kalder hvert enkelt, lille stoppested for "en station". Med den tankegang må denne første, enkeltstående linie da så mindst have betegnelsen "et sporvejsnet". Nå, tillykke til Odense med den nye sporvej, der bibringer byen noget storhed - og så formilder det i nogen grad indtrykket af de nye kvarterer med utallige firkanterede betonblokke og højhuse, der er skudt op her ligesom i alle større byer. Hvad blev der af klassisk, dansk byggeskik?



To sporvogne krydser hinanden på Hjallesø Station den 1. april 2022. Her ses også de to transversaler i græsset.



Om ikke andet, så passer vognens farver til vejret - gråt og trist som her ved Odenses Idrætspark den 5. maj 2022. Stoppestedsmarkøren lyser dog op med det røde 'O' og streger nedeunder.

En æra gik til ende



Opstillede ER4-togsæt på Helgoland Depot den 31. maj 1997. I baggrunden til venstre anes Svanemøllen Station.



Rangerrobot 'Carl Lewis' til ER4-togene på Helgoland den 31. maj 1997. Egentlig utroligt, at så lille et 'apparat' kan flytte så tunge togstammer.



På Skjoldet står bl.a. 'Joachim Sølvpilen MA 460'. København H., den 31. maj 1997.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For os, der oplevede den 31. maj/1. juni 1997, var disse to datoer noget ganske særligt: Nogle hæftede sig ved, at den 31. maj var sidste dag med jernbanefærger på Storebælt, sidste dag med indenlandske nattog, sidste dag med bemandede postbureauetog og meget andet, mens 1. juni til gengæld betød åbningen af Den faste Forbindelse over Storebælt, kortere rejsetider og flere direkte tog ud i landet.

Den 31. maj tog jeg ganske tidligt fra min bopæl i Svendborg til Helgo-

land-depotet ved Svanemøllen. Jeg havde fået en aftale om rundvisning dér, men da jeg kom dertil, var der ingen, der havde mulighed for at vise rundt; jeg fik i stedet frie hænder til at gå omkring på arealet og fotografere, naturligvis på eget ansvar - så jeg fik nogle gode oplevelser på depotet. Jeg fik blandt andet set "Carl Lewis" i arbejde, et lille, fjernstyret rangerapparat, der kunne trække ER4-togsættene ud af eftersynshallen. Jeg er selv vokset op i nabolaget til remisen, men har aldrig været inde på området før - jeg måtte som dreng dengang nøjes med at stå på Svanemølle-viadukten og ind-

snuse røgen fra S-maskinerne på Nord- og Kystbanen, så det var en stor oplevelse for mig, at jeg nu kunne gå frit omkring og nærstudere banearealet.

Fra Helgoland tog jeg ind til Østerport Station, hvor området ved læssevejen var ganske affolket. I ro og mag kunne jeg gå omkring på sporene og mellem bygningerne og se det hele nærmere. Her lå blandt andet en stor stak vognløbsskilte til B-vognene under et halvtag. Jeg trak enkelte ud til fotografering men lagde dem lige så stille tilbage igen bagefter. De bedste af dem brugte jeg senere som forlæg til skilte i Rocos



Østerport Station, hvor jeg gik rundt og fandt sjældne vognløbsskilte den 31. maj 1997.

B-vognsserie. Stemningen var lidt lige som den, der herskede i bogen "Palle alene i Verden", og det var jo besnærende at være helt alene i sådan et jernbaneparadis, men også lidt urovækkende - hvor var de voksne henne?

Jeg tog derfor S-toget ind til Hovedbanegården for at køre tilbage til Fyn. Sølvpilen holdt klar til afgang til Nyborg på et af sporene. Jeg gik ned og spurgte en DSB-mand, om jeg måtte køre med, og han sagde "bare hop ind", så det gjorde jeg - og fik en dejlig tur til færgen i Korsør. Ovre på den anden side i Nyborg Fgh. var der efterhånden samlet en del mennesker, der ville opleve de sidste jernbanefærger, så jeg drev rundt og sugede indtryk til mig. En gruppe stod yderst på perron 2 på Nyborg H. og skålede i champagne - dette var jo en mindagedag - og Sølvpilen levede i eftermiddagens solstråler op til sit navn. I området ved Svanedammen lå alsdens demonterede jernbanematerialer og hobede sig op - der var helt tydeligt tale om en opbrudsstemning. Skilte, sporskiftelygter, 'oste', signaltavler, ragelse og skrot - og det skulle blive værre i de næste par år, indtil hele det store baneterræn var helt ryddet.

Der ankom en MY med særtog fra Vest, F 653 fra klubben i Mariager tøffede rundt på sporarealet, og flere og flere tilskuere stimlede sammen ved færgeløjerne. Der var ikke tale om nogen egentlig markering af færgeløbet, i hvert fald ikke på landsiden, så da jeg havde gået rundt og taget de billeder, jeg havde brug for, stillede jeg mig op på molen blandt alle de andre tilskuere og så den tredjesidste færgе glide fra land hen under aften, hvorefter jeg tog rutebilen tilbage til Svendborg, godt mæt af indtryk. Broåbningen næste dag lod jeg andre om at overvære - den var på en måde et antiklimaks, selvom den ville komme til at betyde utroligt meget for samfærdslen fremover. En mere end hundredårig epoke var slut, en ny kunne begynde.



Så kom vi med færgen for sidste gang. Her holder lyntoget med BS-styrevognen på Storebæltsfærgen, den 31. maj 1997.



IC3 kører ombord på færgen i Nyborg maj 1997.



Nyborg Færgehavn med hvide tog, hvide færger og cremehvid rutebil. 31. maj 1997.



I land i Nyborg, og her var der veteran tog og MR-tog at se på.



MA-lyntoget holdt efter turen over Bæltet parkeret ved perron 2 i nogle timer - et flot syn.

I de følgende år kom jeg stadig tit til Nyborg for at se ud- eller rettere afviklingen af dette fantastiske jernbane- og færgaanlæg. Jeg fik endda mulighed for at flyve med et par gange over området og se ændringerne. Mest tydeligt oppe fra var anlægget af det nye spor fra Svanedammen over til havnebanen, men nede på landjorden blev banegården også mere og mere raseret; sporene blev hevet op, alle bygninger forsvandt bortset fra Nyborg H., posthuset og Depotværkstedet (som blev omdannet til whisky-distilleri), og jeg fik en enkelt gang mulighed for at køre med et rangertræk fra Ny

Nyborg station ud til Avernakke-anlægget gennem Nyborgs villakvarter.

I dag er der ikke meget grin ved at besøge Nyborg, og Korsør er direkte trøstesløs at besøge - i hvert fald rent jernbanemæssigt. Kun et ugentligt tankvognstog ankommer til Nyborg for at blive rangeret ud til Avernakke, men hvor længe? Sporet blev godt nok renoveret et par steder i vinters, men det er aldrig nogen garanti for fortsat drift.



'PRINS JOAKIM', den tredjesidste jernbanefærge fra Nyborg, stævner ud sidst på aftenen den 31. maj 1997. Foto Flemming Søeborg.



Skrot, gammelt ragelse og overflødigt materiale ved Svanedammen i Nyborg 1998.



Perrontunnellen så heller ikke for godt ud i Nyborg i 1998.



Nyborg Banegård eller de sørgelige rester i 1998.



Nyborg Banegård, 1998, alting i forfald. Sidste tog er afgået forlængst.



Sådan har der ses ud ved et af færgelejerne i Nyborg Fgh. siden 1998 - og sådan så der ud den 17. maj 2020.



Vue over Nyborg banegård med den nyanlagte strækning tværs over sporene ud til Avernakke-anlægget, maj 1998. Bagest ses den nye Nyborg Station.



Også Korsør Maskindepot blev raseret fuldstændigt og revet ned. Her ses de sørgelige rester maj 1998.



Beredskabsvogne på Korsør Ny Banegård, forår 1999. Heldigvis har der aldrig været brug for dem, andet end til årlige øvelser.

Jubilæumskavalkade i Sverige

Af Flemming Søeborg

Lars Olov Karlsson (LOK) er en af de allerflittigste forfattere, der skriver såvel informativt, grundigt som underholdende om jernbaner, og nu har han atter udgivet en spændende bog om svenske jernbaner - en bog om den store jubilæumskavalkade for 125-året for den første jernbane i Sverige. Kavalkaden blev afholdt den 13. juni 1981.

Inden LOK kaster sig ud i skildringen af denne meget store kavalkade (over 40 lokomotiver, togsæt m.v. deltog!), gennemgår han nogle af de mest spektakulære og berømte kavalkader rundt om i verden siden det berømte "Lokomotivslag på Rainhill" i 1829 - kavalkaden eller konkurrencen, hvor damplokomotivets fremtid blev definitivt afgjort. Det er god, nyttig og fornøjelig læsning. Som altid har LOK læserens oplevelse af teksten i centrum.

LOK stod som *jubileumsgeneral* hos SJ selv i spidsen for at arrangere det meget store arrangement, hvor planlægningen begyndte længe forinden. Han var førstesekretær i Forvaltningssekretariatet og havde en arbejdsgruppe af direktører og ingeniører med sig i planlægningen. Dengang var SJ (som også DSB) ét stort, vidtfavnende og selvbevidst foretagende uden "smalle steder" - når noget skulle fejres, skulle det ske med manér. Man var

i Sverige stolt af sine jernbaner, og det gav sig blandt andet udtryk i, at da det kom til spørgsmålet om frivillige deltagere til kørslerne og hele arrangementet, meldte der sig f.eks. flere lokomotivførere, end der reelt var brug for.

Kavalkaden skulle afholdes på stationen Värtan i Stockholm, hvor faciliteterne - nem adgang for publikum, rigeligt med sporplads osv. - var til stede. I god tid inden selve kavalkaden begyndte man forberedelserne - dels skulle der bygges tribuner, der skulle fastlægges et forløb, organiseres mad og drikke osv., og ikke mindst skulle materiellet samles fra stort set hele Sverige og præsenteres kronologisk, hvilket krævede nøje planlægning.

Næsten alting lykkedes, selvom en skinncykel forsvandt undervejs, og aldrig siden er dukket op. Heldigvis blev selve kavalkaden gennemført til publikums store fornøjelse og arrangørernes beroligelse, og når jeg som udenforstående læser bogen, kan jeg ikke lade være med at tænke på, hvor fantastisk jernbanerne fungerede for blot få årtier siden.

LOK er selv inde på det, og han regner ikke med, at noget lignende vil kunne finde sted, når de svenske jernbaner fylder 200 år i 2056. Til den tid vil damplokomotiver måske være totalt forbudt (forurening, afbrænding af fossilt brændstof), meget få vil kende til teknikken bag



LOKs nye bog.

diverse materieltyper, banerne vil være endnu mere højteknologiske etc., så LOK fremholder, at bogen dels er lavet for at mindes dem, der var med og oplevede kavalkaden, dels kan tjene som inspiration (og misundelse!) for alle os, der ikke så dette arrangement. En bog, man kun kan blive i godt humør af at læse - og samtidig få nogle eftertanker over.

Karlsson, Lars Olov: Järnvägsminnen 22. SJ 125 år Jubileumskavalkad 1981. Trafiknostaliska Förlaget 2022. 148 sider, hårdt bind. www.tnf.se. ISBN 978-918860596-2. Pris ca. DKK 275,- + porto.

Märklins hjælpevogn til Ukraine

Märklins særlige 'hjelpevogn' til Ukraine blev udsendt sidst i maj, og en stor del af provenuet ved salget af modellen går til hjælpearbejde i landet. Modellen er en 'fantasi-model', men det betyder nok mindre i denne sammenhæng. Vognen er dekoreret i landets nationalfarver, blå og gul (himlen og hvedemarkerne), og på siden er fredsduen med olivengrenen påtrykt. Vognen er litereret som en vogn fra de ukrainske statsbaner Ukrajinski Salisnyzi, forkortet UZ, nr. 73 80 20-95 202-2* Bpmz) med den symbolske revisionsdato 24.02.22 - en diskret, politisk påmindelse om denne skæbnesvangre dato.

UIC's landekode for Ukraine er '22'; den her angivne er tysk ('80').



En Q-vogn med åbne døre



Inspirationen kan man blandt andet finde på Jernbanemuseet, hvor JFS-vognen Q 2604 holder med åbne sidedøre. Foto SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

På mange ældre fotos ser man lukkede godsvogne på læsseveje eller ved pakhuse, ofte med åbne døre. Det ser godt ud, også i model, men desværre leveres de allerfleste, lukkede modeller af godsvogne i dag med faststøbte døre. Tidligere var der flere modeller med oplukkelige døre på markedet, men i dag er sådanne vogne ret sjældne, så legeværdien er for en stor dels vedkommende gået tabt.

Jeg ville godt have en lille Q-vogn med åbne døre, og det er straks vanskeligere, da døre med hængsler i model hurtigt kommer til at virke klodsede og urealistiske. Denne vogn måtte altså henstå permanent med åbne døre på læssevejen. Her er min fremgangsmåde:

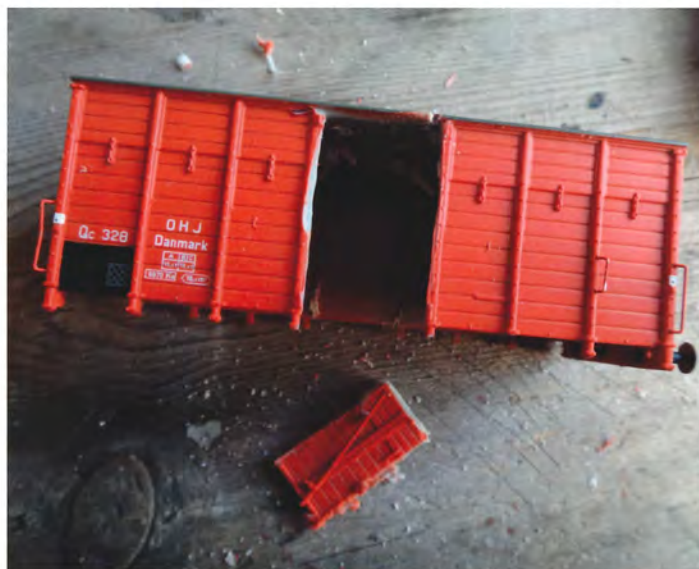
Jeg tog en ældre hobby trade-model, OHJ Qc 328. Vognen blev skilt ad, og delene lagt ned i æsken. Pas især på pufferne, trin og andre løsdele. Bremseset blev lirket af - det er limet fast, men hel-



Skive-Vestsalling Jernbanes SVJ Q 50 – her er gelænderet lavet af rundjern eller vandør. Foto Just Andersen via Hans Gerner Christiansen.



De indvendige tappe er klippet over og skal slibes ned, og skærekassen er god, når dørene skal saves ud. Materialet er ret tykt.



Og så er dørene savet ud - men kun på den ene side.



Fremstilling af nye døre af tyndt plasticard med udskåret åbning øverst.



Låsemekanismen fra de gamle døre kan evt. genanvendes men ses ikke, da den vender indad, når dørene er åbne.

digvis ikke på alle flader, og så kunne jeg afgøre, hvor snittene skulle være.

Savsnittene lagde jeg langs den kraftige stolpe ved dørene. Materialet er svært at save i, da det er ret tykt, så efter at have kæmpet med Rocos sav gik jeg over til at bruge en tynd skæreskive på en håndholdt fræser. Partiet under taget ridsede jeg flere gange med en ny hobbykniv, så jeg til sidst kunne brække dørene af i ét stykke.

Nye, åbne døre lavede jeg af 0,5 mm plastic med målene 5 x 25 mm. Her er den vanskelige del selve jalousiåbningen foroven, som jeg lavede af meget tynd plast (0,3 mm) med samme mål som dørene. Her skal der laves en åbning øverst (ca. 4 x 5 mm). Plasticarket var forinden blevet ridset svagt med bredere planker end dem på vognkassen.

Herefter limede jeg et nyt gulv af ægte, meget tyndt finér på det meste af vognbunden. Det blev malet som slidt, snavset træ.



Vognkassen får de nye døre monteret.



Her ses det ukurante gelænder på bremseplatformen og de nye døre, mens vognkassen er godt smudset til.



Litreringen er rettet til nr. 323 - en meget nem operation.



Et kig ind gennem de åbne fløjddøre. Her ses noget af lasten med sække, og bagest skimtes måske portøren, klar til det møjsommelige læssearbejde. Vognen er godt snavset til.

Patinerering

Så var det tid at se nærmere på vognkassen, som er alt for ren og pænt rød. Kassen blev patineret med fortyndet, grå-brun, mat farve (Revell 89), lidt rust her og der, og cifferet '8' blev omdannet med en ny skalpel til et tretal på kasse og undervogn. Nummeret, 323, passer desværre ikke til en vogn med bremsehus, men jeg kan nu godt leve med det. Ellers kan man bruge KM-Text's fine litereringsark med OHJ QH-vogne og finde en passende talkombination.

Vognen skulle have nyt udstyr på endepattformen. Bremsehjulet er blot et håndhjul fra en Heljan HD-vogn (de oprindelige byggesæt), mens gelænderet stammer fra restekassen. Det er ikke helt korrekt, men jeg forestiller mig, at vognen nok på et tidspunkt har haft et uheld, hvor gelænderet blev ødelagt. Den lokale smed har så lavet et nyt af diverse vandrør, da han manglede de typiske vinkelprofiljerner.

Så var det tid til at male vognens indre vægge og bagsiden af de åbne døre. Det blev Humbrol 36 - nok lidt for forårs-

grøn, men igen - det var, hvad den lokale maler havde en rest af. Taget fik også en omgang snavs, og inden endelig samling placerede jeg noget gods - kasser, en tønde, sække og andet - rundt om i åbningen. En portør står også derinde og bakser med godset, for vognen vil aldrig mere køre én meter længere på grund af de åbne døre. Til gengæld ser den godt ud på læssesporet.

Arbejdsindsats vel en tre-fire timer sammenlagt. Materialeforbrug - minimalt.

TAARUP-grønthøstere på banevogne

D 843 med Kbs-vogn med grønthøstere, CPE-vogn osv. i Dalmose. Foto i HGC's arkiv.



Af Flemming Søeborg

Jeg har længe været på jagt efter billeder af TAARUP-grønthøstere på banevogne, for jeg mindes at have set sådanne billeder for år tilbage. Lidt efter lidt dukker der så billeder op, blandt andet et fint, sort/hvidt billede fra Holger B.D. Sørensen, taget i Kerterminde. Her ses det tydeligt, at det er TAARUP-grønthøstere på Kbs-vognen. Der er omkring 11 synlige maskiner på den.

Det andet billede stammer fra Hans Gerner Christiansens arkiv. Toget er fotograferet i Dalmose og viser en transport med grønthøstere, dog fra en anden fabrikant. Her er der omkring 13-14 grønthøstere, også på en Kbs-vogn. De øvrige vogne i toget er vanskelige at skelne fra hinanden, men forrest følger og en CPE, dernæst muligvis en tysk kølevogn, et par HD-vogne, en par hvide IA-typer og så en række brune godsvogne. Som tidligere vist i bladet kunne også mindre vogntyper som Pc-lignende vogne med kun to grønthøstere på ladet ses, og endelig kan man jo lave læssescener med enkelte TAARUPPER på læssevejen.

For et syns skyld afprøvede jeg forskellige muligheder for at fylde en Kbs-vogn med grønthøstere. Står de på rad og række, kan der maksimalt være otte på ladet; 'Fletter' man dem ind i hinan-

den på skrå, kan der være ti stk., men opstiller man dem tæt pakket vis-à-vis hverandre, kan der være tretten - den sidste lille frie plads kan bruges til ekstraudstyret, mens de øverste, løse udmundinger (tragte) og trækkeanordningen til traktoren må læsses på en anden Kbs-vogn. De to fyldte vogne udgør et særligt blikfang i ethvert godstog.

I øvrigt har det gamle, østtyske mærke Vero også i tidernes morgen lavet en grønthøster ("Schlegelhäcksler") af lignende type, men jeg kender den kun fra et katalogbillede fra 1980'erne.



Taarup-grønthøstere på Kbs-vogn i Kerterminde, den 22. september 1965. Opstillingen er lidt svær at genskabe i model. Foto Holger B.D. Sørensen.



Det ligner måske ryggraden på en fisk, men er blot en prøveopstilling af umalede TAARUP-grønthøstere.



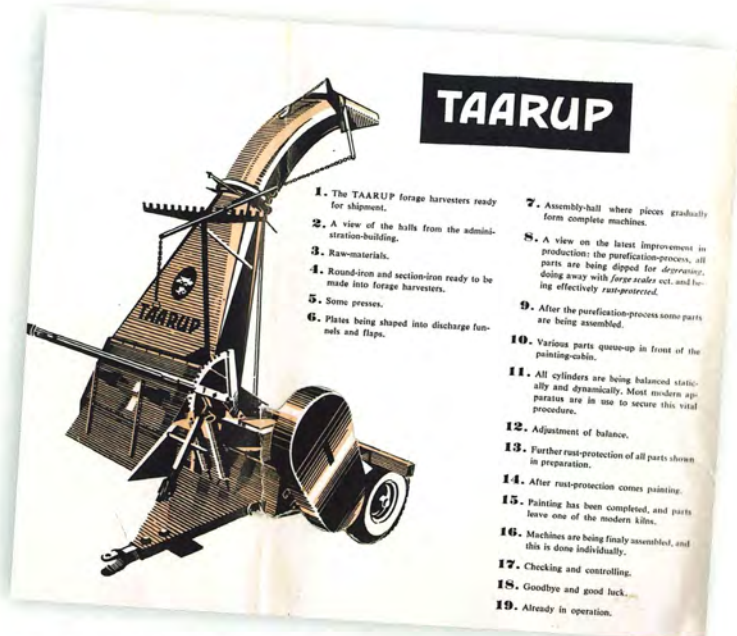
På denne måde kan der stå ti stk. vis-à-vis hinanden.



Den mest effektive udnyttelse af pladsen er at opstille grønthøstere således - så kan der være tretten i alt (på en Roco-Kbs).



Det har vist været vist før, men det er for godt til at gå i glemmebogen - en Taarup-grønthøster og et rødt IC-tog ca. 1985. Foto Leif Ørndorf.



Katalogside fra Makinfabriken Taarup Kerteminde



Og så står de her, tæt pakke. Ikke alle grønthøstere har samme dekoration, da der er forskellige påskrifter med i sættet.



Det østtyske firma Vero havde også deres variant af en grønthøster i programmet - her i et katalog fra 1980'erne.



Her står de så, i række og geled, og venter på at komme ud til landmændene



En Ks-vogn fra Märklin med 'det løse' - de ekstra dele til de færdige grønthøstere. De-lene ligger løst, men skal nok fikses på en eller anden måde.



Forside fra brugsanvisning oktober 1985



En veldetaljeret model af grønthøsteren

Byggesæt fra DWA/hobby

PAP FRI

Lille landstation
i røde sten

Alle dele lakeret som foto
indeholder 3D printede dele

Hobbytrade

HT 87360
Eksklusive bygningsmodeller i H0 - 1:87
199 - x 87 - x 87 - mm
Perron 300 - x 37 - mm



DWA/hobby trade udsendte i foråret flere nye byggesæt, blandt andet denne lille landstation "Brovad". Navnet er fiktivt, selvom der fandtes en Brovad Mellem-post vest for Fredericia. Karsten Pedersen fra DWA fortæller, at der er tale om en bygning, inspireret af stationerne i Hørup (Grejsdalen) og Bindeballe, men at der nærmest er tale om en DSB-tjenestebolig. Sættet er vedlagt ark med stations- og emaljeskilte. Bygningen fås også i gule sten.

Samlivsproblemer...



Heljan-udstillingsaanlæg under bygning august 1995. Foto Flemming Søeborg.

Dagbladet Politiken bragte på At Tænke Sigs 90-års dag den 9. marts 2022 følgende læserbrev med tilhørende svar. Da det må siges at berøre bladets læserkreds ret intenst, bringer vi indlægget med svar i dets fulde ordlyd.

SPØRG OM SAMLIV

v/ samlivsterapeut Tutta Tudebjerg

Kære Tutta

Jeg har i 37 år levet sammen med en mand, hvis største passion er hans modeltog i kælderen, hvor han har opbygget en tro kopi af en schweizisk bjergbane med fire stationer og 17 elektriske skiftespor.

Jeg har flere gange antydnet over for ham, at det er på høje tid, at vi bliver gift. Men han bliver ved med at holde mig hen med vage løfter: Så skal han have bygget en sidebane, så en nyt gipsbjerg med plasticgrantræer på, og så skal han have revideret køreplanen for det kommende år.

Jeg frygter, at det aldrig bliver til noget med dét bryllup.

Og børn vil han heller ikke høre tale om, fordi han er bange for, at de skal ødelægge hans nye MY-lokomotiv og spilde rød sodavand ud over hele Brennerpasset.

Hvordan kommer vi videre i vores samliv?

Vicki Bøvtoft, Svinninge

Kære Vicki

Det, jeg hører dig sige, er, at du i 37 år har levet sammen med en mand, hvis største passion er hans modeltog i kælderen, hvor han har opbygget en tro kopi af en schweizisk bjergbane med fire stationer og 17 elektriske skiftespor.

Den slags er helt normalt i et så langvarigt forhold som jeres.

Blot undrer det mig, at din mand har købt et MY-lokomotiv, når alle ved, at de schweiziske bjergbaner udelukkende opererer med elektrisk materiel og ikke diesellokomotiver.

Det er vigtigt, at du ikke skubber for hårdt på i jeres forhold. Du skal give din mand plads (blandt andet i kælderen) og hvile i dig selv. Hvis dette ikke kan lade sig gøre, kan du eventuelt prøve at hvile i sofaen.

Det er også vigtigt, at I sætter jer ned og får snakket sommerkøreplanen igennem: Er der togstammer nok til at klare spidsbelastningen i ferieperioden? Skal der eventuelt kobles en spisevogn på afgangen 11.05 fra Zürich? Og er der behov for at om dirigere nogle af godstogene til Skt. Gotthard-tunnelen?

Det er helt afgørende, at I får talt disse ting igennem, så din mand ikke føler sig kørt ud på et sidespor.

Tutta

ATS 17. januar 2005

Fiskevogn fra Brawa



Modellen er næsten "over-udstyret" med detaljer, og der er nogle fejl vedr. påskrifterne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Sidst i maj kom Brawas nye model af en fiskevogn fra DAØ på sporene, en hvidmalet, beslaglagt tysk vogn af typen Oppeln. Vognen har påtryk i sort. Den er dog litereret ZE i stedet for ZF, og der står "Hjernsted" i stedet for "Hjemsted". Korrekturlæsning er åbenbart ikke nødvendig i vore dage. Nogle detaljer er forkerte (håndtag, manglende luger), og selve typografien til firmanavnet er for moderne. Vognen revideret 29/10-51, og bortset fra diverse uoverensstemmelser er vognen interessant og et godt supplement til godstogene. **Brawa art. nr. 47995 DSB ZE 500072 DAØ, epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 360,-**



Skrifttypen er ikke helt korrekt, og der mangler korrektur.



Fin, ekstra detalje med disse påskrifter ved skydedøren.

Det nye billede



Nogle steder forandrer sig voldsomt gennem tiden. Dette billede er taget samme sted som det gamle billede på bagsiden og viser, hvordan der i dag ser ud. Bag bevoksningen til venstre ligger den store containerterminal ved Taulov, i baggrunden anes afgrænsningen mod Snoghøj, og IC4 MG5649 er på vej mod Fredericia banegård den 21. maj 2022. Foto SoB.

Det gamle billede

Af Flemming Søeborg; foto Just Andersen

Damplokomotiver med tendere kører normalt helst med tenderen bagest, men på nutidens jernbaner er der ikke mange drejeskiver tilbage, så udflugtstog med større damplokomotiver med tendere betyder oftest, at lokomotivet den ene vej må køre med tenderen forrest – en noget akavet arbejdsstilling for personalet.

Især en stor maskine som litra E blev stort set altid vendt "rigtigt" før i tiden, men der eksisterer dog alligevel billeder af tog, hvor E-maskinen vender "forkert", hvad end så grunden kan have været. Travlhed, manglende drejemuligheder eller andet? Her ses i hvert fald en bakkende E 966 med en enkelt "rystevogn" på krogen på vej vestover på strækningen Fredericia-Taulov ved viadukten for Skærbækvej en dag i 1950'erne. Bemærkelsesværdig er, udover den baglæns kørsel, den helt snorlige strækning, det ret øde landskab og de mange telefon- og telegrafledninger på masterne; banen er naturligvis indhegnet.

Desværre er der ikke yderligere oplysninger om billedet, men Morten Flindt Larsen har stået for detektivarbejdet med at finde frem til lokationen. Forholdene på stedet er markant anderledes i dag, hvor den store containerterminal ligger til venstre på billedet, og hvor forgreningen mod Snoghøj også forløber, også lige fremme til venstre. Koordinaterne på Kraks kort er 55.549854, 9.654606. Situationen med det bakkende lokomotiv kunne være nem at genskabe i model bortset fra, at Märklin/Trix ikke har udrustet den nye model af E 991 med koblingsmulighed foran (blot en koblingsattrap). Det har Heljans E-maskine dog..

Sammenlign også med det helt aktuelle billede side 59.

