

Nr. 67
FEBRUAR 2023

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 135,-
Euro 18,-

NPMB No 4



Fra Felix Team



■ ROBEL-TROLJE
FRA AARSLEFF RAIL



■ TROLLEYVOGNE
I MODEL



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



BK 09.02.2023 - 19.04.2023
SSN-2245-4099 BK Returage 16

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 67, 12. årgang, 2023
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:
Flemming Søeborg,
Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge
redaktion@sporogbaner.dk / www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:
Birgit Turn Jensen, spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 20 40 37 87 (træffes bedst i aften timerne)

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

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.425. Løssalgsspris kr. 135,-

Abonnementspriser for 2023:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:
Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto/ Middelfart Sparekasse
Reg. nr: 1684 – konto nr: 0000 76 80 30
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

Indbetaling fra EU og øvrige udland:
*Zahlung von Ländern in EU und vom übrigen Ausland,
bitte verwenden Sie künftig unsere Konto in Middelfart
Sparekasse (MidSpar)*
Middelfart Sparekasse (MidSpar)
IBAN : DK 36 98 60 00 00 76 80 30
BIC/Swift : MISDPK21

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

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

Spørgsmål om betaling:
Spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 20 40 37 87

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

Leder



Af Flemming Søeborg / Foto: Jonas Henriksen.

Så kan jeg atter byde jer indenfor i en ny årgang af Spor og
baner, den tolvte - sidste runde før teenageårene!

På dette tidspunkt og dette sted ville jeg normalt have skrevet
om årets Nürnberg-messe, men de sidste par år har så langt
fra været normale. Den ene messe efter den anden blev aflyst
pga. corona, og i mellemtiden overhalede Internettet de fysi-
ske møder på messen – kedeligt, men en naturlig udvikling.
Dette nummer kan derfor udsendes et par uger tidligere, end
det førhen skete. Det betyder dog ikke, at der ikke er nogen
nyhedspræsentation, for det er der – og tilmed rigtigt mange
afprøvninger og bedømmelser, for i vinterens løb er der (atter)
udkommet mange og væsentlige nyheder - og der er mange
flere i vente.

De økonomiske og markeds mæssige forhold spiller dog en sta-
digt større rolle. Vi så det sidste år, hvor f.eks. Märklins katalog
kun var cirka halvt så stort som de foregående mange år. Alli-
gevel viste det sig, at mange modeller lynhurtigt blev udsolgt
– det gjaldt f.eks. 'vor egen' E-maskine, som nu i vinterens løb
er kommet i andet oplag. Litra EB er udsendt i fire versioner
fra fire producenter – og fem, hvis vi tager spor N med. Piko
har netop udsendt modellen af EB nr. 1.000, så det går lystigt
fremad, og Piko er også 'med på vognen', når det gælder Mv;
så må vi se, om der er et (uopdyrket) marked for dette kultlo-
komotiv også.

Dekas er klar med nye udgaver af de fine Q-vogne - denne gang
med nyudviklet bremsehus. Vognene kommer i flere varianter,
så der er noget at vælge imellem. Fra Märklin forlyder det, at
det svenske litra F kan ventes inden længe - og mon ikke der
er mange, der så tænker: Der er muligheden for en af de første,
danske E-maskiner! Vi må se, hvad det ender med.

Om inflationen får lov at vokse, eller om priserne falder til ro
- ja, det ved vi ikke på nuværende tidspunkt, men der går nok
en rum tid, inden økonomien finder tilbage til de vante folder.
Jeg håber og krydser fingre for, at den beskedne prisstigning
ikke har skræmt læsere væk, samt at det ikke bliver nødven-
digt med andre foranstaltninger.

I øvrigt regner jeg med at afholde et eksklusivt kunst- og
hobbymarked i Vester Skerninge på Sydlyn sidst på sommeren
– mere information vil komme i de næste numre, på facebook,
hjemmesiden www.sporogbaner.dk og andre steder. Men lad
os gå foråret i møde med åbent sind og de bedste ønsker for
det nu knapt så nye år. I hvert fald, velkommen til 12. årgang
af Spor og baner!

Forsidefoto:

Stort billede: NPMB Nr. 4 fra Felix Team. Foto SoB

Lille foto: ROBEL-trolje fra Aarsleff Rail. Foto SoB

Lille foto: Trolleyvogne i model. Foto Olaf Hermansen

Indhold



17 DSB's CM-vogne



31 ROBEL-dræsinen



53 Hovedstadens Letbane

Leder	2	Robel-kranen i arbejde	33
Indhold	3	Tre på stribe	34
Afsked med Mommarmark-banen	4	Nyt fra NOCH	36
Snedronningen, De vilde svaner og Den lille Havfrue	9	Mere Amtsbane-materiel	37
Dekas' Q-familie forøges	10	Nye bøger	38
Hobbykædens Q-vogne	12	BR 012 fra Roco	40
DSB EB 3240 Vectron nr. 1.000	13	Lille varehus fra hobby trade	42
Damplokomotivet NPMB 4	14	Ud i den kolde sne	44
DSB's ombygningsvogne med bogiecenter tapaftand 12,5 m	17	En belgisk skinnebus	46
E-rindingsbilleder	20	Solur i 1:87	47
Trolleybusser i H0	25	Historien om et togsæt	48
Leif Bang in memoriam	30	Nye Renault-modeller	52
Robel-trolje fra Aarslef Rail	31	Hovedstadens Letbane er godt på vej	53
		Rutebilerne	57

SPOR OG BANER

ADRESSEÆNDRING

Spor og baner har fået ny post-adresse: Den nye er: Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge.
Telefonnummer, e.mail-adresse og bankdata er ikke ændret.

Bemærk: Kontoen i Sparekassen Kronjylland er lukket.

Beskeden prisstigning

Fra og med nr. 67/Årgang 2023:
Abonnement i Danmark DKK 650,-
Abonnement i EU DKK 750,-
Abonnement i resten af verden DKK 850,-

**NÆSTE UDGIVELSE
20. APRIL 2023**

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

Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk
**6 numre
kr. 650,-**

Du modtager magasinet direkte i din postkasse.

Afsked med Mommarm-banen



Mommarm færgeleje i maj 1962. I baggrunden ventende tog med MP mod Sønderborg den 21. maj 1962, en helt normal situation (undtaget om lørdagen!). Foto HBDS.



Mommarm Færge station med rutebil til Sønderborg den 21. maj 1962. Foto HBDS.

Afgangstider

T O G MOD		FÆRGE MOD	
SØNDERBORG	FAABORG		
652	840		
655	1300		
830	1630		
1155	2105		
1305			
1620			
1620			
1835			
2045			
2050			
2100			
2225			

*) afgangstid, Hørnørk Færgeport

Driftsuregelmæssigheder

Af Jens-Christian Jensen

Modsat overfartens østlige punkt var der ved Mommarsk Færge ikke nogen by, kun de par bygninger inklusive stationsbygningen, som havde forbindelse med færgefarten. En lille flok passagerer havde samlet sig forude for at kunne gå i land inden bilerne, som fyldte vogndækket, blev "sluppet fri".

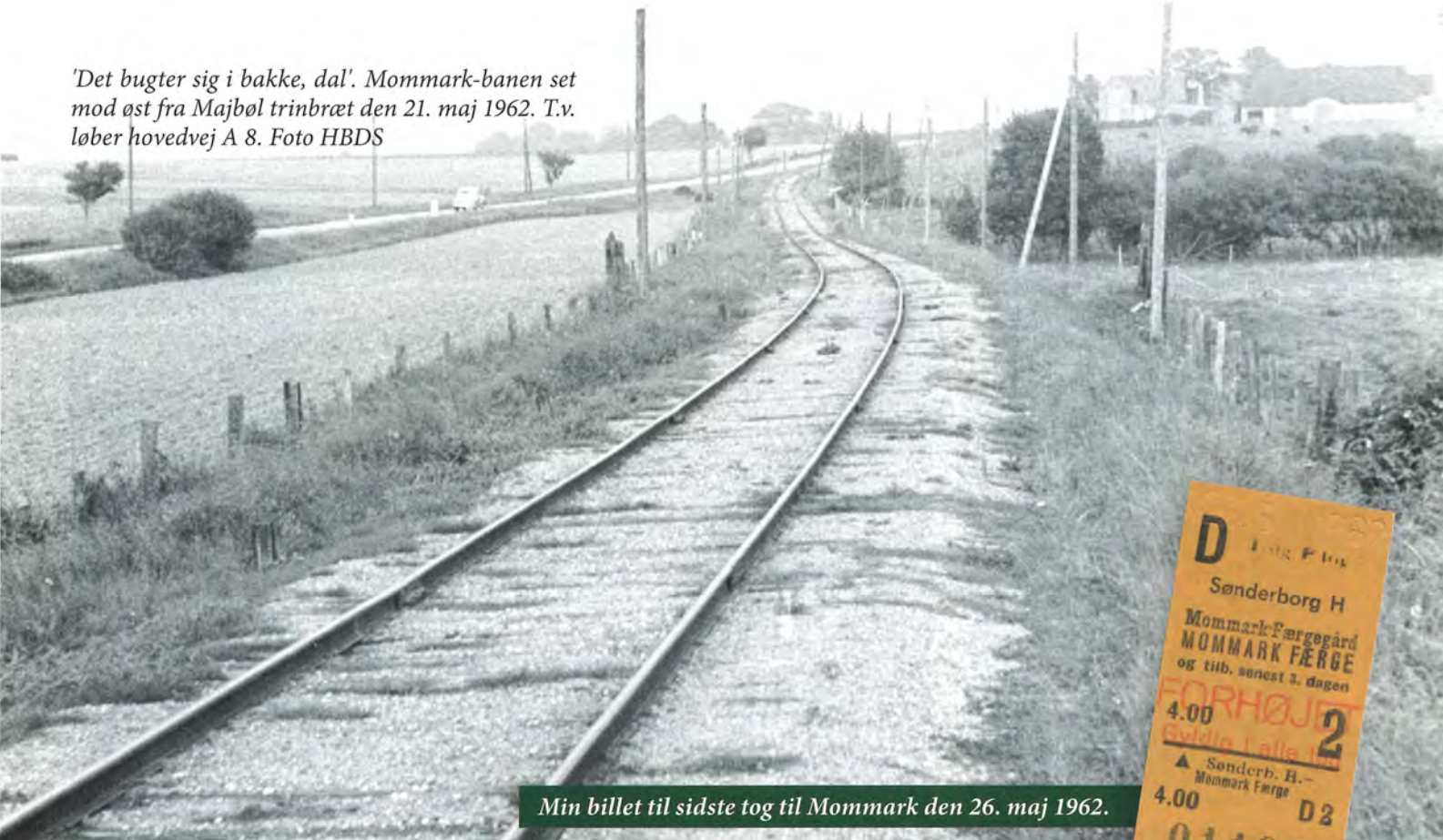
A black and white photograph of a narrow-gauge railway track. The track curves from the foreground towards the center of the image. On the right side of the track, there is a signal post with three horizontal arms. In the background, a small arched bridge crosses the track. The surrounding area is covered in grass and some trees are visible on the left and right sides.

se i dag. Ved planlægningen af rejsen havde jeg konstateret, at så godt som alle forbindelser på banen – herunder dem, der havde forbindelse med færgeren – efterhånden var erstattet af rutebiler. I alt var der kun tre daglige dobbeltture med tog på banen – og om lørdagen, altså i dag, kun to! Det lykkedes mig at spæne i land hen til bussen foran de andre passagerer og erobre det forreste sæde ved indstigningsdøren, hvorfra jeg bedst undervejs kunne skue både fremad og til siderne. Efter det første stykke vej fra havnen at have haft jernbanen på højre hånd svingede hovedvej 8 – og dermed bussen – ved Mommark Færgesø over banen på en viadukt for at fortsætte direkte østpå, mens banen kørte i en mere sydlig retning via Lille-Mommark. Her ved færgesøen var endestationen for Mommark-banen indtil færgerutens oprettelse i 1922, så viadukten må være bygget i forbindelse med sporets forlængelse frem til færgehavnen.

linien krydset frem og tilbage over landevejen; men ved ombygningen til normalspor i 1933 var banen blevet rettet ud, så den på hele strækningen nu holdt sig på sydsiden af landevejen. Her i Neder-Tandslet havde DSB bibeholdt den gamle amtsbanestation, som lå på vejens sydside, et besynderligt skrummel af en bygning, som syntes at indeholde alt muligt andet end dét, man forventede af en DSB-station. Men også ganske sjov i sin fremmedartethed! De steder, hvor amtsbanens stationer havde ligget nord for landevejen, havde DSB måttet bygge nye stationsbygninger syd for. Det gjaldt således i den næste landsby, Over-Tandslet, en nydelig, lille étplans bygning, i enkel og minimalistisk stil som andre af 1930'ernes DSB-stationer, tegnet af arkitekt Seest.

På vejen gennem landsbyerne var det svært at iagttage banen, som forløb "bag husene", men ude på landet kunne jeg så meget desto bedre studere forløbet af denne nok mest særprægede bane i DSB-familien. Det var tydeligt, at man under omsporingen af amtsbanen i 1930'erne – bortset fra de allerede nævnte forlægninger - ikke havde gjort

'Det bugter sig i bakke, dal'. Mommark-banen set mod øst fra Majbøl trinbræt den 21. maj 1962. T.v. løber hovedvej A 8. Foto HBDS



Min billet til sidste tog til Mommark den 26. maj 1962.



sig de store anstrengelser for at forbedre banens længdeprofil, for – hvor den forløb langs med landevejen – fulgte den i vid udstrækning også denne, bakke op og bakke ned! Efter at have passeret Kirke Hørup (station af "amtsbanetypen"), Vollerup og Spang (nyere DSB-stationer) forlod banen hovedvejen i en bue mod sydvest – for atter at møde denne inde i Sønderborg by, i form af "sporvejen" fra Sønderborg Bystation til Sønderborg H.

På Sønderborgs hovedstation ovre på Sundevedsiden var Mommark-toget allerede oprangeret og holdt klar til afgang i spor 3 til sin allersidste tur. De gange, jeg tidligere havde kørt med Mommark-toget, havde det oftest blot bestået af den enlige MP-vogn; men i dagens særlige anledning bestod det foruden motorvognen, MP 548, af tre FE-vogne (to-akslede personvogne med åbne endeperroner), alle fint pyntede med bøgeløv og papskilte med farvel-hilser (på MP-vognens front f.eks. denne: "Det er ikke for sjov – dét siger i hvert fald Skov!" (= P.E.N.Skov, DSB's daværende generaldirektør)). Efter at have sørget for behørig foto-dokumentation af dette blev jeg enig med mig selv om, at det bedste ville være at gå i forvejen op mod Bystationen og forevige togets sidste tur op gennem Jernbanegade. Som sagt så gjort. Det blev dog noget af et forhindringsløb, idet det halve af Sønderborgs befolkning (sådan så det i hvert fald ud)



Neder-Tandslet station var, som det fremgår af dette luftfoto, med sit sammensurium af forskellige funktioner og tilsvarende tilbygninger en "typisk amtsbanestation". Den blev uændret overtaget af DSB, og blev – indeklemt mellem banen og landevejen – benyttet af såvel tog som rutebiler. Foto: Sylvest Jensen 1939/Kgl.Bibl.



Over Tandslet station var af den nybyggede type, som DSB selv stod for. Foto fra den 21. maj 1962. Foto HBDS.



Stationen i Vollerup var en af DSB's nye. Den tidligere Vollerup station lå på nordsiden af landevejen og var amtsbanernes forgretningsstation mod Nordborg. Foto HBDS.



DSB's Sønderborg By station, oprindelig amtsbanernes hovedstation. Herfra løber Mommarmarkbanens spor ud i Jernbanegade, som den følger den næste kilometer ned til Alssundbroen og Sønderborg H. Foto HBDS



Alssundbroen (Chr. d.X.'s Bro) set mod vest den 21. maj 1962. Her løb Mommarmark-banen sammen med havnebanen (t.h.) over sundet og ind til Sønderborg H. Foto HBDS.



Sønderborg H. station, godsbangården og noget af havneløbet med oplagte Mærsk-skibe, set fra broen den 21. maj 1962. Foto HBDS.



Mommarmark-toget i Jernbanegade på vej mod broen den 13. maj 1962. Foto Ole Iskov.



MP 548 med sidste Mommarmark-tog på Sønderborg H. den 26. maj 1962. Foto JCJ.

havde taget opstilling op langs ruten. Fremme ved Bystationen var trængslen total, så det var næsten umuligt at få et ordentligt billede af toget, da det endelig kom – grundig forsinket af at måtte bane sig vej gennem folkemasserne. Foran toget vandrede værdigt et sortklædt hornorkester med høje hatte – en afskedshilsen fra den lokalpatriotiske forening "Æ Havbogasse". På sin videre færd fra Sønderborg By til Mommarmark passerende toget den ene landstation efter den anden fyldt med lokale beboere,

som var kommet ned for at vinke farvel til "den kære rumlekasse", som der stod på et banner. Hvis bare halvdelen af dem havde benyttet toget til daglig, havde der nok ikke været grund til at nedlægge banen, som en af de lokale aviser skrev næste dag. Fremme i Mommarmark Færge foretog MP 548 omløb og forlod straks efter med sin togstamme Mommarmark Færgestation for sidste gang.

På hjemturen gentog scenerne fra udturen sig, blot med endnu flere tilskuere på

stationerne. Det blev ikke til meget med den fotografering undervejs, jeg havde planlagt hjemmefra; men på den anden side havde det været en interessant – om end vemodig – oplevelse, som nok havde været pengene og rejsen værd.

I et senere nummer af "Spor og baner" vil vi bringe historien om Faaborg-banens historie efter 1962, om godsbangården, nedlæggelsen og "genopstandelsen" som vesterbanen SFvJ.



Togets tre personvogne (litra FE) var før afgangen fint pyntet med friske bøgekviste m.v. til deres sidste tur. Foto JCJ



Det sidste Mommark-tog baner sig vej gennem menneskemasserne i Jernbanegade. Foto JCJ.



Sønderborg By. På perronen ventende passagerer til det sidste Mommark-tog. Foto JCJ.



Trængsel til det sidste Mommark-tog på Vollerup station. Foto JCJ.



Her er afskedstoget ankommet til Mommark Færge station. Foto JCJ.



MP 548 laver omløb for sidste gang i Mommark Færge - for at returnere mod Sønderborg H. som tog 154. Foto JCJ.



Sidste tog til Sønderborg er klart til afgang fra Mommark Færge station den 26. maj 1962. Foto JCJ.

Snedronningen, De vilde svaner og Den lille Havfrue



Ståltoget med ME 1524 i aftenbelysning på Nivå Station den 29. Juni 2022. Foto Søren Josefsen.



Et sjældent syn på de danske skinner - godstoget Ståltoget trukket af ME 1524 ved Fredensborg den 8. juli 2022. Foto Christian Hansen.



Her passerer MZ 1457 med Ståltoget Fredensborg Station den 4. juli 2022. Foto Christian Hansen.



ME 1524 'Snedronningen' holder sammen med ME 1526 'De vilde svaner' i Ringsted den 8. juli 2022. Foto Christian Hansen.



ME 1526 'De vilde svaner' set fra en anden vinkel i Ringsted den 8. juli 2022. Foto Christian Hansen.

Af Flemming Søeborg

Det lyder jo som et eventyr, og det er det på sin vis også - måske med lidt omvendt fortegn, for knapt var de aldrende, larmende ME-diesellokomotiver afskibet til Sverige, førend nogle af dem vendte tilbage igen - men nu i let og yndefuld bemaling, inspireret af H.C. Andersens eventyr. Lokomotiverne (ME 1524, 1526 og 1533), der nu ejes af Nordic Re-Finance (NRFAB), blev nemlig i 2022 brugt blandt andet til at trække Ståltoget til og fra Stålvalseværket i Frederiksværk.

I forvejen ejede NRFAB seks ME-lokomotiver, og i årets løb købte firmaet alle resterende 26 ME-lokomotiver. De omlit-reres til TMe og vil fremover ikke blot kunne ses i Sverige, men også i Norge og altså også her, hvor DB Cargo har lejet dem til diverse kørsler med gods.

Det er jo dejligt, at disse tunge transportere kan foregå ad jernbanen - godset hører jo hjemme på jernbanen, så lad os håbe på en renæssance for denne tankegang - til glæde for klimaet, som alle taler om, men de færreste åbenbart gør noget ved.

Dekas' Q-familie forøges



Forbilledet for DSB-vognen QGR 35 158. Det kan lige fornemmes, at bremseshuset ikke hviler oven på vogntaget. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.

Af Vagn Holstein

Kort før jul sidste år blev Dekas' sortiment forøget med en del forskellige Q-vogne: Først og fremmest drejer det sig om tre forskellige DSB QGR-vogne med bremseshus, som passer fint til de nyligt lancerede PFR-vogne med bremseshus. Ikke mange af disse vogne beholdt deres bremseshus efter omlitreringen i 1941, men Dekas har fundet tre, hvoraf én endda har fået den nyere litrering med raster, i modsætning til den ældre litrering med "Last og Bdfl". QGR var et meget talrigt litra: 856 stk. Det var en standardgodsvogn med akselafstand 3,66 m og 16,3 m² bundflade.

De øvrige nyheder er "ordinære" Qc-type vogne fra privatbanerne: HHJ Q 168 som er hvidmalet, ØSJS Qc 143 i rødbrun samt kun fra Hobbykæden i Ålborg SB Q 207 og 209 ligeledes rødbrun.

Dybest set så er disse vognes grundtype fra Dekas blevet gennemgået tidligere,

men det er glædeligt, at vi nu også får Q-vogne med bremseshus. Det har vi ikke set, siden Hobbytrade tilbage i 2006 lancerede en omfattende serie Q-vogne fra mange forskellige privatbaner og DSB.

Dekas's nye vogne holder den høje standard, som Kasper Bang Jensen siden stiftelsen af Dekas har holdt og stadig forfiner, der er bl.a. glas i vinduerne i bremseshuset! Det er vanskeligt at se, at det kan gøres meget bedre, hvis det fortsat skal være til at betale, og det er Dekas' modeller: kr. 399,- for modeller med bremseshus og kr. 379,- for modeller uden, det er ikke urimeligt. Vognene er som sædvanligt letløbende, med meget korte pinoler, så akselgaflerne kommer meget tæt på hjulskiven - flot!

Hvis jeg endelig skal finde noget, der kunne forbedres, så må det være bufjerne: Vognene er udstyret med kurvebuffer, men man skal se meget godt efter for at se antydning af slidser, hvor man burde kunne se fjedrene. Det må kunne gøres bedre, så hellere undvære, at de er

fjedrende. En anden detalje, som ikke er helt skarp, er beslaget til at sætte en slutlanterne eller andet signal i. Vognsiden fremviser hele to af disse, selvom der kun bør være en på hver side, og i øvrigt kunne udformningen være mere overbevisende. Men vi er helt klart i småtingsafdelingen. QGR 35 720 har en sjov detalje: Ved omlitrering af ældre vogne var det almindeligt kun at opmale det område, hvor den nye litrering skulle stå. På modellen har man desværre byttet om på farverne: Feltet til den nye litrering burde være chokoladebrunt, og resten af vognen skulle være falmet rødbrun.

Næste store nyhed fra Dekas bliver den længe ventede CM-vogn, som indvarsler en helt ny standard for danske personvogne i model.

Dekas art. nr. DK-872419 DSB QGR 35 720. H0-model, epoke III.
Pris ca. kr. 399,-.



To varianter af QGR-vognen med den pletmalede 35 720 til højre.



hobby trades ældre model til venstre og Dekas' nye til højre - detaljerne er blevet finere og skarpere generelt, og så er der 'glas' i ruderne.



Her ses det, hvordan bremsehuset 'svæver' over vogntaget.



HHJ Q 168 - der er mange fine detaljer så som de sortmalede beslag på vognen.

Hobbykædens Q-vogne



Skagensbanens Q 202, formodentlig i Frederikshavn den 6. juni 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



SB 207 fra Dekas - en næsten nøjagtig gengivelse af forbilledet. Foto SoB.

Af Flemming Søeborg

Hobbykæden i Aalborg har udsendt en mindre serie af lokale Q-vogne fra Skagensbanen, SB. Vognene stammer fra serien Q 201-210, og for disse vogne gælder det, at de var bygget af Scandia i 1924. De var oprindeligt vacuumbremsede, havde håndbremse, men de fik trykluftbremse fra 1932.

Hobbykædens model af Q 207 er i dens seneste driftstilstand som RIV-mærket

vogn med revisionsdato den 24/4-62, dvs. ret tæt på 'udløbsdatoen' i 1968. Vognen har stjernehjul, hvilket klæder denne type vogne godt, og undervognen er matsort, mens overdelen er halvmat i en lysere brun nuance end DSB's - faktisk meget hen ad pletmalingen på QRB 35720. Ud over denne vogn er også udsendt nr. Q 209, ligeledes fra Hobbykæden.

Hobbykæden art. nr. 872423 SB Q 207. H0-model, epoke III. Pris ca. kr. 379,-.



Flotte detaljer som altid på modeller fra Dekas. Foto SoB.

DSB EB 3240 Vectron nr. 1.000



PIKOs model af jubilæumslokomotivet - flot og hurtigt omsat, men stadigvæk uden det skrå DSB-håndtag på dørene.



Forbilledet DSB EB 3240 ved leveringen. Foto Siemens via Piko..



Fronten på den nye udgave af EB-lokomotivet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

DSB kunne i 2022 fejre, at selskabet modtog Vectron-lokomotiv nr. 1.000 i serien af byggede lokomotiver - en virkelig succeshistorie. DSB's lokomotiv fik betegnelsen EB 3240, og selve lokomotivet fik fra Siemens side af en markant bemaling med et kæmpestort "1000" på siden - det var nok værd at markere. Det er i øvrigt sjældent, at DSB's lokomotiver på dén måde bliver særskilt markeret, jeg mindes kun, at My 1155 fik et banner over sidegitrene med teksten "DET 100:e NOHAB - GM - LOKET TILL DANMARK

Nå, men Piko, som var den første modeltogsproducent, der fremstillede DSB's Vectron, er ligeledes den første til at præsentere en model af nr. 1.000. Modellen adskiller sig kun i det ydre fra den første Vectron, der blev beskrevet i SoB nr. 56 i 2021. Dekorationerne på den nye model er flotte, præcise og knivskarpe, men stadigvæk uden det famøse, skrå DSB-håndtag på dørene - mærkeligt, at PIKO endnu en gang har overset dette.

Kører man moderne DSB, er modellen oplagt, medmindre man ønsker en mere hverdagsagtig maskine. Jeg kan forestille mig, at man på et eller andet tidspunkt bliver træt af at se på denne ret voldsomme dekoration, og DSB ommaler nok også lokomotivet engang ude i fremtiden. Modellen findes naturligvis i analog og i digital udgave med lyd.

Piko art. nr. 59736 DSB EB 3240 Vectron nr. 1.000.
Analog DC-H0-model, epoke VI. Pris ca. kr. 1.500,-.

Gennem 100 år har motorvogne og diesellokomotiver spillet en afgørende rolle ved de danske jernbaner



Gearkasseknas og dieselos
Tog med forbrændingsmotor gennem 100 år



Bogen skildrer de store linjer og afgørende tekniske tendenser i de 100 års udvikling af danske tog med forbrændingsmotor. Ledsaget af masser af illustrationer og lidt statistik fortælles om hvilke typer der var karakteristiske for de forskellige perioder.

Af John Poulsen, 200 sider i stort format, ca. 450 illustrationer, mange i farve. Vejledende salgspris kr. 399,-.

Udgives af Banebøger - Udkommer marts 2023.

Bogen fås i førende boghandler og modeltogsforretninger, på Danmarks Jernbanemuseum og på www.jernbaneboeger.dk

Damplokomotivet NPMB 4

Damplokomotivet NPMB 4 holder klar med særtog på Næstved Banegård den 19. marts 1961 - kort tid, før banen lukkede. Bemærk firtallet på skorstenen. Foto K.E. Jørgensen.



I det spæde forårsllys kører nr. 4 af sted med en lille vognstamme, bestående af NPMB A 11 og C 33.

Af Flemming Søeborg

Præstøbanen NPMB (Næstved-Præstø-Mern) - eller i begyndelsen blot PNB (Præstø-Næstved Banen) - var en privatbane på Sydsjælland, anlagt 1898-1900 mellem Præstø og Næstved. Banens hovedkontor, værksteder og remise lå i Præstø. DSB besørgede stationstjenesten i Næstved for NPMB. I 1913 blev PNB forlænget fra Præstø til Mern, hvor der lå en saftstation (sukkerroer), hvilket gav banen store godsmængder. Banen skiftede herefter navn til NPMB.

Den oprindelige PNB anskaffede tre ret små damplokomotiver, nr. 1-3, i 1899. Lokomotiv nr. 4 fra NoHAB blev købt i 1913, og det kørte ved banen lige til lukningen - i øvrigt lige som nr. 5, et lignende men nyere lokomotiv fra 1917.

Nr. 4 var af den meget udbredte type ved privatbanerne med akselrækkefølgen 1-C-T-, altså med én forløber, tre koblede drivhjul, men ingen tender. Lokomotivet havde sidevandkasser, udvendige cylindre med fladglidere, Heusinger-styring og overheder. Det

NÆSTVED-PRÆSTØ-MERN BANEN



DANSK JERNBANE-KLUB
37

Forsiden af den klassiske bog om NPMB med Nr. 4 med kofanger.

var udstyret med vacuumbremse. Forrest var anbragt en kofanger. I 1951 fik nr. 4 trykluftbremse. Lokomotivet havde efter svensk skik nummeret monteret foran på skorstenen.

Transporterne på NPMB gjaldt for størstedelens vedkommende sukkerroer, men også brændsel, tegl og landbrugsprodukter udgjorde godsmængden; til gengæld var passagertransporten af mindre omfang. Efter Anden Verdenskrig anskaffede NPMB et svensk skinnebussæt som den første privatbane herhjemme; dette sæt kom



Nærbillede af NPMB 4.



NPMB Nr. 4 set skråt bagfra med låget til kulkassen lidt på klem.



Nr. 4 med formiddagstoget, bestående af A 11 og C 33, et sted på strækningen.

til at danne forbillede for den efterfølgende bygning af et stort antal Scandia-skinnebusser til privatbanerne. Lokomotiv nr. 4 kørte ved NPMB til den bitre ende. Efter at banen blev nedlagt den 31. marts 1961, blev lokomotivet solgt til H.I. Hansen i Odense, hvor det senere i 1961 blev ophugget.

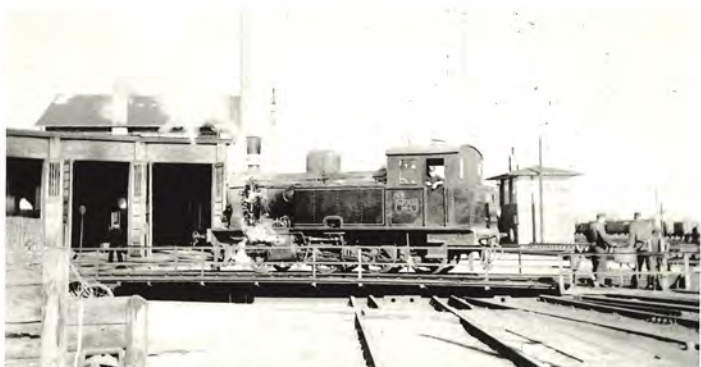
Model af NPMB nr. 4.

Det er ikke hver dag, at der kommer en ny model af et dansk privatbane-damplokomotiv - jeg tror, at eksemplerne kan tælles på én hånd, i hvert fald hvad kommercielle modeller angår. Felix Team ved Finn Lekbo har nu udsendt en håndbygget model af NPMB nr. 4, vægt 230 gram. Det lille lokomotiv - ca. 97 mm langt - er meget fascinerende at betragte - det er en ret enkel maskine uden mange detaljer. Her er det navnlig den nærmest fritsvævende kedel, der udmærker sig, men også den høje skorsten og de ret store, nittede vandkasser præger maskinen. Dog synes dommen at sidde lidt for langt fremme på nr. 4 - og så mangler firtallet på skorstenen. Felix Team har i samme serie lavet NPMB nr. 5 samt HHJ nr. 10 og 11.

Lokomotivet er i denne udgave udstyret med dekoder. Det kører absolut lydefrit og er nemt at manøvrere. Det er som altid meget fascinerende at se gangtøjet i bevægelse, og det gælder selvfølgelig også på denne model, der er indbegrebet af godt, solidt og ordentligt håndværk. Dele af gangtøjet sidder lidt lavt, hvorved det skraber på ballasten visse steder (bane-



NPMB Nr. 4 tager vand i Præstø på en udflugt. Foto Robert Madsen.



NPMB 4, øjensynligt uden kofanger, men med sneplove, på drejeskiven ved Næstved remise. Foto Just Andersen.

Næstved-Præstø-Mern Banen

Præstø
Telefon Præstø 203

Besøg det skønne Præstø. Rejsen er
en Nydelse med Banens svenske
Skinnebus.

Annonce for NPMB i Jernbanebladet 1947.



NPMB 4 på Præstø Banegård med udflugtstoget. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Udsigt over Præstø Banegård med henstillet vognmateriel, juni 1959. Foto Erik V. Pedersen.

18. Næstved-Præstø-Mern og omvendt (privat)

		HVERDAGE												SØN- OG HLDG.											
		København H. 15. af												Slagelse 31. af											
km	Takst	5 4	5 6	8 86	5 18	8 186	5 8	5 10	5 12	5 4	5 56	5 6	5 8	5 60	5 62	5 12	5 66								
0	Enk. Dobb.	Næstved	af	9.35	13.55	15.45	16.32	16.45	17.10	19.10	23.05	9.35	12.00	13.55	17.10	20.15	23.05	1.10							
4	0.80	Rønnede	af	9.40	14.00	15.50	16.42	16.59	17.20	19.20	23.15	9.40	12.10	14.05	17.20	20.25	23.15	1.22							
6	1.25	Næstved	af	9.45	14.05	15.55	16.47	17.09	17.26	19.25	23.21	9.45	12.15	14.11	17.26	20.30	23.21	1.28							
7	1.25	Brandeleve	af	9.50	14.10	16.00	16.52	17.14	17.31	19.30	23.27	9.50	12.20	14.16	17.31	20.35	23.27	1.34							
11	1.90	Bogesø	af	9.54	14.11	16.01	16.53	17.15	17.32	19.31	23.28	9.54	12.25	14.21	17.36	20.40	23.28	1.40							
12	2.10	Askov Huse	af	10.00	14.16	16.06	16.58	17.20	17.37	19.36	23.33	10.00	12.30	14.26	17.41	20.45	23.33	1.46							
14	2.10	Snersø	af	10.05	14.21	16.11	17.03	17.25	17.42	19.41	23.38	10.05	12.35	14.31	17.46	20.50	23.38	1.52							
15	2.40	Lille-Røstinge	af	10.10	14.26	16.16	17.08	17.30	17.47	19.46	23.43	10.10	12.40	14.36	17.51	20.55	23.43	1.58							
17	2.40	Tapperne	af	10.15	14.31	16.21	17.13	17.35	17.52	19.51	23.48	10.15	12.45	14.41	17.56	21.00	23.48	2.04							
21	3.00	Fakinge	af	10.20	14.36	16.26	17.18	17.40	17.57	19.56	23.53	10.20	12.50	14.46	18.01	21.05	23.53	2.10							
23	3.00	Præstø	af	10.25	14.41	16.31	17.23	17.45	18.02	20.01	24.00	10.25	12.55	14.51	18.06	21.10	24.00	2.16							
26	3.30	Præstø	af	10.30	14.46	16.36	17.28	17.50	18.07	20.06	24.05	10.30	13.00	14.56	18.11	21.15	24.05	2.22							
28	3.70	Skibinge	af	10.35	14.51	16.41	17.33	17.55	18.12	20.11	24.10	10.35	13.05	15.01	18.16	21.20	24.10	2.28							
30	3.70	Skibinge	af	10.40	14.56	16.46	17.38	17.60	18.17	20.16	24.15	10.40	13.10	15.06	18.21	21.25	24.15	2.34							
33	4.00	Mern	af	10.45	15.01	16.51	17.43	18.05	18.22	20.21	24.20	10.45	13.15	15.11	18.26	21.30	24.20	2.40							
km	Takst	5 1	5 5	8 85	5 17	8 17	5 9	5 11	5 1	5 5	5 7	5 7	5 1	5 5	5 7	5 1	5 11	5 13							
0	Enk. Dobb.	Mern	af	6.35	9.45	12.00	14.55	15.40	18.05	20.35	6.35	9.45	12.50	15.40	19.15	20.35	22.33								
5	1.00	Lille-Røstinge	af	6.40	9.50	12.08	15.00	15.47	18.10	20.40	6.40	9.50	12.55	15.47	19.20	20.40	22.38								
8	1.25	Skibinge	af	6.45	9.57	12.17	15.07	15.55	18.17	20.47	6.45	9.57	13.02	15.55	19.27	20.47	22.45								
10	1.50	Præstø	af	6.50	10.00	12.20	15.10	15.58	18.20	20.52	6.50	10.00	13.05	16.00	19.30	20.52	22.50								
12	2.40	Fakinge	af	6.55	10.11	12.47	15.20	16.11	18.30	21.03	6.55	10.11	13.15	16.11	19.41	21.03	23.00								
17	2.40	Lille-Røstinge	af	7.00	10.16	12.55	15.25	16.17	18.35	21.09	7.00	10.17	13.20	16.17	19.47	21.09	23.05								
18	2.80	Snersø	af	7.05	10.21	13.03	15.30	16.23	18.40	21.14	7.05	10.22	13.25	16.23	19.53	21.14	23.09								
20	2.80	Askov Huse	af	7.10	10.26	13.08	15.37	16.30	18.46	21.19	7.10	10.27	13.30	16.28	19.58	21.19	23.15								
21	3.00	Bogesø	af	7.15	10.31	13.13	15.42	16.35	18.51	21.24	7.15	10.32	13.35	16.33	20.03	21.24	23.19								
26	3.30	Brandeleve	af	7.20	10.36	13.18	15.47	16.40	18.56	21.29	7.20	10.37	13.40	16.38	20.08	21.29	23.24								
27	3.90	Brandeleve	af	7.25	10.41	13.23	15.52	16.45	19.01	21.34	7.25	10.42	13.45	16.43	20.13	21.34	23.29								
30	3.90	Rønnede	af	7.30	10.46	13.28	15.57	16.50	19.06	21.39	7.30	10.47	13.50	16.48	20.18	21.39	23.34								
33	4.00	Næstved	af	7.35	10.51	13.33	16.02	16.55	19.11	21.44	7.35	10.52	13.55	16.53	20.23	21.44	23.39								
		Slagelse 31. af	af	7.40	10.56	13.38	16.07	17.00	19.16	21.49	7.40	10.57	14.00	16.58	20.28	21.49	23.44								
		København H. 15. af	af	7.45	11.01	13.43	16.12	17.05	19.21	21.54	7.45	11.02	14.05	17.03	20.33	21.54	23.49								

a Over Ringsted.

b Over Ringsted, Lø dog 16.20 over Køge.

c Over Ringsted og kun Lø.

d Over Ringsted og kun Lø.

e Se endv. over Ringsted 21.30.

f Over Ringsted; 26/5 dog 18.05.

18

Sommerekøreplan 1954 for NPMB. Slg. SoB.

kolonnen må vist på arbejde og omprofilere tracéen!). Bufferne er fjedrende, håndbøjler m.v. er påsatte dele i tråd med en blank overflade - pudseren har været flittig i Præstø! - mens selve kedlen og førerhuset er lakeret på en måde, så de virker 'olierede' eller godt tilsølede - et damplokomotiv er jo ikke rent ret længe ad gangen. Fabriksskiltene er af ætset metal, og et par meget spinkle og fine lanterner (uden lys) er monteret for og bag. Koblingerne er ret enkle og består blot af et par kroge.

Under forreste pufferplanke er monteret et par sneplove, hvilket virker lidt påfaldende, idet næsten alle billeder af nr. 4 viser maskinen med kofanger. Imidlertid er der i bogen om NPMB på side 26 et billede fra 1938, der tydeligt viser maskinen med sneplove, og et senere billede af Nr. 4 på drejeskiven i Næstved viser også, at maskinen havde sneplove, så man har formodentlig monteret dem hvert år op til vinteren. Vin-



Detalje af gangtøjet på nr. 4.

terbilleder fra NPMB viser, at der kunne falde meget store mængder sne, der i dagevis kunne blokere jernbanetrafikken. På førerhusets bagvæg er der en kulkasse, hvor det ene låg er delvist åbnet, således at man kan se kullene.

Det er en model, der kører godt, stille og stabilt, og endnu en gang bliver man mindet om, hvor mange forbilleder, der er at tage fat på for vore modeltogsproducenter - bare der var bedre salg i sådanne maskiner, der kunne retfærdiggøre en serieproduktion i større stil!

Blandt de kommende modeller fra Felix Team kan ventes Lille P samt H-maskinen fra DSB.

Felix Team: NPMB 4. Håndbygget damplokomotiv. H0-DCC-model, epoke I-III. Pris ca. 13.000,- kr.

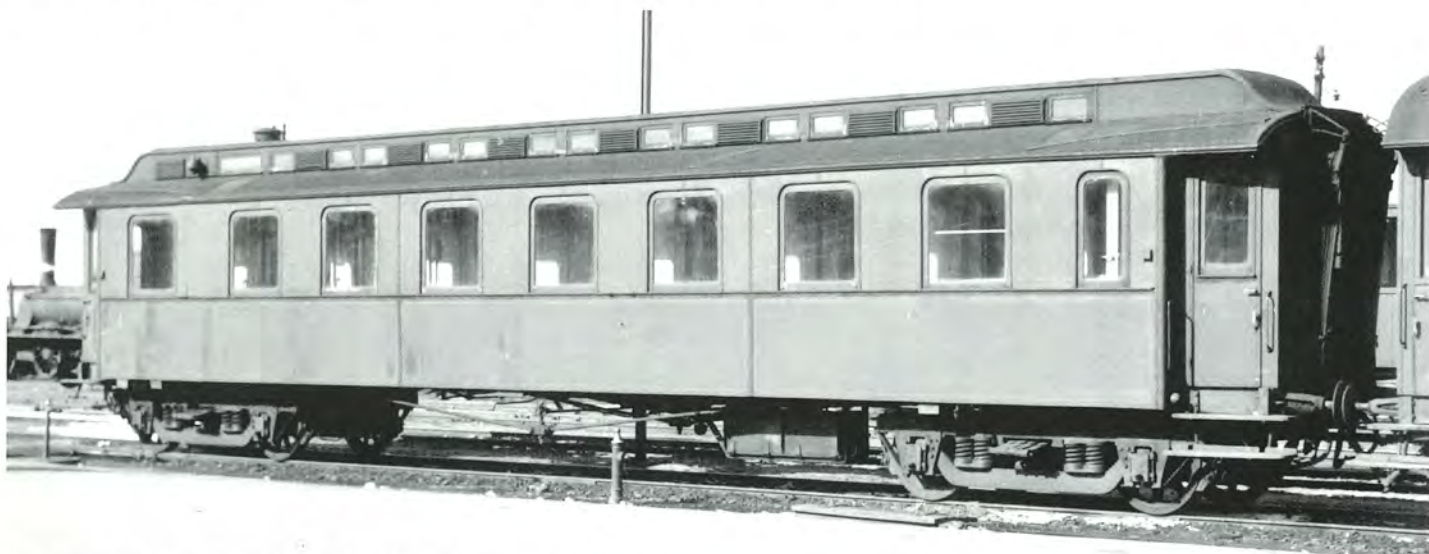
DSB's ombygningsvogne med bogiecenter tapafstand 12,5 m

af Peter Abel og Vagn Holstein

Dekas har præsenteret os for meget fine prototypemodeller af otte-fags CM-vognene 2193 - 2202. De har vakt berettiget interesse og forventninger. Dekas har valgt vogne med bogiecenter tapafstand 12,5 m, fordi det giver mulighed for i fremtiden at producere mange forskellige vogntyper på den samme undervogn. Modulet giver tillige passende, ikke alt for lange bogievogne til modeljernbanen.

Vi vil give et overblik over, hvad der fandtes af ombygningsvogne hos DSB med denne tapafstand. Langt de fleste af vognene med 12,5 m tapafstand stammer fra de meget talrige CN-vogne, dvs. kedelvogne (efter 1941 litra CMK) som i årene 1908-24 blev bygget i et antal af 84 stk. De allerseneste otte stk. fra 1924 var teakbeklædte med spejlglasruder, alle øvrige var pladebeklædte og med vinduer i træramme. En pladebeklædt, nr. 2465, blev ændret til teakbeklædt.

Alle vogne havde tagrytter. De ni teakbeklædte vogne blev aldrig ombygget og kunne også være en idé til en fremtidig model. CMK 2494 - 2499 (teaktræsbe- klædte) blev omlitreret til CMT 2468 - 2470, efter at kedlerne blev suspenderet (taget ud af drift) i 1958.



Tidligere CN fra serien 11001 til 11076. Foto: P. E. Clausen 1952.



Tidligere CN fra serien 11077 til 11084. Foto: H. True 1960.

Efter at behovet for kedelvogne dalede, indgik en betydelig del af de ældste af vognene fra tidligt i 1930'erne i det store "ombygningscirkus", og genopstod som andre vogntyper, såvel midt- som sidegangsvogne, adskillige også som kombinerede vogne med pakrum:

35 Cn kedelvogne ombyggedes til

10 stk.	CM	2193 - 2202	otte-fags vogne (Dekas' model)
7 stk.	CME	2421 - 2427	tre typer med pakrum
4 stk.	CMK	2475 - 2478	kedelvogne til brug i "Englænderen"
4 stk.	CO	2651 - 2654	storrumsvogne
10 stk.	CPE	2984 - 2993	storrumsvogne m. pakrum

Fra et modelmæssigt synspunkt er de kombinerede vogne CME og CPE særdeles interessante.

En anden stor del af CN-vognene forkortedes ved ombygningen, og blev til CP-vogne af den talrige standardtype, som Heljans CP, men de skal ikke yderligere omtales her.

En mindre del af DSB's vogne med 12,5 m tapafstand fremkom fra andre vogntyper. Det var bl.a. tidligere kursvogne, AT og CT (gl. litrering) med noget bredere endegavle, som blev til ASM- og Co-vogne. Af de allerældste, korte CM-vogne fra 1896-1905, som også havde 12,5 m tapafstand, fremkom desuden ved ombygning i 1933 Bp 761, efter 1941 AR 110, samt i 1935-36 ni stk. CP-vogne, 2801- 2809 som med sine spejlglasruder og karakteristiske vinduesinddeling adskilte sig fra de almindelige CP-typer. Alle fire nævnte vogntyper ville være særdeles velkomne i model.

4 stk. ASM 191-194:

1./2. kl. vogne med to kupeer 1.kl.
ombygget fra fire AT-kursvogne (Ltr. før 41)

3 stk. CO 2761-2763:

storrumsvogne
ombygget fra tre CT-kursvogne (Ltr. før 41)

9 stk. CP 2801-2809:

storrumsvogne

1 stk. AR 110:

1./2. kl.-vogn med tre kupeer 1.kl.
ombygget fra ti gamle CM vogne

Billedoversigt

Her følger en oversigt i billeder over stort set alle de omtalte vogne i deres endelige udformning og med oplysninger om, hvor de stammer fra.



CM 2200 i Fredensborg 1972, fra serien CM 2193 til 2202, oprindelig CN i serien 11001 til 11053 Scandia 1908-10, ombygget 1935-36 i Ar (Aarhus). Foto: Erik Juul-Pedersen



CME 2422 København H 1964, oprindelig CN i serien 11019 til 11034 Scandia 1909, ombygget 1934-35, igen ombygget i 1956 i Kh. Foto: Jens Bruun Pedersen



CME 2421 Fredericia, fra serien CME 2421 og 2423, oprindelig CN i serien 11019 til 11034 Scandia 1909, ombygget 1934-35 i Ar og Kh (København). Foto: H. True



CME 2427 Esbjerg 1959, fra serien CME 2424 til 2427, oprindelig CN i serien 11001 til 11053 Scandia 1908-10, ombygget 1938 i Ar. Foto H. True



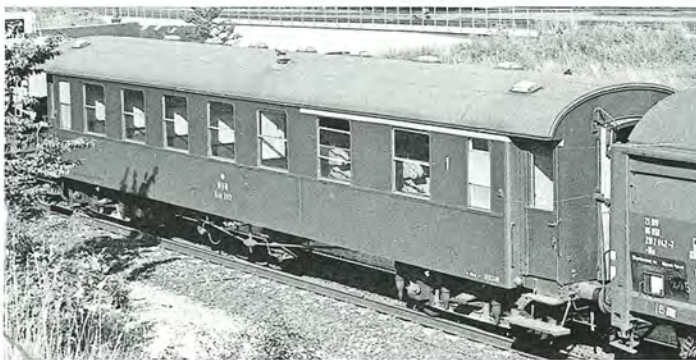
CMK 2476 Randers 1957, fra serien CMK 2475 til 2478, oprindelig CN i serien 11054 til 11070 Scandia 1911-12, ombygget 1949 i Kh. til "Engländeren". Foto H. True



Co 2654 i 1959, fra serien 2651 til 2654, oprindelig CN i serien 11001 til 11053, Scandia 1908-10, ombygget i 1937 i Kh og Ar. Foto H. True



CPE 2987 Odense 1968, fra serien CPE 2984 til 2993 oprindelig CN i serien 11001 til 11074 Scandia 1908-13, ombygget 1939 i Kh. Foto Arne Kirkeby



ASM 192 Århus 1968, fra serien ASM 191 til 194, oprindelig AT i serien 261 til 264 Scandia 1912, omlitret 1941 til ASM, ombygget 1952 Ar. ASM 193 nedklasseret til CMZ 2281 i 1965. Foto S. Balle



Udstillingsvogn 765, tidligere Co 2763 1966, fra serien Co 2761 til 2763, oprindelig CT i serien 1283 til 1285 Scandia 1912, ombygget 1939-44 Kh. Foto P. Thomassen



CP 2802 i 1959 fra serien CP 2801 til 2809, oprindelig CM i serien 10291 til 10300 Scandia 1896-1905 ombygget 1935-36 Kh. Foto H. True



AR 110 i 1956, oprindelig CM i serien 10291 til 10295 Scandia 1905, ombygget 1933 til BP 791 Kh, omlitret 1941 til AR 110. Foto H. True

E-rindingsbilleder



E 967 med tog P 952 på Århus H.
før afgang den 16. maj 1966.

1



2

E 967 tog P 952 bestående af to Cp-vogne ved Åhavevej, Viby J.
den 10. maj 1966.

Tekst og fotos: Ole Linå Jørgensen.

Fra mit barndomshjem i en lejlighed på Vestergårdsvej i Viby J. var der udsigt til den sydlige ende af Viby station og dermed også de forbigående DSB-tog mod Hasselager og omvendt. Fra den anden side af huset kunne vi skimte jernbanen nordpå før Brabrand station. Alt i alt var jeg godt orienteret om toggangen, da jeg købte mit første fotografiapparat i 1966. Jeg vidste, at der fast på hverdage kørte et damptrukket persontog, tog 952, fra Århus til Fredericia kl. 16.25. Det måtte fotograferes først på Århus H, derefter på broen over Åhavevej og endelig ud for den nordlige indkørsel til Viby station ved det tidligere ledvogterhus for overkørslen Gammel Horsens Landevej, nu Holme Ringvej. På to af billederne er toget oprangeret E + B + Cp, mens oprangeringen på broen over Åhavevej er E + to Cp.

4. Intet var dog sikkert. Da jeg den 8. april 1969 skulle med tog E 70 første del af vejen til Sønderborg med afgang fra Århus H kl. 16.10, havde jeg forventet at se en E-maskine for til 952. Man nej, R 963 var på vej ind for at koble på.



3

E 967 foran tog P 952 Viby J. den 18. maj 1966. Toget består af en B- og en Cp-vogn.



4

R 963 bakker hen til vognstammen på Århus H. den 8. april 1969.



5

E 967 hensat på Aarhus Mdt den 1. december 1968. Til højre ses Mo 1824.



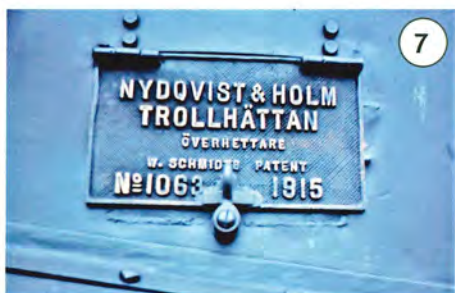
6

E 967 afventer dens videre skæbne på Aarhus Mdt. den 1. december 1968.



8

E 969 henstillet i Langå den 6. august 1973.



7

Fabrikspladen på E 967 på Aarhus Mdt. den 1. december 1968.

5-7. Næste gang jeg stødte på E 967 var 1. december 1968, da lokomotivet stod uden for maskindepotet i Århus og var ved at blive demonteret. Det var blevet hensat nøjagtig en måned før.

8. Næste og sidste møde med E 967 var i Langå, da det i en periode indtil 1972 stod og rustede sammen med E 969, der ses på billedet fra 6. august 1973.

9. I sommeren 1967 var hele familien på sommerferie i Aalborg, hvor min far havde fundet et hotel, der sikkert var billigt og lå lige ved banegården. Dengang foregik alle familiens længere rejser med tog. Fra hotelværelset var der en herlig udsigt til lokomotivremisen, og min bror og jeg var ikke sene til at finde ud af, at der kom en E-maskine omkring kl. 7 om morgenen. Efter at være afkoblet toget kørte maskinen til forsyning med kul og vand. Som det ses på billedet, indskrænkede kulgården sig til to P_B-vogne, hvorfra man skovlede kullene ned i de små kulvogne, som kunne hejSES op over tenderen og bundtømmes. Jeg har noteret, at den 26. juni 1967 stod E 967 i remisen og E 974 udenfor. Den 27. juni var det E 984, der kom med morgentog. På billedet ses E 979 den 30. juni.



9

E 979 på det beskedne depot i Aalborg den 30. juni 1967.

10



E 976 med langt godstog i Kongsvang den 15. juli 1967.

11

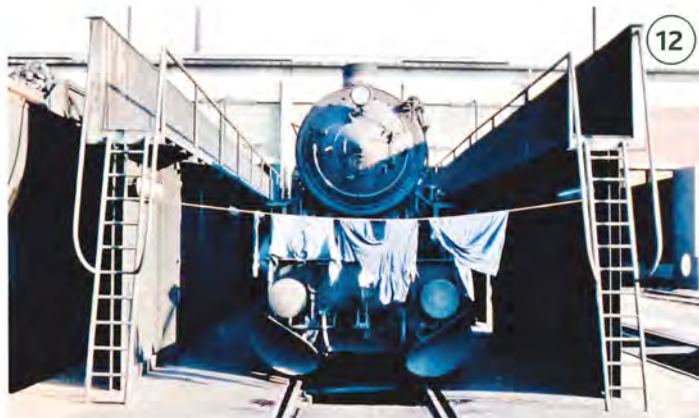


E 976 i Kongsvang den 15 juli 1967.

10-11. En anden sikker træffer i Århus i 1967 var et godstog, der kørte fra Århus omkring kl. 9.30 om lørdagen. Det var trukket af en E-maskine, der på billedet fra 15. juli 1967 ses ase op ad den første del af bakken mod Hasselager. Fyrbøderen ser ud til at være en smule bekymret over dampudviklingen ved venstre cylinder ved passage af Viby Gasværk. De maskinyndige læsere kan nok afgøre, om han havde grund til det. Et par uger senere var det slut med damp i godstoget. Ved min observation fra hjemmet sås godstoget at være godt forsinket allerede i Viby. Lidt efter at godstoget havde passeret den automatiske mellemblok i Viby, holdt det efterfølgende persontog 934 til Fredericia for stop ved signalet og afventede, at godstoget skulle nå til Hasselager, så mellemblokken kunne gå på grøn. Fra mit observationssted i barndomshjemmet kunne dampskyen følges hele vejen op ad bakken i adstadigt tempo næsten til Hasselager. Efter næsten tre kvarters ophold for stop i Viby kunne persontoget fortsætte til Hasselager, hvor man kan gætte på, at det har overhalet godstoget. Det blev sidste gang med damp for det godstog. De mere kyndige udi tjenestekøreplaner vil muligvis have indvendinger mod tiderne, og så har de sikkert ret. Jeg har ikke rådighed over sådanne, og hukommelsen er ikke helt skarp efter så mange år.

12-13. Det var en fordel at have en onkel, der var remisearbejder i Fredericia. Det gav adgang til området med damplokomotiver bag remisen i Fredericia som her den 24. august 1968. E 976, der havde trukket godstoget på billedet før, holdt søndagsfri i dampspulingsporet, og min onkels arbejdstøj hang til tørre foran. E-maskiner var ikke så interessante at fotografere, for dem var der mange af; men R 959 måtte jeg have et billede af, og så kom der lidt af en E-maskine – ukendt nummer – med. R 959 kom i øvrigt til at krydse E-maskinernes spor nogle år senere. R 959 blev udrangeret i 1973 og derefter udlejet til Albani-bryggerierne i Odense som dampkedel. Den daværende oliekrise medførte,

12



E 976 på Fredericia Mdt den 24. august 1968. Arbejdstøjet tørres.

13



R 959 på Fredericia Banegård den 24. august 1968 med ukendt E-maskine til højre.

te, at nogle virksomheder gik tilbage til kulfyrede dampkedler, således også Albani-bryggerierne. R 959 havde fået afmonteret sine kobbelstænger for at komme op på vognbjørnen. For dampproduktion behøvedes disse ikke. Da lokomotivet landede hos Albani, kom drivhjulene til at stå i lidt forskellig vinkel i forhold til hinanden, så kobbelstængerne ikke umiddelbart kunne påsættes. På Albani syntes man, at lokomotivet skulle se rigtigt ud, så man skar kobbelstængerne over med en skærebrynder og hæftesvejsede dem efter påsætning i flere dele. Det var derfor en lidt tvivlsom ide at tage lokomotivet tilbage til bevaring; men en privatmand købte det og forærede det til DJK, som igen i 1982 byttede det med Jernbanemuseets E 999, der var brændt i remisen i Struer den 7. november 1981. Jernbanemuseet lod R 959 ophugge i 1985. En restaurering af lokomotivet ville være blevet dyr, da der oven i de andre omkostninger var kommet udgifterne til et par nye kobbelstænger.



Prøvekørsel af E 976 med H 790 i baggrunden på Aarhus H. den 25. november 1967.



E 974 med godstog i Langå den 19. juni 1969.

14. Under en travetur i Århus en lørdag formiddag, den 25. november 1967, observeredes damp over banegraven. Det var E 976, der blev prøvekørt på Centralværkstedets spor af værkmesteren og lærlingene. På stiksporet til venstre på billedet ses H 790, der i nogle år stod henstillet der og vistnok af og til blev brugt til belastningsprøve. Undervejs blev lokomotivet oven i købet malet. Tidligere havde der stået en af de helt gamle kørekraner, der var blevet udrangeret.

15. Under et besøg i Langå den 19. juni 1969 passerende E 974 med et godstog nordpå.

16. Den 6. december 1970 var E 974 netop blevet hensat et par dage før på et af sporene foran oliebeholderne. Der var stadig kul på tenderen; mens de åbne klapper til vandtanken måske fortalte, at der ikke var vand på lokomotivet.

17. Med udgangen af marts 1969 lukkede Aalborg Privatbaner, og i den anledning var jeg på en rundtur i januar med udgangspunkt i det tidligere omtalte hotel i Aalborg. Det forhindrede dog ikke, at jeg kunne se lidt på DSB i Aalborg. Den 23. januar holdt E 969 under damp som reserve, mens E 966 holdt kold bagude. I august 1973 holdt E 969 kold og rusten i Langå og ventede på ophugning.

18. Allerede i 1970 havde E 991 skilt sig ud som det foretrukne udflugtslokomotiv. Den 19. september var lokomotivet lige kørt under Ringgadebroen i Århus med et udflugts-tog med engelske jernbaneentusiaster.



E 974 henstillet i Aarhus den 6. december 1970.



Den opfyrede E 969 som reserve med E 966 i baggrunden. Aalborg den 23. januar 1969.



18. E 991 med udflugtstog i Aarhus den 19. september 1970.

19-22. Efterfølgende kørte lokomotivet i depot og blev forsynet med vand og kul. Ved maskindepotet holdt E 976, der var hensat i november året før, og VLTJ 5 var i Århus for at køre MHVJ's veterantog mellem Århus Ø. og Lystrup i forbindelse med Århus Festuge.

23. Måned før havde E 991 kørt for deltagerne i MOROP-kongressen i København. Den 5. august 1970 var E 991 i Fredericia Maskindepot, og der så ærligt talt noget mere rodet ud end to år tidligere.

(fortsættes)



E 991 på vej i hus i Aarhus den 19. september 1970. Til højre skimtes en MH-maskine.



E 991 med særtogsplade ved remisen i Aarhus den 19. september 1970.



Aktivitet med E 991, E 976 og VLTJ 5 på Aarhus Mdt. 19. september 1970.



E 991 får kul på Aarhus Mdt. den 19. september 1970.



E 991 på Fredericia Mdt. i anledning af MOROP-kongressen. 5. august 1970.

Trolleybusser i H0



Fischer EWF-vognene, bemærk EWF-initialerne på den hvide vogn.



Rivarossi-vognen set bagfra - en flot vogn.

minobus



Minobus

A 6 wheel trolleybus, an exact 1:80 scale Alfa Romeo prototype - Powered by 4-12 central axle through worm wheel transfer steep gradients and has a very wide range automatically controlled by the overhead arms - Very accurate details - Internal lighting following colours: Light blue, red and grey with brown roof. Length: 15 cms. Weight: about 260 grs.

Nothing is more thrilling than seeing a small trolleybus run along its intricate course on a layout only steered automatically by the very sensitive trolley arms. If the line is properly laid, the Minobus will run along its course with great precision passing every time exactly on the same path; this will permit the placing along the road of some stationary cars and figures without any danger of collisions. A railway layout cannot be really complete without this most attractive action model which is particularly suitable for permanent installations.

MINOBUS

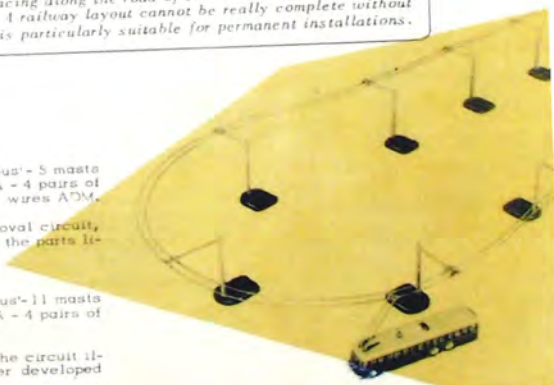
Complete set including: 1 trolleybus 'Minobus' - 5 masts - 1 mast with current intake leads PMA - 4 pairs of curved wires ACM - 2 pairs of straight wires ACM. Weight: about 1550 grs.

5 masts and wires in this set form an oval circuit, which can be further developed by using the parts listed on page 41.

MINOBUS Lusso

Complete set including: 1 trolleybus 'Minobus' - 11 masts - 1 post with current intake leads PMA - 4 pairs of shaped wires ACM. Weight: about 2800 grs.

7 masts and wires in this set can form the circuit illustrated in this page, which can be further developed using the parts listed on page 41.



Rivarossi-vognen set forfra, hvor man kan se placeringen af den højre stang, der sidder mere midtfor.

Side fra Rivarossis katalog.

Tekst og fotos Olaf Hermansen

FISCHER EWF Europe

Det begyndte i 1950 i Bayern, at en herre ved navn Ernst Wilhelm Fischer fremstillede en trolleybus i en let forstørret H0-skala, drevet af en el-motor og styret af luftledninger, der gav strøm og styrede forakslen. Modellen blev solgt under navnet EWF Europa. Bussen, hvortil der var en anhænger, mindede en del om en Büssing.

RIVAROSSI

Omtrent samtidig fremstillede man lige syd for alperne, i Como hos Rivarossi, en ganske nydelig model af den treakslede Alfa Romeo T110AF trolleybus, der siden 1938 var almindelig i flere ita-

lienske byer. Rivarossi kaldte deres bakkelitbus for Minobus, skalaen var 1/80, og de fremstillede systemet fra 1950-57. Til forskel fra andre fabrikater, hvor man selv skulle bøje/bukke køreledningen, var de her formstøbt til kurver, så det var meget præcist. Der fandtes tre udgaver, lige, buet og en S-kurve.

RICO

I 1953 kom der en Rivarossi-kopi fra et spansk firma med navnet Rico. Forbilledet var her en lidt nyere Alfa Romeo-bus, 140AF. Den store forskel var, at overdelen her var udført i presset blik! Rico-modellen blev ikke den store succes, og fabrikationen var kortvarig. Derfor er modellen yderst sjælden.



Rivarossi startsat - bemærk hunden på illustrationen.



Henschel-bussen fra Eheim.



Henschel-bussen med en-akslet anhænger fra Eheim.

EHEIM - BRAWA

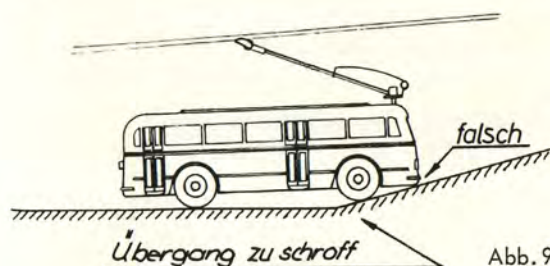
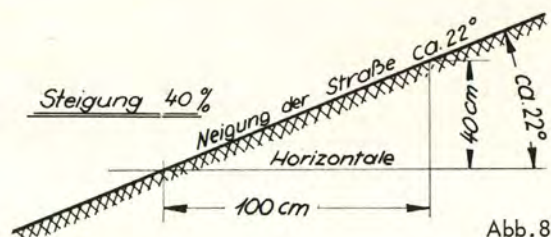
Den største og mest kendte producent var Gunther Eheim fra Elingen. Han var tidligere testpilot og senere ansat hos Fischer. Da Fischer gik konkurs, overtog Eheim firmaet og udviklede en ny og noget mindre trolleybus i plastic, der er den mest almindelige model. Forbilledet ligner en Büssing. Det var i 1954, og i de følgende år skete der en del. Der kom en anhænger, og i 1956 lancerede firmaet en model af en tre-akslet Henschel-bus med tagvinduer og forkofanger af metal. En én-akslet bagageanhænger med baglygter kom der også til den. Busserne blev solgt enkeltvis, i startsat med master og køretråd samt i samlesæt. Senere kom de med en lang, leddelt Henschel-bus.

Eheims busser kørte i begyndelsen på flade, lodrette køretråde, ligesom Fischers. De virkede lidt kraftige, men var solide og blev ikke presset opad af trolleystængerne. I begyndelsen af 1960'erne skiftede Eheim til en tynd, rund tråd, der var pænere at se på. Masterne blev spinklere, og trolleystængerne kunne laves pænere, men trådene kunne på lange lige strækninger blive presset opad. Tilbehøret var stort. Elektriske sporskift, der lå i en lille kasse oven på køretråden. Kryds med stoplys, igen oven på tråden. En jernbaneoverkørsel, der holdt bussen tilbage, indtil toget var passeret med meget mere.

Eheim udstyrede deres to første modeller med en stor, kraftig motor, der gjorde, at skalaen blev større end 1:87, især på Henschel-bussen. Det var først på den leddelte bus, at skalaen nærmede sig H0, da der blev benyttet en mindre motor. Tilbage i 1950'erne var det et hit med lys i tog og huse og naturligvis også i busserne. Eheim-busserne var udstyret med lys i for- og baglygter samt i kabinen. Det samme gjaldt anhængerens. Kørte busserne hurtigt, skinnede lyset dog også gennem karosseriet.



Büssing-motorvognen og bivognen fra Eheim.



Vejledning til, hvordan man skal anlægge stigninger til trolleystængerne fra Eheim.



Den leddelte Henschel-bus, oprindeligt fra Eheim, senere fra BRAWA.



Herlige, tidstypiske detaljer fra Eheim. Reklamesøjlen fik senere nyt liv hos Brawa.



Sider fra Eheim- og BRAWA-kataloger



Den blå vogn er Brawas forbedrede udgave af Eheims grønne model - f.eks. er tagudrustningen forenklet.



Samlesæt til Eheim-trolleyvogn.



Blandt de mange andre ting, som Eheim lavede, var denne fungerende brønd med ægte vand.

Eheim fremstillede også en del tilbehør til modelbanen, bl.a. flere svævebaner, materielbaner og skilifte, en draisine, et 60 cm højt radio- og tv-tårn samt en gammel bybrønd og et springvand med rigtigt vand. Til dem udviklede Eheim en vandpumpe, der kunne få vandet til at cirkulere. Denne pumpe blev begyndelsen til Eheims tilgang til akvariepumpemarkedet, som han siden gik helt over til, og hvor firmaet Eheim i dag er markedsførende. Trolleybusserne og det øvrige tilbehør overlod han i 1963 til Brawa, der i mange år havde stået for salget. Eheims oprindelige erhverv som pilot glemte han ikke, for efterhånden som pumperne solgte godt, investerede han i mindre forretningsfly og oprette-

de et firma med ti mindre jetfly, så hans liv har spændt over trolleybusser, akvariepumper og fly.

Brawa kom dog ikke med nye busser, men fortsatte og forbedrede den oprindelige Büssing og den leddelte Henschel-bus. I 2001 valgte Brawa at standse produktionen af trolleybusserne, og dermed var der sat punktum for de elektriske HO-trolleyvogne.

I USA blev Eheim solgt i de originale æsker med Eheims navn i bunden af busserne, men på æskerne stod der Aristocraft. Et amerikansk mærke, der solgte bedre derovre.



Sporskifter (luftviger), kryds til Eheims trolleyvogne.



Bukke-apparatur til Eheims køretråde.



Silvine-bussen, godt med nitter - en spændende, eksotisk model.



Silvine-startsæt.



Parade med Fischer-, Rivarossi-, Eheim- og Silvine-modeller - et flot og broget udvalg.

SILVINE

Silvine var en japansk Eheim-kopi fremstillet af Fa. Sakai omkring 1956 i skala 1:80. I bunden står der blot 'Made in Japan'. Nydelig bus med en amerikaniseret overdel.

STYRESYSTEMET

De to trolleystænger, der gav strøm til vognen, styrede forhjulene på nær på Rivarossi- og Rico-modellen. Her var det kun den højre stang, der var styrende? Derfor var de to stænger heller ikke placeret midt for, men lidt til venstre i køreretningen, så den højre stang sad mere midt for. Trolleystængerne var, på alle modeller, fastgjort forrest på bussen

på grund af, at de skulle dreje forhjulene, men på forbilledet var de fastgjort midt på vognen.

Trolleybusserne var et godt supplement til modeljernbanen. De kørte og passede sig selv og skabte liv på banen. Ulempen ved bussystemet var, at man skulle have et fast anlæg, hvor masterne var skruet fast, og der var en ordentlig vejbane. Godt nok kunne man i begyndelsen købe master, der stod på en meget tung fod, men det skulle nu ikke have været en god løsning. Når man i dag finder Eheim-busser, har plasticmaterialet ofte slået sig, så de er vind og skæve, så de to halvdeler desværre ikke altid slutter helt tæt.

I min ungdom kendte jeg ingen, der kørte med dem, men jeg har i de senere år mødt samlere, der har bygget nostalgi trolley-anlæg op. Fra min barndom erindrer jeg udstillingsanlæg hos Thorngreen og Børnenes Bazar, der bestod af et par Märklin-rundkredse og en Eheim-bus, der krydsede sporene. Anlæggene havde også bjerge med Eheim-svævebaner. Måske det har været Eheim-udstillingsanlæg.

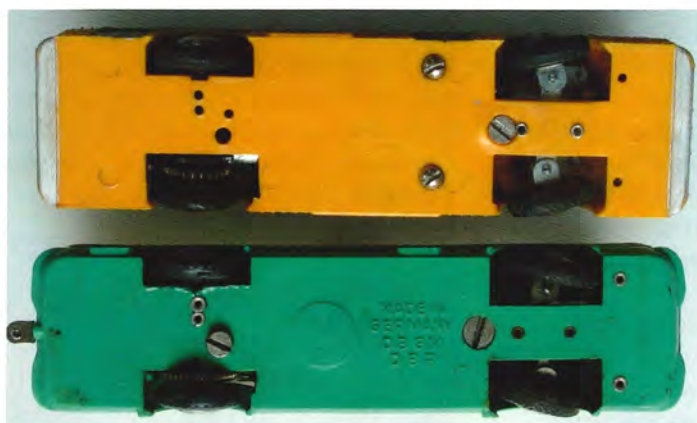
Man kan spekulere over grunden til at Brawa, som den sidste producent, valgte at standse produktionen i 2001. Dalende salg, måske på grund af konkurrence fra Faller Car System, der var kommet på markedet i 1989, men fornøjelsen med



Eheim- og Silvine-modellerne til sammenligning.



Faller anvendte Eheim-trolleyvognen som blikfang på deres sortimentsæske 901 med storbyhuse (i formindsket målestok)



Ret ens understel på Silvine- og Eheim-busserne, men med diverse forskelle.



Fischer- og Eheim-vogne til sammenligning.



Eheim-vogn i selskab med Modeltrafiks træmodel.



En flot, ny ikke-motoriseret 'Wilkinson'-model og Eheim-modellen.

en trolleybus, hvor hastigheden kan styres fra en transformator, er stor. Brawa kunne have fremstillet en ny mere præcis 1:87 bus med en mindre motor, med vinduer og passagerer. Det havde været en satsning, der havde kostet penge, og hvor godt havde den kunne sælges? Det får vi aldrig at vide, men charmerende var trolley-busserne gennem deres 50 års levetid.

Efterskrift af Flemming Søeborg

På et af de sidste billede ses en nyere, umotoriseret "Wilkinson"-model samt den klassiske Eheim-model."Wiklinson"-modellen fulgte med ved købet af "Wilkinson"-barbersæt for omkring 15 år siden. Det var annonceret i tyske model-

jernbaneblade, så jeg fik travlt med at køre til et tysk supermarked og lykkedes til sidst med at finde en enkelt pakning hos Schlecker i Niebüll. Prisen var 9,99 Euro, og man kunne med meget held også få fat i en Orion-anhænger (det lykkedes ikke for mig!). Barbergrejet røg ud, men trolleyvognen blev reddet - den var i skala 1:87 og var modelleret efter forbilledet fra Solingen. Trolleyvognen blev også udsendt i neutral og i anden udgave som last på en lavsidede godsvogn fra Fleischmann (32,- Euro), og efter forlydende blev trolleyvognen produceret af en tysk reklamevirksomhed. Firmaet Stahlhaus i Solingen lavede en motoriseret udgave til Faller Car Sysatam.



Fascinerende aftenkørsel.

Leif Bang in memoriam

Kort før jul 2022 kom den triste meddelelse om, at Leif Bang var stille sovet ind i en alder af 96 ½ år. Leif var om nogle personifikationen af de københavnske sporveje, som han kendte ud og ind. Han sagde selv, at hans sporvognsinteresse begyndte, da han som ganske lille lå i barnevognen på Åboulevarden og så de tidligere toetages sporvogne på linie 3. Senere flyttede familien til Indre Østerbro, hvorfra han en kort periode kørte med linie 14 i skole i Hellerup.

Tidligt begyndte Leif at samle avisudklip, postkort og andet med sporvogns- og trafikmotiver, og han blev med tiden en dygtig fotograf. I midten af 1950'erne fik han kontakt med John Lundgren, der delte samme sporvognsinteresse, og sammen byggede de modeller af nærmest alle danske typer sporvogne i tillempet H0-størrelse, uhyre veldetaljerede.

Leif og John fik oparbejdet et nært forhold til personalet i flere remiser samt til personalet på sporvejenes hovedkontor, sådan at de kunne tage mange, i dag historiske billeder, og de fik lov til at låne billeder fra KS-samlingerne til affotografering. De to venner var blandt stifterne af Sporvejshistorisk Selskab (SHS) i 1965.

Leif læste korrektur på medlemsbladet Bytrafik gennem de senere årtier, og hans billeder blev brugt i en meget stor del af publikationerne fra foreningen og i andre bøger og blade. Han blev i 2015 udnævnt til æresmedlem i SHS. Leif koketterede gerne i spøg med, at alle de elektriske, københavnske sporvogne var hans, for på fronten stod

hans initialer, LB, for "Lys" hhv. "Bremse". Ved skæbnens gunst kom han og hans familie til at bo som nære genboer til endestationen for Danmarks sidste sporvognsline, linie 5, på Formosavej på Amager – noget, de dog ikke kunne vide, da de købte huset tilbage i 1956.

Jeg fik først i en sen alder kontakt med Leif, da han skulle restaurere et par sporvognsmodeller i skala 1:6, jeg havde erhvervet, for SHS. Det udviklede sig til et varmt venskab, hvor vi ofte mødtes i hans hjem eller talte længe sammen i telefonen. Ved et pudsig tilfælde opdagede jeg, at han havde fotograferet den sporvogn, hvori min familie og jeg sad i kortegen i 1966, det år, hvor de gamle to-akslede sporvogne forsvandt helt. At der skulle gå knapt 50 år, inden vi mødtes reelt, anede vi ikke dengang.

Leif var åndsfrisk næsten til det sidste. Som 90-årig byggede han stadig modeller, og han samlede et af Swedtrams vanskelige metalbyggesæt for mig med stor nøjagtighed på kort tid. Han havde en kolossal samling af sporvogne i alle skalaer, bøger, billeder, postkort osv., og vi kunne bruge timer på at tale om vor fælles interesse i kælderen, hvor han havde et stort Märklin- og sporvognsanlæg, utallige emaljeskilte og andre minder fra Københavns Sporveje.

Leif skulle have haft et af de laveste medlemsnumre i SHS, men nogle tekniske fejl ved stiftelsen den aften gjorde, at han 'bare' fik nr. 7. Han kan i sin himmel glæde sig over, at nr. 7 i numologien er telefonnummeret til Himlen! Leif Bang efterlader sig hustruen Inga samt tre voksne børn og flere børne- og oldebørn. Æret være hans minde.



Foto-opstilling den 25. maj 1960 i Svane-mølle Remise med Gunnar Larsson (nu Lenzholdt), Willy Christensen, Leif, John Lundgren. Slg. Leif Bang.



To stolte modelbyggere, Leif Bang og John Lundgren, med deres værker i 1950'erne. Slg. Leif Bang.



Fra sporvognsoptøget den 30. april 1966 på Jagtvej. Min familie sad i bivogn nr. 1404 bag motorvogn 266 på linie 6. Foto Leif Bang.



Et af de sidste billeder af Leif Bang. Foto Lene Hansen.

Robel-trolje fra Aarslef Rail

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det hører så absolut til sjældenhederne, at arbejdskøretøjer og troljer kommer på markedet i større serier. Märklin har netop udsendt en dansk variant af den store Robel 54.22-trolje, der benyttes ved sporarbejder af flere jernbaneoperatører, herunder det kendte firma Aarsleff Rail med hovedsæde i Viby J. med afdelinger også andre steder i Danmark. Modellen har tilnavnet "Pernille".

Det er oprindeligt Viessmann, der har udviklet modellen - Viessmann har årelang erfaring i elektroniske og teknologiske løsninger, herunder anbringelse af drev på mindst mulig plads. Det gælder især for sådanne lave køretøjer som troljer, fladvogne m.v., hvor der ikke er meget plads i højden - men til gengæld er der lidt plads under vognbunden, der således kan inddrages til drevet.

Det er også tilfældet her, hvor det meget kompakte og flade drev ligger helt nede under bunden. Det betyder, at overdelen, herunder det ret store og meget åbne førerhus, kan friholdes helt for motor m.v., hvorved det kan detaljeres på bedste vis. Det samme gælder læssefladen, hvor der er et meget forsænket lad - noget, der var umuligt med ældre motorkonstruktioner - og bagest er monteret en kran.

En teknisk nyløsning er selve slæbeskoen - da akselafstanden er meget stor, og en normal slæbesko dels ville blive for synlig, dels risikere at slæbe uden for punkt-kontakterne, er der i stedet monteret to korte slæbesko, én under hver aksel, men forbundet med et rhombeformet kontaktblik - en original og forbavsende løsning.

Selve modellen er gennemgribende detaljeret: Læssefladen i midten ligner ægte profilerede stålplader, der er præcise påtryk alle steder, og kranen i sig selv ser meget flot og samtidig meget spinkel ud. Førerhuset har mørktonede, men meget klare ruder, og der sidder to figurer i orange overalls, parate til dagens dont. Lad os se på teknikken bag denne trolje.

En advarsel

Inden vi overhovedet sætter troljen på sporet og tilslutter strømmen, er det en god idé at studere vejledningen m.m., som medfølger i holderen i æsken. Heraf



Robel-troljen på vej til arbejde



En Robel-trolje i lidt anden udførelse fra den schweiziske Sudostbahn. Foto Robel



Den meget specielle, to-delte slæbesko på troljen.

fremgår det af en violet seddel, at slæbeskoen kan forårsage kortslutning ved strækninger med flere strømkredse, bremsemoduler m.v., så det skal man lige være klar over inden kørslerne.

Det kan anbefales at læse brugsanvisningen grundigt, da troljen og dens funktioner ellers kan blive ødelagt ved forkert brug - herunder hvis man hænger gods, der er tungere end 2 gram, på kranen. Man skal ligeledes passe på med at hægte andet en end en åben godsvogn efter troljen - ellers risikerer man, at kranen bliver hængende og måske ødelagt ved mødet med den efterfølgende vogn.

Undgå ligedes at køre med kranen svinget ud til siden, og troljen må heller ikke skubbes med håndkraft - det er IKKE legetøj på dén måde. Men hvordan arter troljen sig ellers?

Fantastisk! Når den efter flere minutters ventetid omsider er genkendt som mfx-køretøj, er den klar til brug. Troljen kan beyttes i Märklin-universet "Spielwelt" med de forskellige funktioner, f.eks. "Forbrug", "Sand", "Speedometer" osv. Kørslen er fin, langsom og rolig - når maskinlydene tilkobles, virker motorstøjen og de andre effekter rigtige. Belysningen er skarpt hvidlig som moderne projektører med to røde slutlanterner, der er orange blink på taget (kan heldigvis frakobles), men den mest overbevisende 'gimmick' er den bevægelige kran. Den kan drejes 360° højre eller venstre om, men det mest fascinerende er, at når kranen er drejet 90°, er den samtidig sænket til laveste niveau. Det sker automatisk, ved fortsat drejning hæver kranarmen sig igen for så atter at sænkes efter en halv omgang. Den sidste kvarte runde hæver kranarmen sig igen til neutral stilling, og herefter kan troljen køre videre til næste opgave. Og en anden ting, som man nok skal sætte pris på, er, at der er indbygget buffer, sådan at lys og lyd er tændt selv nogle sekunder efter, at strømmen er afbrudt ved dårlig skinnekontakt. En rigtig sjov og underholdende model.

Legetøj af den kaliber har selvfølgelig sin pris, og den reelle legeværdi er måske nok begrænset en del, da man som nævnt ikke må hænge ting, der vejer mere end 2 gram på kranen, men at se den i funktion er besnærende nok i sig selv, og modellen er meget flot, ja i mine øjne direkte smuk, selvom jeg normalt ikke er vild med moderne jernbaner. Den har potentiale til at blive årets model.



Her sidder man godt med glimrende udsyn gennem de tonede panoramaruder.



En fin detalje - og i øvrigt en meget flot figur med livagtigt udtryk - modelbyggeri på højeste niveau.



Et lidt uskarpt billede over skulderen på føreren - bemærk tændingsnøglen på førerpulten.



Så er troljen undervejs til nye opgaver. Bemærk endeplatformen og projektører og slutlanterner.

Märklin art. nr. 39543 Robel-trolje Aarsleff Rail. H0-model med talrige funktioner, epoke VI. Pris ca. kr. 3.400,-

Robel-kranen i arbejde



Udgangspunktet - kranen står i normalstilling.



Så er kranen kommet i arbejde, og efter en kvart omgang er kranarmen sænket.



Her er kranarmen på vej op igen efter at have været helt nede.



Det går atter opad med kranen.



Efter en halv omgang er kranarmen atter hævet og kan gå fri af en lavsidede godsvogn (men ikke en lukket).



Så går det videre rundt og atter nedad med armen.



Vi er trekvart omgange rundt, og kranen er atter på det laveste punkt.



Vi nærmer os udgangspunktet.



Færdig - og vi kan slukke det orange blinklys.

Den specielle gimmick ved Robel-troljen er den bevægelige kran. Den kan drejes, hæves og sænkes, og funktionerne kan styres fra f.eks. en Mobile Station, selvom hævingen og sænkningen sker automatisk som følge af drejningen. En fuld drejning tager omkring ét minut, så man skal have lidt tålmodighed, men man kan også få kranen til at returnere til udgangspunktet hurtigt. Som nævnt, så har kranen ingen praktisk funktion, da den stort set intet kan bære. Men gør det noget - vore modeltog kan heller ikke medtage levende passagerer, og alligevel leger vi med togene.

Tre på stribe



Tre på stribe. Skt. Hansdag i 1994 kunne man opleve MRD 4259 og 4214 samt MR 4073 side om side i Odense. Foto FS.



Her er mindst fire IC3 i landskabet lige øst for Tommerup, maj 1999. Foto FS.



Her passerer tre MR-sæt markerne lidt øst for Hjulby i tog 3141, den 21. juli 1995 kl. 14.30. Foto FS.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En dag, jeg sad og ordnede billeder, der har ligget i bunker alt for længe, fik jeg øje for et specielt og relativt sjældent motiv: Tre på stribe. Med tre på stribe mener jeg tre ens (eller flere) trækraftenheder på samme billede. Det lyder enkelt nok, man kan bare stille sig ned ved et større depot eller en endestation, hvor mange tog henstår - eller man kan opsøge en af de banegårde, hvor IC3 og IC4 er parkeret.

Men så let skulle det ikke være - det skulle helst være af maskiner/togsæt under kørsel - eller klar til kørsel i henhold til køreplanen. Så blev feltet straks indsnævret noget. Ud af mange tusinder af fotos kunne jeg i første omgang blot skille tre-fire ud som "ægte driftsfotos", så derfor kom også remisefotos, tog ved perroner og hvilende tog med i udvalget, som det ses her.



I april 1998 kunne man i ganske få minutter om eftermiddagen opleve tre MR-sæt på spor 1 og 2 i Svendborg. Foto FS.



Tre på stribe. MZ 1423 og to andre ankommer med godstog til Fredericia den 13. juni 1997. Til højre holder 'Guldpilen', DSB's jubilæums-udstillingstog. Foto FS.



Opstillede MT 160, 162 og 161 samt en MY ved drejeskiven i Nyborg F. den 24. april 1993. Foto FS.



MZ 1429 og to andre MZ ankommer til Odense den 19. august 1997. Foto FS.



En eller flere gange i timen kunne man opleve dette sammenrend af MR i Ringe som her i sommeren 2000. Foto FS.



Her danner MY 1126 bagtrop for toget, bestående af tre andre MY'er samt et ellokomotiv i Odense år 2000. Foto FS.



I Fredericia kunne man på et tidspunkt se hele fem MK samt en Hbiks, oktober 2005. Foto FS.



Også i Korsør kunne man være heldig at opleve en stribe ens lokomotiver på rad og række som disse fire MY'er cirka 1970. Foto Nils Bloch.



Ikke tre ens, men tre gange to ens - to x MZ med to x Bn og to x B i RE 3140 ved Hjulby 21. juli 1995 kl. 14.08. Foto FS.



I Struer kunne man længe opleve syner som dette, hvor mindst tre MR holder på banegården den 3. august 1995. Foto FS.



Også her er der flere end tre aktører. Fire 2. generations S-tog ses her i Hillerød den 14. december 1996. Foto FS.



Tre mand på en trekobler på Kolding Havn - måske tid til en ristet med det hele. Foto Ole Winther Laursen via HGC.



Et specielt billede med tre af hver - nemlig rangister og Interfrigo-vogne + trekslet lokomotiv, muligvis på Kolding Havn. Foto Ole Winther Laursen, arkiv HGC.



9 DSB EA 3020 + to andre EA med EuroCity-nattoget maj 1999 på København H. kort før afgang. Foto Flemming Søborg.

Nyt fra NOCH

Tekst og fotos Flemming Søeborg

NOCH sender ustandseligt nye produkter på markedet - alle mulige former for tilbehør, og mulighederne er legio. Blandt de seneste er to flotte sæt med figurer og udstyr - det ene indeholder seks personer i forskellige arbejdsstillinger og typisk værktøjsudstyr - værktøjsskabe, svejseapparat med iltblasker, stigereol, arbejdsbord med bore- og slibemaskiner m.v. De seks personer er alle i færd med et-eller-andet, mens værkførereren udsteder ordrer. Dele er særdeles fint detaljerede helt ned til markeringer på skuffer, bemalet værktøj m.v., selvom figurerne stadigvæk er lidt 'sterile' i udtrykket.

Næste sæt er fra en restaurant med uden-dørs servering. Her er der seks personer, en hund, og som tilbehør en 'udstoppet' kok (reklameskilt), fire delvist dækkede borde, seks stole, en serveringsvogn samt en pult til reservationer.

Personerne er lige så vellignende som værkstedspersonalet. I dette sæt består de af en stilfuld tjener, fire siddende voksne, hvoraf den ene er ved at tilkalde tjeneren, en dreng samt hunden, der øjensynligt er vant til at tigge ved bordet.

De to af bordene er dækket med tallerkner, kander, glas, bestik, og der er sågar mad på tallerknerne - øjensynligt et par meget store rib-eye steaks og to stykker kød (?), mens det andet bord er mere enkelt - her er der blot tre stegte kålpølser og noget brød (eller en serviet?). Tjeneren er på vej med en ret - muligvis et par flafisk med spinatsauce, mens de siddende gæster synes at været noget i oprør - så man kan få megen morskab ud af at placere figurerne, som man har lyst til.

Sidst i pakken fulgte et sortiment med blomster i forskellige farver. Det er små 'busketter' med lidt siv-agtige vækster med forskellige farver (lavendel, lyng, korn, blå/hvid, grøn/gul), således at man nemt kan beplante modelhaver, havegange og grøftekanter med diverse vækster. Der er hele 250 små planter i pakningen. De skal pilles fra hinanden med en pincet og dernæst limes fast, hvor man ønsker det.



Værkstedssættet indeholder ganske mange dele i høj kvalitet.



Et meget godt udstyret værktøjsbord eller filebænk er det vel.



En muskuløs, mandlig medarbejder, mens den kvindelige smed svinger hammeren.



Også restaurantssættet har masser af dele i fin kvalitet.



Familien samlet om bordet - men hvor er maden og servicet til den skaldede mand - familien råber på tjeneren, ser det ud til.



Flotte blomster i mange farver rundt NOCHs buket af nyheder af - i pakningen er der 250 små 'vækster'.

Art. nr. 16246 "Restaurant" og 16250 "Værksted": Pris ca. kr. 325,-; art. nr. 06805 Blomster: Pris ca. kr. 125,-. Epoke III-VI.



Mere Amtsbane-materiel

Af Flemming Søeborg; foto Olaf Skov

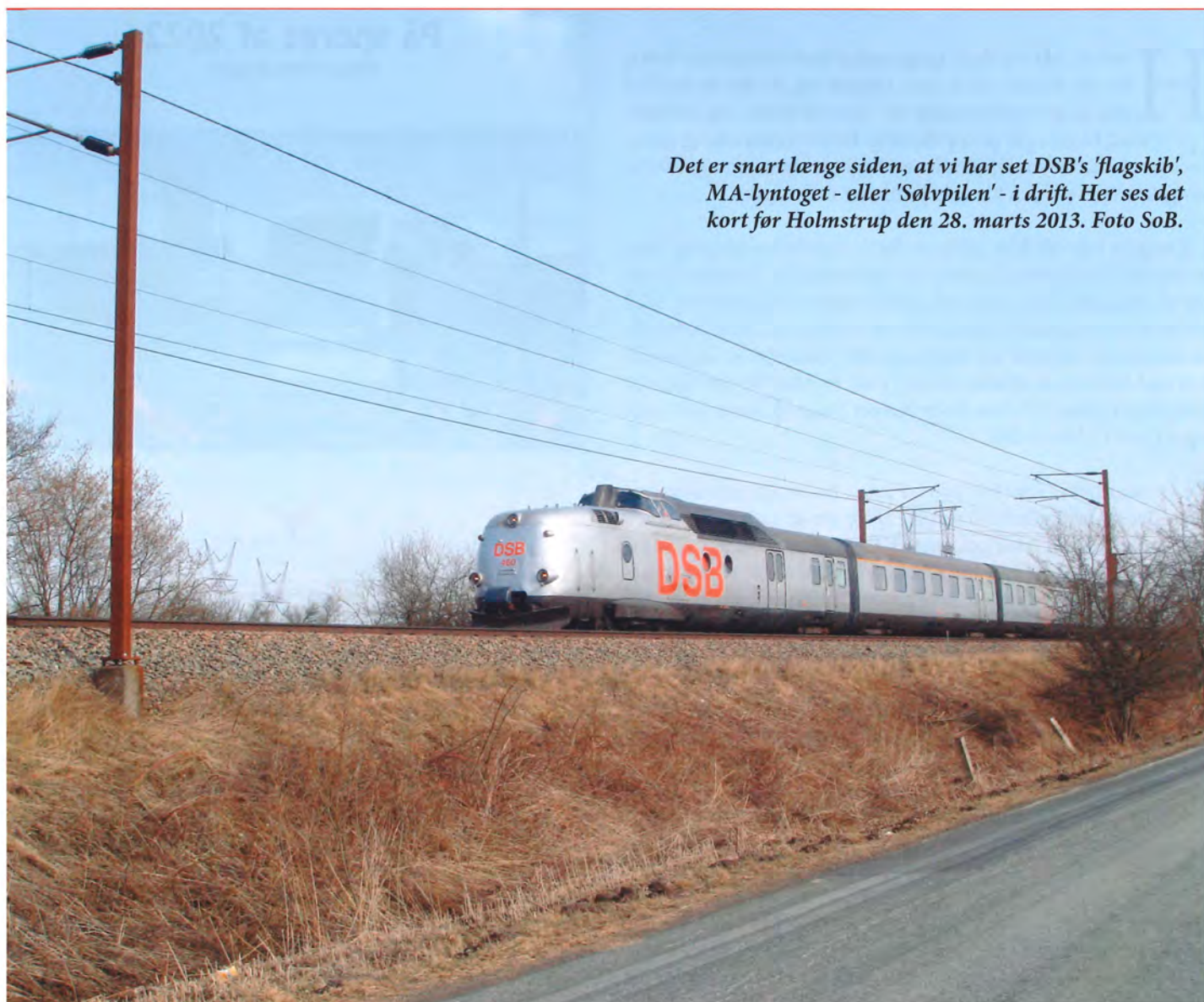
Olaf Skov har reageret på artiklen om Amtsbanerne i Sønderjylland i sidste nummer. Han medsender et billede af sit H0e-anlæg, hvor der blandt kører denne flotte Kielervogn fra HAJ; typen kaldtes dengang for "Spitzmaus" (spidsmus) på grund af den vindkløvende, tilspidsede front. Det tyske firma Panier har denne type i programmet, såvel som færdig-model som i byggesæt – byggesættet kræver en del arbejde, da det er støbt i hvidmetal, men det kan lykkes at bygge modellen, der tilmed kører godt.

På billedet ses også et kasselokomotiv (Burmester-model) samt en brun passagervogn fra Aabenraas smalsporede jernbaner (ommalet Tillig-model), så der er altså flere muligheder for at få ma-



teriel til disse ellers så glemte, kuriøse baner. Panier laver i øvrigt også en 'firkantet' motorvogn fra HAJ, som er let-

tere at bygge, men hvor bemalingen kan volde nogle problemer, hvis man ikke råder over air-brush.



Det er snart længe siden, at vi har set DSB's 'flagskib', MA-lyntoget - eller 'Sølvpilen' - i drift. Her ses det kort før Holmstrup den 28. marts 2013. Foto SoB.

Nye bøger

Lokomotivet Årsskrift 2021-2022

Af Flemming Søeborg

Torben Andersen, der gennem flere årtier udgav pionérbladet "Lokomotivet", har ikke sluppet sin metiér helt, og hans seneste opus er årsskriftet, der rummer en mængde artikler om danske jernbaner, materiellet, idéer og forslag til anlæg - altså en slags fortættet udgave af bladet.

Blandt temaerne er DSB's moderne godsvogne 1965-2001, Ny og Gl. Magle-mølle Papirfabrik, Amagerbanen, M/F "MORSØ", Carlsberg-ølvogne, landsskabsidéer og meget andet.

Nogle vil måske mene, at temaerne er brugt før, men her i årsskriftet er op-sætningen anderledes, emnerne er mere samlede og omarbejdede, og der er rigeligt med inspiration for modelbyggere, men også gode artikler til hyggelæsning.

Andersen, Torben: Årsskrift 2021-2022. TJA Historic 2022. 98 sider, ryglimet, talrige ill.

ISBN 978-87-97 38 59-0-6.

Pris kr. 375,-.



På sporet af 2022 - Årbog om de danske jernbaner

Af Flemming Søeborg

Hvert år, når jeg skal i gang med at læse den seneste årbog om de danske jernbaner, tænker jeg, at der er da ikke sket noget særligt sidste år - men så snart, jeg kommer i gang med bogen, går det op for mig, hvor facetterede og varierede jernbanerne stadig er, selvom meget af charmen og tiltrækningskraften ved 'den klasiske jernbane' er forduftet.

Og nægtes kan det ikke, at der år for år forsvinder mere og mere af den gamle jernbane - være det sig træsveller, personale i tog og på stationer eller gammelkendte togtyper. Således var 2022 heller ikke nogen undtagelse, snarere tværtimod: Ikke nok med, at de osende, støjende og forældede ME-lokomotiver forsvandt, om end ikke ud af billedet, så dog i det mindste til Sverige, næ, selve signalerne, altå de kulørte lamper langs sporene, forsvandt også i overraskende fart.

De er naturligvis ikke forsvundet totalt fra banestrækningerne, men det er bemærkelsesværdigt, at de nu er væk fra S-banen - en milepæl hen mod automatisk togdrift. Mærkeligt nok synes dagspressen ikke at have bemærket det - det er dog ellers noget af en begivenhed, at et så komplekst system som S-banen nu nærmer sig målet: at køre førerløst som den københavnske mini-metro.

Metroen er jo konstrueret til at fungere førerløst, mens S-banen er resultat af snart 90 års anlæg, udvidelser, knopskydninger og evolution. Spændende at se det i praksis - selvom det altid har været hyggeligt, at man kunne spørge elektroføreren om forsinkelser osv., når han rullede vinduet ned før afgang. Tænk, hvis vi også selv kan bestemme, hvor toget kører hen, når det hele bliver automatisk!

Nu er de danske jernbaner jo betydeligt mere end blot S-banen, og vi kommer så sandelig også hele landet rundt - og når man ser bort fra de utroligt kedsommelige, grå DSB-togsæt vrirler det med glade, farvestrålende og varierede tog på skinnerne: rød/

På sporet af 2022

årbog om danske jernbaner



hvide Desiro-skinnebusser, blå Lint-togsæt, gule Regio-Sprinter, flotte, flerfarvede Lynetter, nye og aldrende diesel- og ellokomotiver i alle mulige farver og dekorationer - men det kræver et medie som sådan en bog for at få det fulde overblik. Hvem kan den ene dag tage til Nordjylland for at se et enkelt rangerlokomotiv i Hjørring for dagen efter at tage til Gedser for at se den nyistandsatte pengeskabsvogn fra Olsen Banden - for så at tage til Esbjerg og se på læssespor eller til Odense for at se den nye sporvej? Det kræver sit at følge med, så derfor er bogen en fornøjelse at dykke ned i og pluklæse - eller sluge i én mundfuld. Kan varmt anbefales mod jernbanetristesse!

Havresø, Niklas et al.: På sporet af 2022. Dansk Jernbane-Klub 2022. 102 sider, stift bind, talrige fotos. ISBN 978-87-87050-87-6. Pris ca. kr. 270,-.

Vandelbanen i ny årbog

Af Flemming Søeborg

Jernbaneforfatteren Ole Lenarth Nielsen (OLN) har skrevet en artikel om Vandelbanen (VVJ) i Vejle Kommunes nye årbog. OLN fortæller på god og kyndig vis om denne bane, der blev åbnet i 1897 i en slags kappelstrid med nabo-byerne Horsens og til dels Kolding - det drejede sig for hver af byerne om at sikre sig det størst mulige opland, og her havde Vejle følt sig noget tilsidesat, i høj grad på grund af de geografiske forhold. Vejle ligger som bekendt omgivet af høje bakker, hvilket altid har besværliggjort transporter til og fra byen.

Artiklen går lige på materien uden om-svøb, hvilket er velgørende. Intet er mere søvndyssende en alenlange beretninger og diskussioner om jernbaners projektering og linieføring - her er det område prisværdigt kort, således at det er selve jernbanen, der er i fokus. VVJ fik optagel-

se på Vejle Nord station i fællesskab med Vejle-Give Jernbane, der også var privatbane. Samarbejdet mellem de to baner synes at have fungeret udmærket, og det samme synes at have været forholdet til DSB, der holdt til på Vejle H.

Mellemstationerne var ret små, og der var nøje beskrivelser af arbejdet for stationsbestyrerne, herunder nøje præciseringer af, hvor ofte der skulle gøres rent både inde og ude - og alene rengøringsarbejdet kunne nok holde mand og (især) kone beskæftiget. Ligeløn var der dog ikke tale om.

VVJ - der blev forlænget til Grindsted i 1914 og herefter fik forkortelsen VVGJ - fortsatte den stille eksistens i det ret tyndt befolkede område, hvor der dog var noget industri af betydning. Artiklen om banen er godt illustreret med relevante billeder, men jeg savner sporplaner fra de enkelte stationer, da der flere steder refereres til de lokale forhold.



Årbogen rummer i øvrigt mange andre lokale beretninger om historiske forhold på Vejle-egnen og kan anbefales - og så er den i øvrigt rørende billig og af høj kvalitet.

Flere forfattere. Vejlebogen 2022.
Årbog for Byhistorisk Selskab for Vejle.
128 sider, stift bind, talrige illustrationer. ISBN 978-87-90086-89-3.
Pris kr. 95,- (+ porto).

De bornholmske Jernbaner - Driftshistorien

Af Flemming Søeborg

Det er ganske utroligt, som der konstant kommer nye og spændende bøger om De bornholmske Jernbaner (DBJ). Den sidste af øens tre jernbaner blev nedlagt i 1968, men alligevel er det stadig muligt for lokale entusiaster og historikere at skrive interessante bøger (og foreningsblade) om disse baner.

Bent Boesen har netop udgivet en stor, flot og velskrevet bog om Driftshistorien ved DBJ; her er emnet behandlet på en mere fortællende og sammenhængende måde, der skildrer udviklingen og betydningen for det bornholmske samfund. Samtidig er bogen fyldt med beretninger om banerne, materiellet og menneskene bag DBJ.

Bogen er godt skrevet og redigeret, den er meget grundig, f.eks. hvad gennemgangen af vognparken angår. Et eksempel er en licitation på levering af nye godsvogne i 1903. En lokal støberier, Blem, der havde leveret sporskifter til

DBJ, var selvsagt også interesseret i at levere vogne til banerne.

Ved åbningen af tilbuddene viste det sig, at Scandia var billigst, men Blem fik alligevel lov til at komme med et nyt og endnu lavere bud og fik så licitationen med ministeriets accept under diverse hensyn til lokale forhold. En lov kunne altså gradbøjes under særlige omstændigheder. Den gik nok ikke i dag.

Om dieselmateriellet i 1930'erne fortælles det, at de største problemer med disse nye køretøjer skyldtes "personale's ukyndighed i at betjene materiellet" (side 79). Allerede på det tidspunkt var der overvejelser i gang om at nedlægge banerne, der dog alle overlevede Anden Verdenskrig (og efterfølgende russisk besættelse!).

DBJ blev nedlagt den 28. september 1968, og optakten til nedlæggelsen beskrives også på en regulær og sober måde. I april 1973 kunne Statstidende meddele, at "De bornholmske Jernbaner Aktieselskab i likvidation" var opløst.



Boesen, Bent: De bornholmske Jernbaner - Driftshistorien.
William Dams Boghandel, Rønne.
212 sider, stift bind, utallige fotos.
ISBN 9-788793 286238
Pris ca. kr. 330 (+ evt. porto).

BR 012 fra Roco



BR 012 - en prægtig og elegant maskine, trods den store tender.



Drivhjulgruppen på BR 012 - fortættet kraft og styrke.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I nr. 66 sidste år præsenterede jeg BR 012 i spor N fra Fleischmann; H0-modellen fra Roco af samme lokomotiv dukkede op kort før, at bladet skulle trykkes. Nu har jeg haft lejlighed til at gå modellen nærmere efter.

Det er et meget opsigtsvækkende og imponerende lokomotiv. Alt på dette lokomotiv virker som om, at det er et nummer større end på alle andre damplokomotiver - lige fra den meget store skorsten over den voluminøse kedel til de mægtige drivhjul, gangtøjet og den meget store, fem-akslede tender.

Lokomotivet er tungt, det vejer 542 gram, og det kræver noget forsigtighed at løfte det ud og sætte på sporene. Modellen er overbevisende udført og virker helstøbt - selvom der er løsdele, blandt andet ætsede skilte, der skal monteres af ejeren selv.

Kedlen er ret 'bar' sammenlignet med andre, mere velkendte typer - til gengæld virker lokomotivet kraftfuldt og næsten elegant med de lange, lige linier. Det største indtryk giver drivhjulene dog - de er mageløse og må være blandt de største i almindelig brug. Det eneste, der støder noget på indtrykkene, er de ret blanke dele i gangtøjet - her mangler lidt brunering i stedet for forniklingen. Flangerne på hjulene er til gengæld meget fine.

Tenderen er som kedlen ret bar, men den skal jo også 'kun' benyttes til at opbevare store mængder brændolie. Max.hastighed for disse giganter var 140 km/t. Påtrykkene og den generelle finish er overbevisende, og modellen nærmest råber på at blive afprøvet.

Kraftfuld elegance

Det er spændende at se og høre, hvordan en ny model arter sig. Lokomotivet kører



En maskine med store 'øren' og kedel.

ganske stille og roligt, i første omgang uden lyd eller lyseffekter koblet til. Det er en nydelse at se de store egerhjul langsomt komme i bevægelse og se gangtøjet arbejde. Kørslen er nem og ligetil, og maskinen klarer S-kurver på Roco-Line-sporskifter (15°, R = 873,5 mm) uden problemer, men ellers kræver den R3 (419,6 mm).

Lidt efter tændes der for lyset, som er afdæmpet, gult lys i lanterneerne. Så kommer lyden - og den er voldsomt med kraftige dampslag. De forskellige effekter supplerer maskinens lyde, og fløjten - eller nærmere hornet - lyder voldsomt og længe, en dyb tone med flere "modulationer" - ingen skal være i tvivl om, at her kommer 012'eren!

Jeg har desværre kun en kort strækning at afprøve modeller på, så hverken hastighed eller langturskørsler med tungt vognmateriel kan finde sted, men det



Lokomotivføreren på 012 081-6 får nogle informationer fra en kollega i Neumünster 1970. Foto Kaj Pedersen.



Førerhuset på Roco-modellen, her dog uden fører.



Tenderen er også voldsom i model.

er tydeligt, at her er en maskine, der er i stand til lidt af hvert - eller det hele. 012'erne var jo beregnet til lange løb med eksprestog, og det vil denne model også være suveræn til.

012'eren har træk på tre af tenderens aksler tillige med træk (via kardanaksel) på de tre drivhjul, hvilket må betyde overlegen trækraft - især når man betænker, at de tre tenderaksler er bestykket med hele seks hæfteringe. Det er en maskine, der nærmest bider sig fast til skinnerne. Hele indtrykket af denne maskine er overbevisende, og den vil gøre sig godt på et stort klubanlæg med en halv snes D-togsvogne efter sig!

**Roco art. nr. 70341 DB BR 012 066-7.
Epoke IV. H0-model, DCC-version.
Pris ca. kr. 3.600,-.**



Den voluminøse tender på BR 012 081-6 i Neumünster 1970. Foto Kaj Pedersen.



BR 012 061-8 ankommer til Kiel med eksprestog i 1969. Bemærk det kraftige gangtøj m.v. Foto Kaj Pedersen, Odense.



BR 012 073-3 ankommer til Niebüll med klassisk, grønt passagertog fra Westerland, formodentlig omkring 1970. Foto Kaj Pedersen, Odense.

Lille varehus fra hobby trade



De indre vægge m.v. er klar til montering.



Samling af rampen.



Virkelig god træstruktur på rampen.



Råhuset opstår.



Så skal væggene beklædes - på grund af min fejl med gulfpladen blev murene tilsvarende vendt om.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I serien af stationsbyhuse, som hobby trade indledte for en del år siden, kommer der flere og flere af disse så typiske og almindelige bygninger. De seneste 'skud på stammen' er Lundum station og tilhørende varehus. Stationen kunne jeg ikke nå at bygge til dette nummer, men varehuset kunne klares på en aften, så her er resultatet.

Der er tale om præcisionsbyggesæt af MDF-plader i hidtil uhørt kvalitet - det bliver bedre for hver gang! I første omgang virker byggesættet meget omfattende, men faktisk er det pæret at bygge, bare man følger anvisningerne og arbejder metodisk og grundigt, for det er uhyre vigtigt at samlingerne bliver 100 % faste og stramme (og væggene kan holde til at blive trykket godt sammen.). Husk at lade delene tørre godt, inden du går videre med næste skridt og

vær opmærksom på ikke at vende delene forkert. Det lykkedes for mig - jeg fik monteret bundpladen omvendt, så det gråmalede gulv kom til at vende nedad. Det løste jeg ved at male den umalede side grå, for jeg ville gerne have den ene dør til at stå på klem og lave lidt indretning (med kasser, sække og personale).

Murdelenes limes på, og her skal man påse, at fugerne følger hinanden rundt om hjørnerne. Derfor skal alle flader være fuldstændigt rene for lim, fnuller og andet, der kan ødelægge de rette linier. Murstenene er lakeret, så de fremstår helt blanke, hvilket jeg mener er forkert - de måtte godt være tonet matte i stedet for. Det gælder også det flotte skifertag. Mur-forbandet er til gengæld fremragende og gengiver murværket med fuger helt perfekt.

Noget særligt er trinene op til rampen. Trinene er lavet af ultratyndt materiale,

og jeg vil skyde på, at trinene rent faktisk blot er 1:87-del af trinenes virkelige tykkelse - og alligevel er de stabile og har endda prægning af træets årer, ja sågar ser de ud som om, at de er sat sammen af to stykker træ. Ikke mindre end fantastisk! Der medfølger nedløbsrør, men de forsvandt under bygningen i et skuffedarium og har siden ikke vist sig!

Det er i øvrigt sjovt at se, hvor store modeller i rigtig skala 1:87 er, når man ellers har været vant til Heljans nuttede, små plasticmodeller fra 1960'erne (i skala 1:100). I et kommende nummer bygger jeg Lundum station - en rigtig, mindre landstation, nummeret mindre end Heljans klassiker Holme-Olstrup.

hobby trade art. nr. HT 87364 Varehus til landstation. H0-model, epoke I-VI. Pris ca. kr. 295,-.



De to nye byggesæt - Lundum station fra HBS og varehuset dertil.



Det færdige varehus med rampen ud mod sporet.



Pakhusmesteren er i gang med arbejdet - det var dengang, at banerne kørte med gods.



Lukket for i dag.

Tyskland

ModellBAHN

Schleswig-Holstein

24537 Neumünster

(ved Kiel)

Holstenhallen

Justus-von-Liebig-Str. 2-4

**4. - 5. marts
2023**

lørdag 10-18, søndag 10-17

14 modeljernbaner, mere end 40 forhandlere

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



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

Ud i den kolde sne



En kølevogn er vel overflødig her i vintrens snelandskab.



Tydelige påskrifter.



Enkelt, klart og tydeligt – STEF!



Gavl med lidt grovere detaljer.

Af Flemming Søeborg

Brawa har udsendt en ny serie af standardkølevognen St 1 fra UIC - den type, som også DSB anskaffede i noget lignende udførelse (litra IKA). I alt blev der bygget omkring 6.500 eksemplarer af disse vogne, der kunne ses i næsten alle internationale godstog. Her er det den franske udgave, der også kørte her i landet med vogne fra kølefirmaet STEF - der dog ikke havde noget at gøre med det danske firma STEFF, selvom de så at sige var i samme branche.

STEF-vognen er meget veldetaljeret med masser af løse dele påsat - og endnu flere vedlagt. Disse virker dog mere som en automatreaktion fra Brawas side, for jeg kan ikke se, hvor disse skulle påsættes - der mangler huller i undervognen til dem, og de er heller ikke markeret på eksplosionstegningen. Påtrykne står rent og klart i flere farver med firmanav-

net som det mest markante på siderne. I gavlene er der luger til ispåfyldning, og selvom platformene dertil er lidt grove i det, er det en fordel, at de er støbt i fleksibelt plastmateriale, der hverken knækker eller deformeres. Om ønskeligt kan man erstatte dem med ætsede dele fra andre producenter.

Undervognen har alle detaljer monteret, og de tynde håndbøjler i gavlene er også lavet af plast. Vognkassen er halvmat lakeret, hvilket ser godt ud - men billeder af kølevogne viser, at de ikke var hvide ret længe ad gangen. Det ses blandt andet på Kaj Pedersens spændende billede af et godstog på viadukten over Nyborgvej i Odense - i øvrigt taget præcis der, hvor de to lyntog kolliderede i 1967.

Godstoget er i øvrigt meget interessant, for ud over den franske STEF-vogn, som dog kun er kommet halvt med, viser billedet to af de ret sjældne MÆRSK-tank-

vogne og nogle andre uidentificerbare tankvogne - dog er den største af de to-akslede tankvogn fra Dansk Sojakagefabrik.

Vejtrafikken er også et studium værd, for vejarbejderbilen fra O.K.E. - Odense Kommune Elværk - har gang i arbejdet med lysarmaturer. Bemærk den (formodentlig røde) fane, der markerer det farlige støtteben - et enkelt og simpelt advarselsflag, som i dag ville være helt ude i hampen. Ak ja, som tiden dog går! De to billeder fra Odense hhv. Randers er blot med for at vise, at STEF-kølevogne spillede en ret stor rolle i godstogene gennem flere årtier, men nu foregår transporterne mest pr. lastbiler.

Brawa art. nr. 50516 SNCF-kølevogn Hlv "STEF", epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 300,-.



E 979 kører vestpå, bl.a. med klassisk STEF-vogn, som kendes fra Jouef-modellen, Odense februar 1969. Foto Kaj Pedersen.



Mo 1830, ældre STEF-trævogn i baggrunden, Randers den 10. april 1970. Foto Nils Bloch.



STEF, Mærsk-tankvogne og andre tankvogne, Nyborgvej-viadukten Odense, februar 1969. Foto Kaj Pedersen, Odense.

En belgisk skinnebus

Den belgiske skinnebus på tur til Nordeuropa.



Af Flemming Søeborg

En stor del af jernbanemateriellet ved De belgiske Statsbaner SNCB blev ødelagt under den Anden Verdenskrig, og selskabet bestilte derfor ti skinnebusser Rh 554 hos den hjemlige virksomhed Brossel i 1950. Kort tid senere blev yderligere ti bestilt. Disse skinnebusser var mørkegrønne og havde som de første skinnebusser i landet også toilet indbygget.

Med tiden fik de nye numre i serie 46, og bemalingen blev ændret til de varme gule og røde farver. Motorerne blev udskiftet til GM-typer i 1974. I 1985 blev den første af disse skinnebusser udrangeret, resten fulgte i årene derefter, men omkring halvdelen af dem er bevaret, enten som populære museums køretøjer eller som opstillede 'mindesmærker' på banegårde rundt om. Skinnebusserne er ret solide og nemme at vedligeholde, hvilket også har betydning for klubberne.

Piko-modellen

Pikos nye model er usædvanlig – usædvanlig, fordi firmaet her har valgt et ret 'smalt' forbillede i form af denne ret sjældne skinnebus, blot bygget i tyve eksemplarer. Modellen er, så vidt jeg har kunnet efterprøve, en meget nøjagtig gengivelse af forbilledet, helt ned til de små buffere på fronterne, men mest påfaldende er det ejendommelige tag-arrangement med den lange køler og de underligt bøjede 'rør' (håndbøjler) og de skæve, små todelte sideruder – formgiveren bag typen har ikke haft den heldigste hånd her, men det kan jo også have sin charme! Belgisk jernbanemateriel har vist aldrig vundet priser for formgivningen.

Piko har ramt farverne meget fint med knivskarp skillelinie mellem de to farver, varmt gulorange og rød – nærmest som min barndoms sodavandsis. Taget er sølvfarvet, hvilket harmonerer godt med de øvrige farver. Der er frit gennemsyn gennem vognen, så motoren er godt camoufleret under sæderækkerne.

I den analoge version er der lyskift for/bag samt interiørbelysning (varmt hvide dioder), og det åbne passagerum råber på siddende passagerer. Førerrummene er afskærmede med døre osv. Alt i alt er detaljerigdommen på disse modeller perfekt. Påfaldende er det, at hverken modellen eller forbilledet har nogen koblinger eller det, der ligner – de må altså have kørt solo hele deres karriere. Normalt vil man som jernbaneoperatør gerne have fleksibilitet indbygget i togene, men det har åbenbart ikke været nødvendigt her. En anden pudsigt detalje er de meget små hjul, der normalt ville høre smalsporsmateriel til – men de har måske haft betydning for, hvor hurtigt skinnebusserne accelererede? Rent æstetisk giver det skinnebusserne meget "overvægt" fortil og bidrager ikke positivt til udseendet, men det har som antydning nok ikke betydet det store.

Alt i alt må man sige, at det er en flot gestus af Piko at lave et så specielt køretøj til det belgiske marked – det må kunne betale sig. Så kan vi blot håbe på, at Piko også får mere fokus på det danske marked og laver mere 'smalle' typer til os.

Piko art. nr. 52796 SNCB Autorail Brossel Rh 554, epoke III. H0-model.
Pris ca. kr. 2.300,-.



Ejendommeligt frontparti med meget stort 'udhæng'.



SNCB skinnebus 4610 på banegården Treignes Chemin de Fer à Vapeur des 3 Vallées, august 2009. Foto Jean-Pol Grandmont via Wikimedia Commons.



Nærbillede af kølesystemet og de mange rør og håndbøjler - lidt af et arbejde for 'rørlæggeren'.



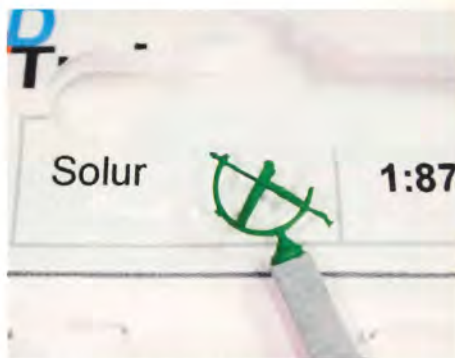
Møde mellem to Brossel-skinnebusser på Aat station, januar 1986. Foto Smiley.toerist via Wikimedia Commons.

Solur i 1:87

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Modelbygningen tager os til stadig mere svimlende højder - eller snarere det modsatte, fører os længere og længere ned i den bittelille detalje. Firmaet 4DTrains, der ledes af Ole Holm i Aalborg, har fremstillet en række uhyre fine detaljer i diverse skalaer gennem 3D-print. Blandt de interessante og fine sager er soluret i H0 - en ganske umulig detalje at fremstille selv, skulle man have lyst til det.

Materialet er DLP-resin, og soluret måler blot ca. 15 mm - med sokkel. Selve uret er så spinkelt og formodentlig skrøbeligt, at jeg ikke har turdet måle tykkelsen på det, for det er ikke mange brøkdele af en millimeter tykt. Soluret er fast monteret på en granitsokkel, gudskelov, for ellers havde det været helt umuligt at have med at gøre. Soluret kommer heldigvis godt og solidt emballeret og bør anbringes i en velplejet have eller et parkmiljø så tæt på anlægskanten som muligt - men uden for pifingres rækkevidde.



Soluret netop udpakket.

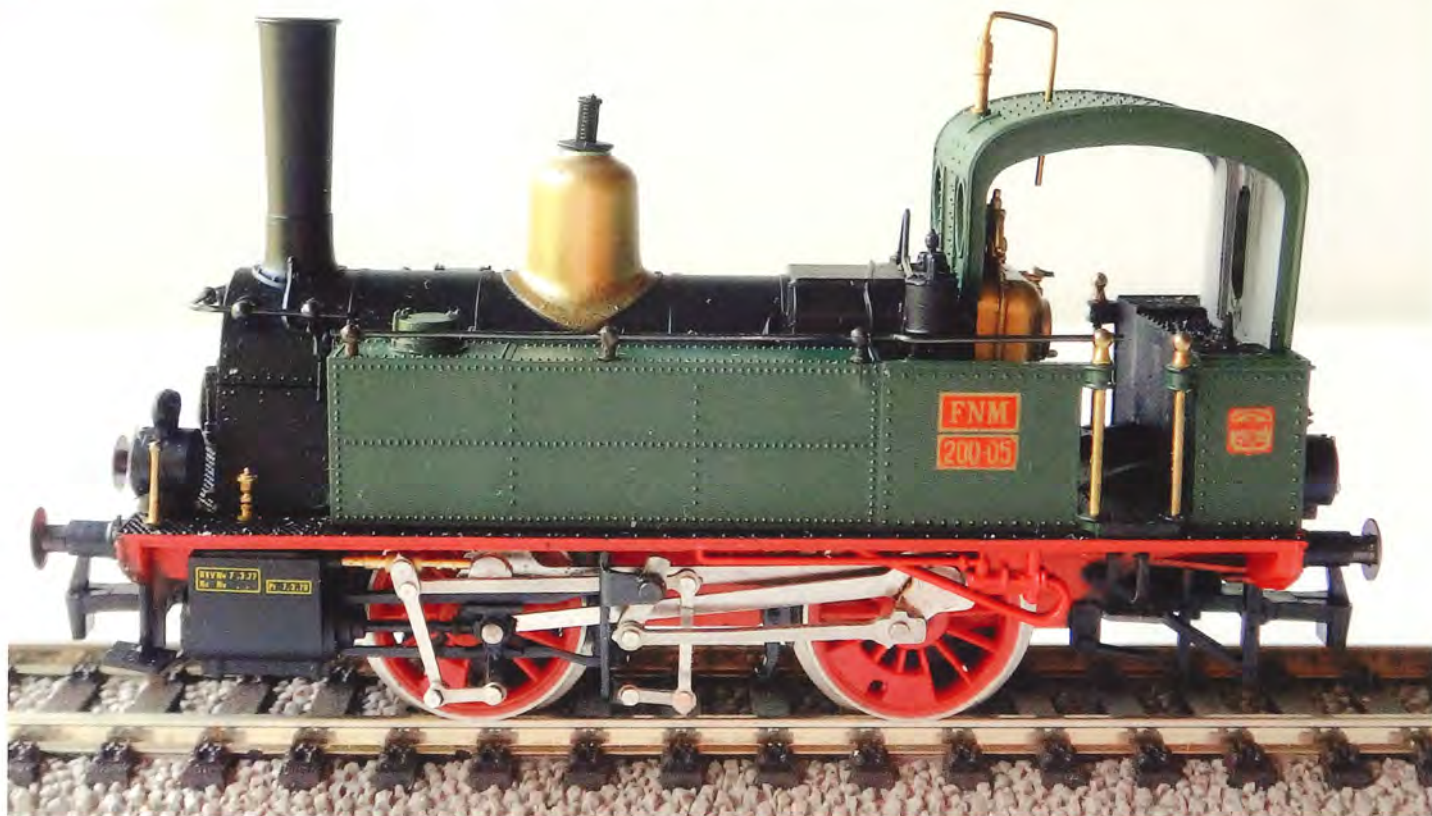


Størrelsesforholdet til en kuglepen.



4DT 870020 Solur. H0-model, epoke I-VI. Pris kr. 79,-.

Historien om et togsæt



Den herlige, lille maskine fra FNM-jernbanen.



Togsættet fra Rivarossi.

Af Flemming Søeborg

For mange år siden så jeg i et Rivarossi-katalog et oldtimer-togsæt, bestående af et lille, to-akslet damplokomotiv og tre vogne. Det var fra det italienske selskab FNM (Ferrovie Nord Milano, nr. 248, maskine 200-05, bygget af Couillet 1883), og det virkede utroligt charmerende og tiltalende på mig – men hvordan skulle man kunne få fat i det? Jeg kendte ingen forhandlere, der importerede Rivarossi, og internet, e-mail osv. fandtes slet ikke, så jeg glemte så småningom alt om dette fine togsæt – indtil jeg en dag fandt en af

vognene, en grøn rejsegodsvogn, hos en brugttogshandler. Haps, jeg købte den, så måske var det ikke umuligt at skrabe modeller sammen, så jeg kunne få det eftertragtede tog?

Årene gik, der dukkede ikke noget op, og den gamle vogn forsvandt igen – hvorhen husker jeg ikke længere, men den findes i hvert fald ikke længere i min bestand. Fra tid til anden huskede jeg toget, ikke mindst, når jeg kiggede gamle Rivarossi-kataloger igennem. Rivarossi var jo for 50-60 år siden noget af det ypperste modeltog, der var på markedet, og specielt deres modeller af CIWL's sove-

og restaurantvogne var legendariske (og sælges til formidable summer i dag, ofte dyrere end de nyere fra L.S. Models!).

Nu skal man også huske på, at oldtimer-modeller var virkeligt sjældne dengang – hverken "Der Adler", "Saxonia" eller andre pionér-lokomotiver kunne købes, stort set var det kun Tri-angs 00-model af "The Rocket" fra 1963 samt Airfix-byggesættet af samme lokomotiv, man kunne købe. Først mange år senere sendte Bachmann deres serier af amerikanske oldtimere ("De Witt Clinton" f.eks.) på markedet.



Maskinen set fra bagenden - ret ejendommelig at se.

FNM - Fint, Nydeligt Modeltog

Tilbage til togsættet: En dag sidste sommer "snublede" jeg nærmest over det hos en internet-forhandler – et helt intakt sæt til en i mine øjne favorabel pris på godt 1.500 kroner. Jeg bestilte det, betalte og afventede, at det dukkede op. Sådan en chance må man ikke lade sig gå forbi.

Det var faktisk i *mint condition* - stadigvæk i den originale, ubrudte, men noget ramponerede emballage! Det var - og er - en fantastisk model, diverse fejl og mangler til trods.

Alene detaljeringen af førerhuset overstiger, hvad de fleste nutidige modeller kan byde på, for her er komplet indretning med alle armaturer, håndgreb, ventiler osv. i spinkel, nøjagtig gengivelse - og på grund af det meget åbne førerhus kan man se alt! På bagvæggen ligger kulbeholdningen i en art skuffe. Men detaljeringen ophører ikke her, for overalt er der noget at betragte - fine nitterækker, spinkle rør, fritstående håndgreb og bøjler, suveræne påtryk, flot, halvmat bemaling, korrekt gangtøj - ja, sågar de indvendige fjedre (usynlige) er gengivet - og der er lys i de to lanterner foran, mens de bageste blot er uden

funktion. Lad gå med, at lokomotiv og vogne er noget "overscale" og nærmest i skala 1:80 - for datiden har det været et formidabelt ingeniørprojekt overhovedet at kunne fremstille en så underskøn model. Flangerne på hjulene er blot 1,0 mm, og selv undersiden af vognene er præget med enkelte detaljer.

De tre vognkasser er dog lidt anonyme, kønsløse kunststofprodukter uden vangepåskrifter eller indretning, men koblet sammen med lokomotivet gør de sig alligevel - så mange år efter. Der er vedlagt attrap-koblinger til lokomotivet samt en enkelt tredje-klasses billet fra den pågældende strækning i FNM, Milano-Saronno. Sættet stammer øjensynligt fra 1979, hvor banestrækningen kunne fejre 100-års jubilæum, så det må siges, at Rivarossi markerede den runde dag med manér! I øvrigt kørte lokomotiver af lignende type så sent som i 1962 på FNM, hvilket kan ses på en lille film fra Stazione Milano Nord.

Lokomotivet er af gode grunde analogt - ingen anede dengang en pind om, hvad dekodere og digitalisering var for noget, computere var kun lige ved at blive udviklet, så man skal ikke kimse ad modellerne. Lokomotivet vejer godt til, da sidevandtankene må være fyldt



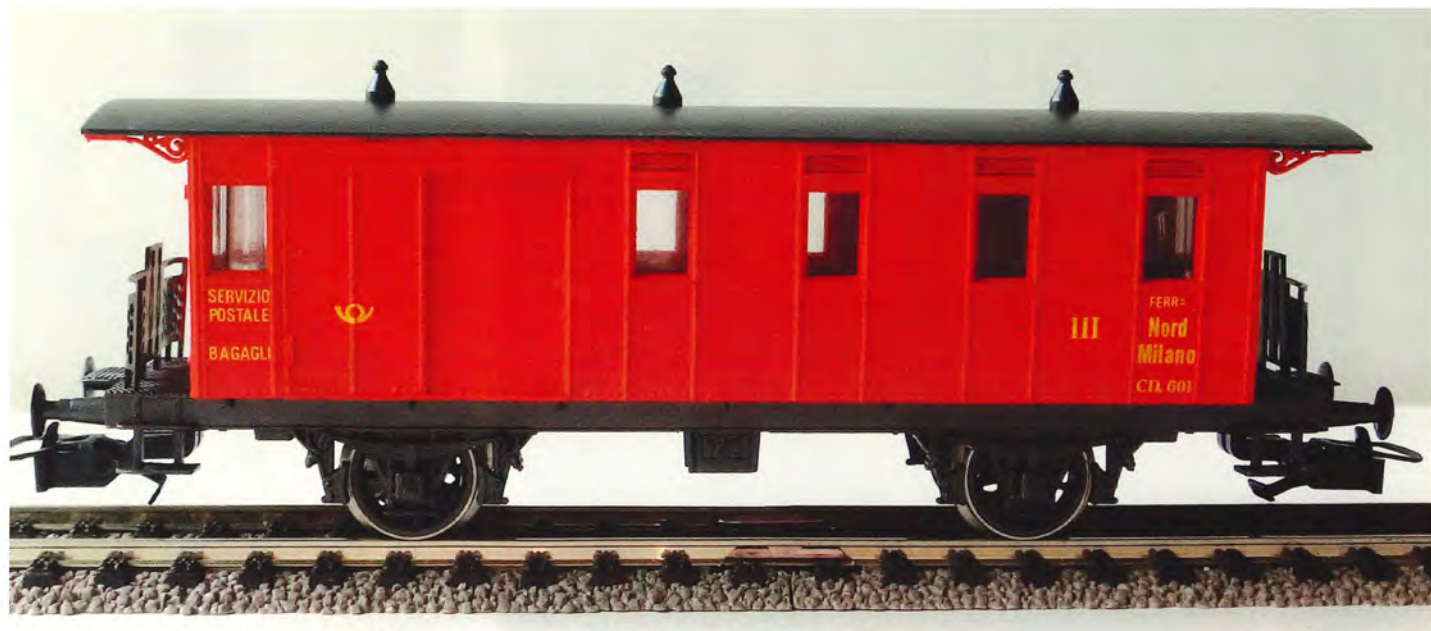
Fritstående lanterner, håndhjul, balustre m.v. og fint påtryk på pufferplanken.



Førerpladsen med diverse armaturer i flot gengivelse.



Diverse skilte er blot påtrykt - dengang var der ikke tradition for ætsede dele på modellerne.



Post- og tredjeklasses vogn litra CD 601.

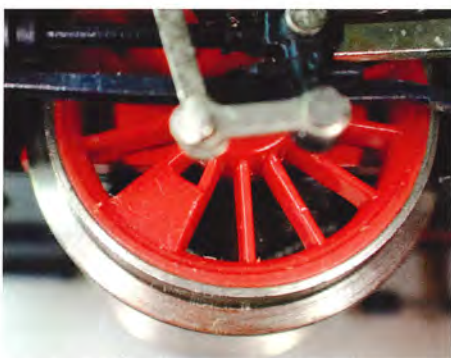
med bly eller zinkgods. Desværre har jeg ikke kunnet skille maskinen ad, og der medfølger ingen dokumentation for konstruktionen. Selvom lokomotivet ikke har været brugt i omkring 40 år, drejede hjulene, da jeg forsigtigt satte strøm til, så der er ikke noget at klage over i dén sammenhæng. Indtil videre henstår toget som en flot vitrinemodel. Selvfølgelig kunne jeg få monteret en dekoder i en af vognene og dermed køre digitalt, men jeg afstår fra det, for med den meget afvigende skala vil det se helt forkert ud på et H0-anlæg.



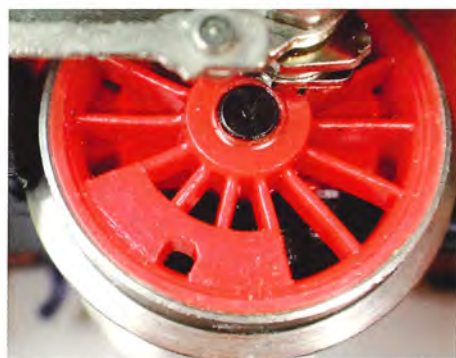
Flotte hjul og god gengivelse af akselholdere m.v.



Balustre til opstigningen, lavet af drejet messing.



Driv- og kobberhjulene har forskellige kontravægte, hvilket betyder,



- at Rivarossi har måttet lave separate forme til de to ellers éns hjul.

I bagklogskabens klare lys kan man også konstatere, at dette togsæt på sin vis markerede toppunktet for Rivarossis glansperiode, for i årene herefter sank firmaet ned til at blive helt ubetydeligt med discountprægede modeller, indtil det til sidst opgav ånden og lukkede. I dag er Rivarossi genopstået under Hornbys "vinger" og er et kvalitetsmærke som mange andre, selvom re-premiéren i Danmark for nogle år siden (med en rustrød Gs-vogn) var en svipser. Men den lille 0-2-0-maskine fra FNM fortjener at blive genoplivet - nu som nøjagtig H0-model.

Baggrund

Selve typen blev bygget i syv eksemplarer af den belgiske fabrik Couillet i 1883. Førerhuset med det buede tag skulle være en belgisk specialitet. Lokomotiverne (0-2-0) var meget lette (28 t), driv- og kobbelhjul havde en diameter på 1.445 mm, og lokomotivet havde en max. hastighed på 60 km/t. Med tiden blev maskinerne overflyt-

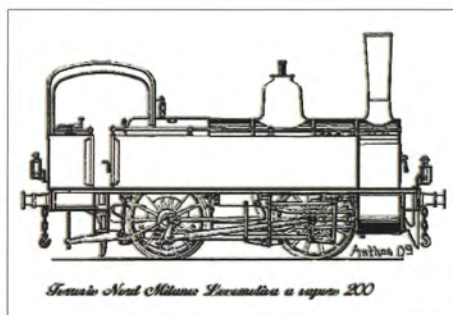
tet til sekundær tjeneste (rangering), og i 1974 blev forbilledet for modellen, nr. 200-05, restaureret og er hermed blandt de ældste, bevarede og køreklare damplokomotiver i Europa. Det er dog værd at bemærke, at der findes ældre, funktionsduelige damplokomotiver, f.eks. Nr. VII "LICAON" fra Kaiserliche Ferdinand Nord-Bahn i Østrig fra 1851, og ØSJS 2, der stammer fra 1878. Et eksemplar mere af FNM-typen, nr. 200-02, er bevaret som stationært minde-mærke i Saronno.



Påskrifter i guldtryk på postvognen.



Det restaurerede lokomotiv 200-05 fra Ferrovie Nord Milano, udstillet på banegården Milano Cadorna den 6. maj 2012. Foto Arbaletе, wikipedia.



Skitse af FNM-lokomotivet fra wikipedia.



Detalje fra førerhuset. Håndtag til dampfløjten.



Og her tager vi afsked med det farvestrålende tog.



Håndlisten øverst på vandtanken - normalt blev sådanne dele enten 'glemt' eller var blot støbt sammen med overdelen.

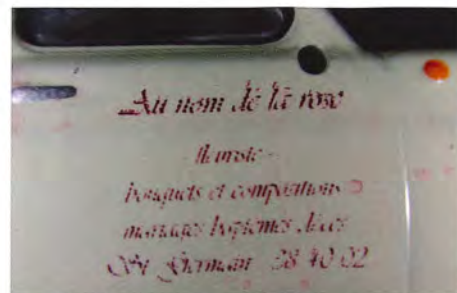


Tredjeklasses billet Milano-Saronno i genoptryk. Bagsiden af billetten til minde om jubilæet.

Nye Renault-modeller



Blomsterbilen fra Brekina.



Ikke særligt overbevisende tekst på dørene.



'I rosens navn'....



OBUT-bilen med den morsomme reklame.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Blandt de senest nytilkomne bilmodeller fra Brekina er en blomsterbil på basis af Renault 4 varevogn samt en pudsig varevogn på Renault KG 1000. Blomsterbilen er cremefarvet med en rose og påskriften "Au nom de la rose" - "I rosens navn", hvilket må siges at være passende. Desværre er påtrykkene på siden af dørene ikke i orden, og oplaget burde have været kasseret. Brekinas modeller plejer at være i topklasse, men det gælder ikke her!

Det gælder heldigvis ikke for den anden Renault, den store kassevogn, der kører for firmaet OBUT. Der er nok ikke mange her, der kender det, men det står bag produktionen af kuglerne til spillet pétanque (eller boule), og så kender de fleste det nok. Dekorationerne på denne model er herlige, underfundige og taler deres eget sprog i tegneseriestil. Begge modeller er til H0.

Brekina art. nr. 40244 Renault 4 Blomsterbil. Pris ca. kr. 100,-
Art. nr. 40336 Renault 1.000 kg OBUT-varevogn "Pétanque".
Pris ca. kr. 120,-.



- men også på bagenden ser man den morsomme reklame - bemærk kasterens specielle attitude - sådan skal det gøres!



Pétanque-spillerne viser deres kunst på siden af bilen.

Hovedstadens Letbane er godt på vej



Letbanetog i den grønne farve. Ill. Hovedstadens Letbane

Af Finn Frøsig

I Spor og baner nr. 60, december 2021, bragte vi en omtale af Hovedstadens Letbane. Den handlede mest om beslutningsprocessen bag letbanen, om banens forløb og om nogle af de igangværende arbejder. Det har i den første fase handlet meget om omlægning af forsyningsledninger og klargøring af vejudvidelser og omlægninger for at skaffe plads til det egentlige baneanlæg.

I løbet af 2022 er selve letbanestrækningen blevet markant mere synlig i gadebilledet. Der sker uge for uge noget, der siger, at her skal der snart køre letbanetog. Der arbejdes på hele strækningen mellem Lundtofte og Ishøj. Mange steder er der lagt slab-tracks i vejkryds (men endnu uden rillespor) og byggeriet af letbanestationerne er i fuld gang. Anlægsarbejdet er længst fremme på strækningen mellem Glostrup Station og Kontrol- og vedligeholdelsescentret i Herlev. Det er en strækning på ca. 7 km og her er der allerede lagt ca. 5 km spor og rammet mastefundamenter ned. Denne strækning skal fungere som test- og uddannelses-strækning, og den forventes klar til prøvekørsler i starten af 2. halvår 2023.

Kontrol- og vedligeholdelsescenter, åbent hus i september

I september 2022 indbød Hovedstadens Letbane til åbent hus i kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC), som ligger på Ring 3, hvor Slotsherrensvej krydser Ring 3. KVC er hjertet i hele letbanesystemet, her skal den daglige drift og den løbende pleje af letbanetogene foregå. Der var adgang til de udvendige områder med opstillingssporene og tilslutningen til letbanesporene på Ring 3. Man var meget stolt over den såkaldte "diamant", hvor sporene inde på centerområdet fordeles til og fra opstillingssporene eller til og fra vaskehallen og værkstedshallen. Inde i KVC kunne man se vaskehallen og værkstedshallen plus lokaler til de mange ansatte, som skal stå for driften. I hallerne er sporene lagt, men alt andet tekniske grej er naturligvis endnu ikke på plads.

Fra centret kan togsættene ledes ud på strækningen enten i retning mod nord eller syd, naturligvis med lysregulering af trafikken på Ring 3. I retningen fra Glostrup ligger letbanesporene på den nordlige side af Ring 3, men ud for KVC skifter sporene i retningen mod Herlev placering til vejmidten af Ring 3. Det kræver selvfølgelig trafiksignaler for at regulere vej- og letbanetrafikken. Her ligger også en letbanestation, som har navnet "Rødovre Nord".

Siden "åben-hus-arrangementet" er arbejdet med de tekniske installationer gået i gang. Herunder hydraulik til løft af togsæt, en stor arbejdsplatform til servicearbejde på toppen af



Kontrol- og vedligeholdelsescentret (KVC). I øverste højre hjørne ind/udkørsel ved Ring 3. Ill. Hovedstadens Letbane



KVC. Værkstedshaller og vaskehal. Til venstre en del af kontorfløjen. Foto: Finn Frøsig



KVC. Opstillingsspor. Til venstre anes vaskehallen. Foto: Finn Frøsig



Hjuldrejebænken er på vej ned på plads. Foto: Hovedstadens Letbane.



KVC. Værkstedshallen med gruben til undervognsarbejde, endnu uden teknisk udstyr monteret. Foto: Finn Frøsig.



"Diamanten" ved indkørslen til KVC. Reelt en forvokset "engländer", hvor der ligger en kurve mellem højre og venstre spor bagst i billedet. Foto: Finn Frøsig

letbanetogene og en komplet hjulafdrejningsenhed, så man kan levere en smidig og støjfri kørsel.

Skinnelægningen i Glostrup, Rødovre, Herlev

Ude på letbanestrækningen er arbejdet med skinnelægningen i fuld gang. Det er besluttet, at strækningen mellem Glostrup Station og Kontrol- og vedligeholdelsescentret i Herlev skal gøres klar til testkørsler i løbet af 2023. På denne delstrækning er skinnelægningen, mastefundamenter og rilleskinner i vejkrøds næsten færdig ved indgangen til 2023. I de mange vejkrøds opsættes en ny type trafiksignaler. Her er det planlagt at letbanen får en form for forkørselsret, som letbanetog selv påvirker. Målsætningen med teststrækningen er at teste hele letbanekonceptet med alle de mange sikkerhedssystemer og driftssystemer, som trafiksignaler, kørestrømsanlæg, funktioner på stationerne med lys og billetsystemer og m.a. Det bliver samtidig her, at uddannelsen af de kommende letbaneførere vil starte. Erfaringerne skal sikre, at testen og driften af de resterende strækningsdele kan indledes forholdsvis problemfrit, når hele letbaneanlægget er klar.

Selve letbanestrækningen er som bekendt en kombination af sporforløb med standard skæveballast og de såkaldte slab-tracks, hvor rilleskinner ligger i betonelementer, hvor de støbes fast med en to-komponentmasse. Slab-tracks bruges i de mange kryds, hvor letbanen krydser vejtrafikken. (Der er mere 60 kryds af denne type). Støbeprocessen kræver opstilling af teltoverdækning af det berørte område, medens støbemassen hærdet færdig. Ved stationerne anvendes en tredje type, hvor skinnerne monteres på betonplader. I nogle af de sydlige kommuner har man bestemt sig for en skinnetype, hvor der kan vokse græs mellem sporene.

Selvom færdiggørelsen af teststrækningen har høj prioritet lige nu, foregår anlægsarbejdet på den øvrige del af letbanestrækningen i faste rammer. Overalt på strækningen fra DTU i Lundtofte til KVC og fra Glostrup Station til Ishøj foregår der arbejde med forsyningsledninger, vejudvidelser, ilægning af slab-tracks i vejkrøds, og etablering af de kommende letbanestationer. I Lyngby er en stor del strækningen gennem bymidten allerede lagt med slab-tracks, og letbanestation ved Lyngby St. er under opførelse.



Letbanestrækning ved Ejby, oktober 2022. Bag fotografen ligger Glostrup Ejby Station, Jyllingevej og broen over Frederikssund-motorvejen. Foto: Finn Frøsig.



Der fyldes op med mere ballast. Her på strækningen mellem KVC og Jyllingevej. Der anvendes et to-vejs køretøj bane/vej og en rullende tragt til fordeling af ballasten. Foto: Hans Andersen



Ring 3 set fra Slotsherrensvej i retning mod Glostrup. Her ligger skinnerne i vejens nordside frem til Fabriksparken i Glostrup. Foto: Hans Andersen

Ved Herlev Station har entreprenøren C.G. Jensen forberedt adgangsvejen fra letbanestationen på ringsvejsbroen over S-banen. Der er skåret et hul i midten af vejbroen på 5,5 x 11 meter, som skal give plads til trapperne ned til den nye S-bane perron, som Banedanmark skal anlægge nord/vest for Herlev Station. Hvornår dette arbejde påbegyndes, er der endnu ikke en tidsplan for. Her ved slutningen af 2022 ligger der allerede letbanespor ca. 500 meter fra broen.

Togproduktionen

Letbanetogsættene bygges af Siemens Mobility i Kragujevac, Serbien. I efteråret 2022 var de første vogndelev ved at blive synlige, og det første færdige togsæt har forladt fabrikken i slutningen af 2022. Herfra er togsættet til Siemens store testcenter i Wildenrath i Tyskland, hvor man råder over en 30 km lang teststrækning til prøvekursler og de mange andre kontrolfunktioner, inden togsættet kan sendes videre til nye tests i Danmark, - antagelig i 3. kvartal 2023. Der skal leveres i alt 29 togsæt, og sæt nr. 2 er her ved slutningen af 2022 i produktion



Ring 3 set fra Slotsherrensvej i retning mod Herlev. Her ligger ca. 500 m skinner i midten af vejen. I forgrunden letbanestationen "Rødovre Nord", hvor skinnerne ligger i højre side af vejen. Til venstre ligger ind og udkørsel til KVC. Trafiksignaler til vejtrafikken er allerede monteret. Foto: Finn Frøsig



Slab-track med indstøbt rilleskinne, ved Jyllingevejs udmunding i Ring 3. Processen med to-komponentmassen kræver teltoverdækning i hærdningsperioden. Der er mere end 60 vej- og bane-krydsninger, hvor processen skal anvendes. Foto: Finn Frøsig



Ring 3, vejbroen over S-banen i Herlev. Det mørke område midt på broen er udskæringen til trappe fra Letbanen til den kommende S-bane perron, når Herlev Station flyttes mod nord-vest. Foto: Hovedstadens Letbane.



Fra fabrikken i Serbien. Boggierne til det første letbanetog står klar til montering. Foto: Hovedstadens Letbane.



Førerpladsen letbanetog nr. 1. Foto fra fabrikken i Serbien. Foto: Hovedstadens Letbane.

Holder tidsplanen ?

Letbaneselskabet har i starten af december 2022 kommenteret byggeprojektets status således:

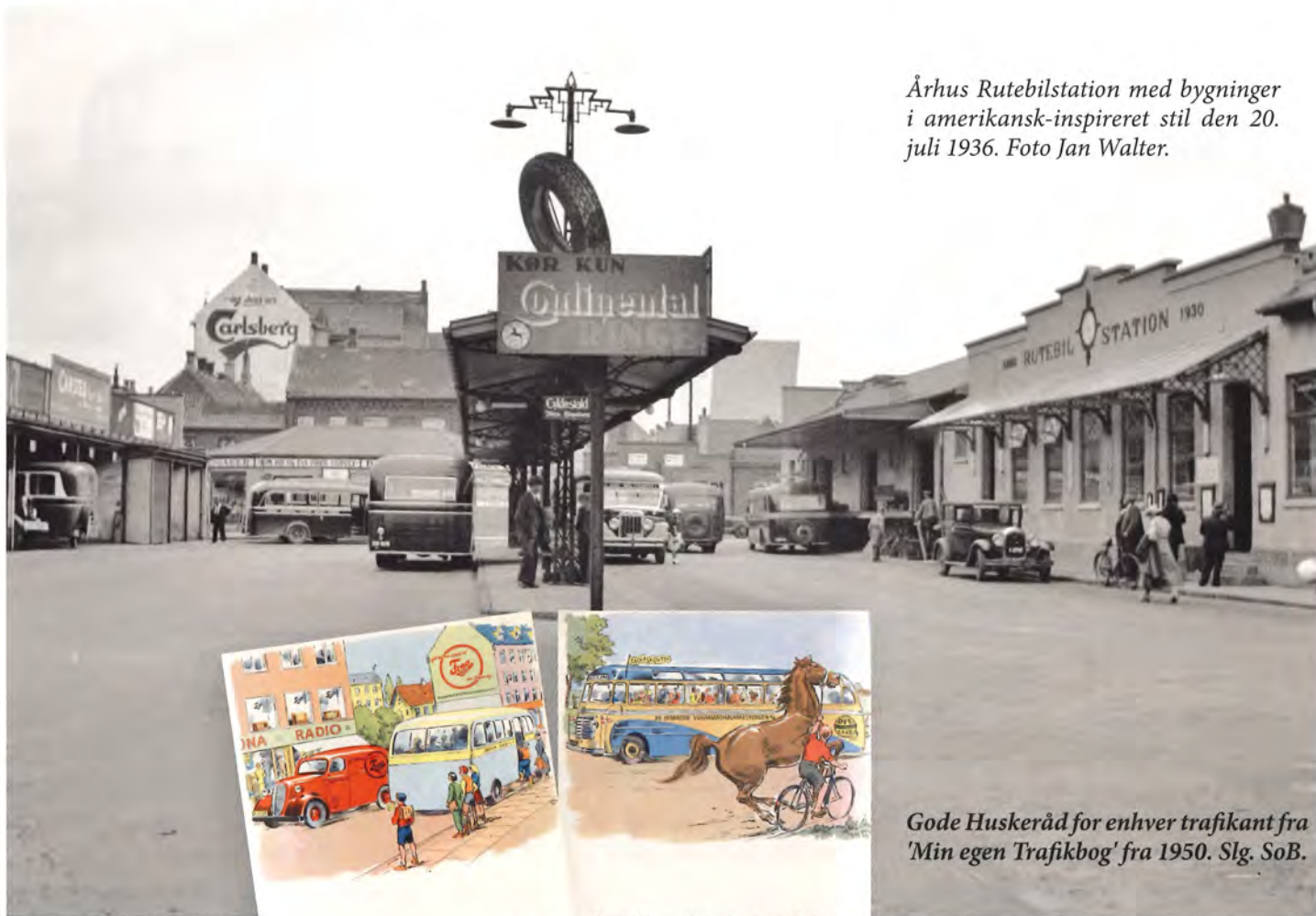
Byggeriet af Hovedstadens Letbane har i en længere periode været alvorligt udfordret af den globale mangel på ressourcer, materialer og mandskab, hvilket er blevet yderligere forstærket af krigen i Ukraine. Projektet nu så fremskredent, at størstedelen af anlægsarbejdet er gennemført, mens de mere transportrelaterede arbejder med skinner og tog er påbegyndt. Antallet af ledningsejere, vejmyndigheder og entreprenører har gjort processerne mere komplekse end forventet. Derfor er der nu et grundlag for at vurdere, hvordan bl.a. de tidligere forsinkelser af ledningsomlægninger og anlægsarbejder slår igennem i den sidste del af anlægsfasen. Hovedstadens Letbane vurderer nu, at det ikke er sandsynligt, at letbanen kan gøres færdig med det nuværende anlægsbudget. Selskabet igangsætter nu en detaljeret gennemgang af projektets økonomi, mens der – i tæt samarbejde med projektets entreprenører – arbejdes målrettet på at håndtere de mange risici optimalt og sikre den vigtige fremdrift på Letbanen, så den som planlagt kan åbne i 2025. Det oprindelige anlægsbudget lød på 8,2 mia.

Hovedstadens letbane er trods corona-krise og andre ikke forudsete påvirkninger godt på vej, og det skal blive interessant at følge det videre forløb af udbygningen og driftsforsøgene.



Det første, færdige letbanetog på fabrikken i Serbien i november 2022. Herfra sendes toget til Siemens i Tyskland, hvor det skal gennemgå det store testforløb, inden det sendes til Danmark i midten af 2023. Foto: Hovedstadens Letbane

Rutebilerne



Århus Rutebilstation med bygninger i amerikansk-inspireret stil den 20. juli 1936. Foto Jan Walter.



Gode Huskeråd for enhver trafikant fra 'Min egen Trafikbog' fra 1950. Slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

Rutebilsdriften opstod som en direkte konkurrent til landets mange privat- og statsbaner og påførte dem mange gener efter Første Verdenskrig; de første år var rutebilsdriften reelt et "tag selv"-bord, hvor stort set enhver med en bil og et kørekort kunne påbegynde rutebilkørsel – naturligvis kun på de mest lukrative tidspunkter. Jernbanerne skulle køre, også selvom der stort set ingen passagerer var sent om aftenen de fleste steder.

Først, da der efter nogle år blev indført reguleringer på området, blev rutebilsdriften mere organiseret, og mange steder fik man efterhånden tilpasset kørslen, så den harmonerede med togenes køreplaner, og som sådan fungerede de to transportformer side om side og betjente samfundet vel. Mange ruter blev overtaget af banerne, som herved kunne tilrettelægge mere overordnede ruter og planer. Under Anden Verdenskrig, hvor man ikke kunne få benzin og dæk, blev enkelte rutebiler radikalt ombygget med skinnehjul og kunne dermed opretholde en beskeden trafik på nogle privatbaner.

Her er et meget lille udvalg af rutebiler fra nær og fjern – mest samlet med henblik på at vise mangfoldigheden og forskelligheden i rutebilernes verden. Der er mest tale om vogne fra mindre selskaber, da de fleste nok kender til Statsbanernes rutebiler. Hovedparten af typerne vist her er fra 1950'erne, hvor artsrigdommen var som størst, og rutebiler stadig havde et vist skær af hygge, provinsialisme og intimitet over sig – ofte kendte man chaufføren, og han vidste, hvor "stamkunderne" stod af og på, og ofte havde chaufføren tid til at aflevere pakker undervejs, ligesom ældre rutebiler havde postkasser på siden. Nyd kavalkaden fra en anden og mere rolig tid. Hvis læserne kan identificere nogle af rutebilerne, er det meget velkomment.



Forlængst nedlagt og glemt DSB Busstop på Kongebrovej, Middelfart. Selve skiltet forsvandt i 1985, men standen står der stadig.



TKVJ's lille Mercedes-rutebil i Gesten. Foto Just Andersen.



DSB-todækker ved Valby station 1949. Foto Jan Walter.



Kalvehavebanens skinnerutebil Sm 2. Foto Svend Jørgensen, slg. Leif Ørndorf.



Lollandsbanens rutebil Maribo-Bandholm. Foto Just Andersen.



Ringkøbing-Ørnholm-Holstebro Triangel-rutebil. Foto Just Andersen.



Sorø-bybussen Mercedes Benz O 3500, Stationspladsen Sorø cirka 1970. Foto Nils Bloch.



En af De Bornholmske Jernbaners rutebiler og godt med bagage, Rønne H. Foto Just Andersen.



Odsherred Jernbanes lille Opel Blitz 'Marienhønen', ex. DSB, i Kalundborg omkring 1965. Slg. JSN.



Kalvehavebanens rutebil med anhænger til bagage i Kalvehave senest 1959. Foto Just Andersen.



Strandvejsbussen linie 188 ved Helsingør Banegård i 1970'erne. Foto Lars Olov Karlsson.



Tre af de kendte, Grønne Rutebiler fra Rørvig. Ukendt fotograf og årstal.



Aalborg Privatbaners rutebil Aalborg-Aabybro-Blokhushus med påhængsvogn. Foto Just Andersen.



Turistbusser fra Selandia Rundfart ved Skt. Albans kirke, Churchill-parken ved Kastelet. Slg. Kurt D. Jensen.



Hjørring Privatbaners rutebil Bind-slev-Hjørring. Foto Lars Olov Karlsson.



To af Kalvehavebanens omnibusser i Kalvehave. Foto Just Andersen.



SAS-bus på Langebro på vej til Kastrup Lufthavn marts 1972. Foto Nils Bloch.



Hornbækbanens Sm Skinnebus + rutebil, muligvis Hornbæk ca. 1971. Foto Olaf Hermansen.



Sættevogns-rutebilen 'Røde Orm' fra DSB blev ikke nogen succes. Her ses den i Valby den 22. maj 1949. Foto Jan Walter.



DSB Værkstedsbuss, rød og gråmalet, nummerplade EA 69.028 (fra Slagelse) ved Brevdueforeningen 'GRIB', muligvis i Hillerød. Foto Lars Olov Karlsson.



Ukendt rutebil m. stråtag. Nab, Sydfyn 1980. Foto Flemming Søeborg.



kr. 6399,-

PIKO 37451

G Sound-Diesellokomotive NOHAB Strabag V, inkl. PIKO Sound-Decoder.
Levering november 2023



kr. 399,-

PIKO 39498

HO Doppelstockwagen 2. Klasse DSB VI, Styrevogn kr. 599,-
Levering september 2023



kr. 4199,-

Märklin 39425

H0 Elektro-Triebzug Baureihe ICM-1 „Koploper“, Epoche IV

NYHEDSSHOW

Nyhedsshow

Se vores hjemmeside for mere information.



Hornby R30322 Nyhed 2023

R30233 L&MR No. 58, 'Tiger' Train Pack



Hornby 30297 Nyhed 2023

Hornby Dublo: BR, English Electric DP1, Co-Co,
DP1 'Deltic' - Era 4

LEGETØJSMARKED

2023
30-APRIL
3-SEPTEMBER
3-DECEMBER



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



Scalextric C4479 Nyhed 2023

Thunderbirds FAB-1 the amazing 6-wheel Rolls
Royce complete with Parker and Lady Penelope



FAIREY GANNET AS.1/AS.4

Airfix A11007 Nyhed 2023

1:48 Fairey Gannet AS.1/AS.4

www.togcenter.dk

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

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

Alle priser er i DKK incl. moms
Der tages forbehold for trykfejl, prisændring-
er, lager og leveringstider. Priser i den histo-
riske annonce er ikke gældende. *Prismatch,
se på vores hjemmeside for betingelser.