

# Spor og **baner**

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

DKK 110

SEK 145

NOK 130

1/2012

**INTRO  
PRIS  
55,-**



9 788799 251216



Scan koden eller gå ind  
på [www.sporogbaner.dk](http://www.sporogbaner.dk)  
og bestil dit abonnement

# FELDERBANEN

Helle og Jan Møller Holm · Vejlevej 349, Bramdrupdam · 6000 Kolding · Tlf. 7456 0808 · Fax 7456 0801

Åbningstider: Tirsdag-torsdag kl. 10.00-17.30 · Fredag kl. 10.00-18.00 · Lørdag kl. 9.00-13.00 · Mandag lukket

## NYHEDER 2012

### fra alle leverandører:

Vi tilbyder forhåndsrabat på nyhedsbestillinger i februar - marts.

Vi glæder os til at vise dig hvad 2012 byder på og du er velkommen til at bestille nyhedsbrochure porto 46,00 kr. kan betales i frimærker forud.

### Vi løfter lidt af nyhedssløret:

**Roco** lancerer DSB Lyntog 5 vognssæt DSB designbemalet 1977-1985 ep. IV. Flere DSB godsvogne: bl.a. Veksellad DSV og Lauritzen.

**Fleischmann H0:** Div. godsvogne med containere; Danske Fragtmænd, Van Dierne, Schenker m.fl.

**Fleischmann N:** DSB 3 vognsæt ep. IV. Nattog til Østrig



**Märklin Dampskib** fra 1910. Modellen er med optræksmotor der driver skruen, anker med kæde der kan drejes op og bevægelig landgangsbro. Alt er udført i metal, modellen kan flyde. Holder så skibet kan stå som udstilling medfølger. Engangs serie.

Tilbud i Februar/Marts kr. **10.998.-**



**Märklin Mini Club** startsæt med BR 89, 2 vogne, skinneoval og transformator.

Kr. **998.-**



**MiniTrix** Startsæt med V200, 4 vogn, stor skinnekreds og den nye mobilstation der også kan styre digitale sporskift.

Tilbud i Februar/Marts kr. **2.598.-**

**ESU** så er den her : **BR 215** ep. IV **dieselrøg-generator**,

loksound: fuld motorlyd og kurvehvin, med **power-pack** undgår du driftstop ved dårlig kontakt på skinnerne.

### OPSLAGSTAVLEN:

FELDERBANEN er på udstilling Tog 2000 Bregnbjergskolen Vojens 10.-11. marts kl. 10-16 Butikken holder lukket den 10. marts

Besøg os på [www.felderbanen.dk](http://www.felderbanen.dk) hele døgnet · Bestillinger modtages på [info@felderbanen.dk](mailto:info@felderbanen.dk) eller på tlf. 7456 0808 eller fax 7456 0801 · Kig ind, ring, fax eller mail - vi sender gerne!

## ade hobby trade

Ade og Hobbytrade ønsker redaktionen og læserne tillykke med udgivelsen af

# Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

Vi håber bladet må blive en god inspiration for model- og jernbaneinteresserede, at bladet vil være med til at bringe yderligere fremgang for vor fælles hobby, og at danske modeljernbaneinteresserede vil bakke op om bladet og dets medarbejdere ved at skrive eller tipse redaktionen om gode historier, så vi alle sammen hver gang vil glæde os til at læse det kommende nummer af Spor og baner.

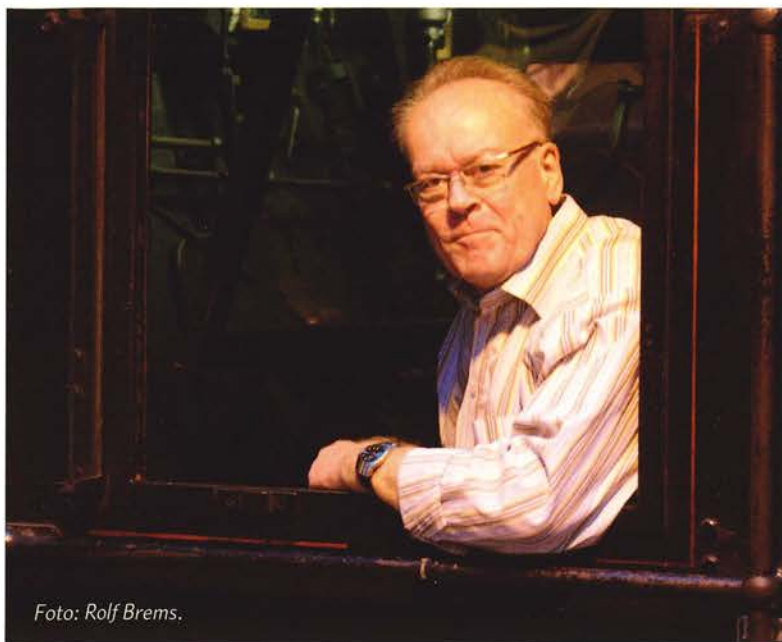


Foto: Rolf Brems.

## Nyt blad til jer alle!

Velkommen til *Spor og baner*, hele Danmarks nye modelbaneblad! Vi vil bestræbe os på at være så vidtfavnende som muligt, bringe aktuelle nyheder fra markedet for modeltog såvel som artikler om modelbaner og deres forbilleder, de rigtige baner. Kort sagt, en videreførelse af de bedste sider og tanker, du kender fra de hidtidige blade og magasiner.

Er der plads til – og brug for – et nyt modelbaneblad? Vi mener ja – og vi viser det med en række interessante og inspirerende artikler fra nær og fjern. Vi vil dog gerne vedstå arv og gæld – at vi står på skuldrene af andre blade og magasiner, først og fremmest 'banen' og 'Lokomotivet', som har inspireret os gennem mange, mange år. Uden deres indsats var vi ikke her, hvor vi er i dag.

Det danske modelbanemarked har gennem de sidste tyve år gennemgået et kolossal forandring. Fra at være en lidt overset niche med nogle få, men dygtige modelbyggere og en stor gruppe 'glade amatører' er modelbanen herhjemme i dag præget af en enorm udvikling, godt båret frem af de teknologiske og økonomiske fremskridt (digitalisering, computeranimation, laserteknik, globalisering m.m.). Samtidig er det danske marked blevet meget interessant ikke kun for de internationale producenter, men i høj grad for de hjemlige. Hvem ville for tyve år siden have forestillet sig, at der ville opstå flere, store danske producenter af modeltog, og at der ville blive udviklet et hav af specielle, danske modeller og tilbehør? Nej vel – ind imellem kan man godt knibe sig i armen over den mangfoldighed af vogne, lokomotiver og småting, vi som danske modelbanevenner kan vælge imellem. Vi er ikke længere henvist til blot nogle få, danske modeller og en masse omlakerede, tyske modeller fra de store, europæiske producenter, næ, vi kan også herhjemme – og det er jo nærmest et eventyr i sig selv.

Derfor er der naturligvis også brug for et blad, der kan informere om udviklingen på området, vise nyt fra ind- og udland, besøge modelbyggere, bringe nyheder fra branchen og ellers videreføre alt det gode, du har set i andre blade. Vi har valgt det store A 4-format, fordi det efter vor mening giver de bedste muligheder for gengivelse af billeder,



# Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

1. årgang

ISBN 978-87-99251-1-6

### Ansvarlig udgiver:

Spor og baner

### Redaktør:

Flemming Søeborg, Frisporet  
Odensevej 98 B, 5260 Odense S.  
frisporer@frisporer.dk

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Løssalgspris kr. 110.-

### Abonnement:

DK: Seks numre af Spor og baner kr. 550.-  
EU: Seks numre af Spor og baner kr. 660.-  
Udenfor EU: Seks numre af Spor og baner 772.-

### Annoncer:

Tilbydes som helside, halv eller kvart side.  
Materialefrist er den 14. i måneden før udgivelsesmåneden.

Materiale vedr. annoncering skal sendes til:  
Sats & Tegn · Farvervej 1 · 8800 Viborg  
jan@satstegn.dk

Spor og baner er trykt i 2000 eksemplarer hos  
Arco Grafisk, Skive.

Sats og lay-out: Sats & Tegn, Viborg.

Alle artikler og skemaer er copyright Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.



### Forsidebilledet:

Hobbytrades nye S-maskine trækker en flok vogne på Stationsbyens anlæg. Foto: MJ-Blog/Hobbytrade.

sporplaner og andre illustrationer – og fordi vi samtidig hermed signalerer, at *Spor og baner* er et magasin, der kan tåle at ligge fremme, et magasin, som du og (forhåbentlig) mange andre vil læse i toget, i bussen, hjemme eller i modelbaneklubben.

Et af sidste års nye ord i sproget er det herlige dystermule, der vel siger alt om, hvad det betyder: En person, der ser alting sort og negativt. Det gør vi ikke her på redaktionen, og vi har heller ikke fornemmelse for, at læserne eller vore annoncører gør det – selvom det ind imellem er trange tider, ikke kun i vor branche, men også for hele landet. Som den modelbygger, vi besøgte i vinter (se side 4) sagde, så var det ren afslapning at komme hjem fra arbejdet og sætte sig en halv times tid foran modelbanen og blot se togene køre. Mere skal der ikke til – modelbaner er ren afslapning for sjælen.

På en måde kan man også sige, at også Danmarks Radio har fundet melodien. Vinteren bød på en række fine optagelser i fjernsynet af køreturen med tog gennem Danmark, set gennem frontruden.

Inspirationen kom fra Norge, hvor turen gennem landet med tog fik fantastisk høje seertal – og det selvom mange på forhånd mente, at det at se på skinner og natur var som at sidde og kigge på maling, der tørrer. Succesen fortalte noget andet, nemlig at der er en meget stor interesse for jernbanen og dens muligheder for oplevelser og fordybelse. Også på en anden måde viser befolkningens store interesse for banerne sig, idet DSB kom ud af 2011 med det største antal passagerer nogensinde – og det på trods af det vel allerværste år i selskabets historie. Ulykkerne væltede ned over DSB, uge efter uge – og alligevel fortsatte tilstrømningen. Så jernbanerne er langt fra at være dømt ude.

Hvis du selv har arbejdet ved banerne eller kender nogle, der har, og gerne vil fortælle om arbejdet dengang, vil vi meget gerne i kontakt med dig eller vedkommende. Vi mener, at det er vigtigt, at så mange som muligt fortæller lidt om deres liv og virke ved banerne, inden denne del af historien bliver glemt – det kan være som rangist, portør, tog- eller lokomotivfører, stationsleder eller –driftsleder – men det kan også være som ansat ved færgerne eller i DSB's rute- eller lastbiltjeneste. Giv os et praj – så tager vi kontakt med henblik på et interview. Har du selv idéer – byggetips, modeller, et modelbaneanlæg, rejseberetninger med tog eller andet, der drejer sig om jernbaner eller sporveje – som du kunne tænke dig at skrive om og vise for vore læsere, er du også meget velkommen til at kontakte redaktionen. Har du ikke mod på at skrive selv, behøver du alligevel ikke at holde dig tilbage, men kan kontakte os. Husk, at ingen opgave, intet anlæg er for lille eller uinteressant – og at der er ikke nogen modelbane, der er mere 'rigtig' end andre. Du er din egen modelbanedirektør, stationsbestyrer og driftsleder, og det er dig, der bestemmer kørslen og forholdene på din bane. Så vi sætter dampen op og kører af sted med det første nummer af det nye blad *Spor og baner*! God fornøjelse – og meld gerne tilbage med ros og ris.

Flemming Søborg,  
redaktør.

# EpokeModeller

og  
I/S JPK Productions  
ønsker  
**Spor og baner**  
velkommen og held og lykke



## Nyhed!

### Ultreret Solomotorvogn !

Litreringsark medfølger til følgende baner:  
Motorvogn: AHTJ, HHGB, HHJ, LB, NFJ,  
NKJ, TFJ, SNNB og TKVJ.

D10260 Ultrir rød/hvid motorvogn DC Analog 1.995,00  
D11260 Ultrir rød/hvid motorvogn DCC 2.195,00  
D12260 Ultrir rød/hvid motorvogn DCC m. lyddekoder 2.495,00  
A13260 Ultrir rød/hvid t motorvogn AC digital 2.195,00  
A14260 Ultrir rød/hvid motorvogn AC digital lyddekoder 2.495,00

Produceret af JPK Productions [www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk)

Nærmeste forhandler kan oplyses på:  
[salg@jpk-productions.dk](mailto:salg@jpk-productions.dk)



## HOBBYSTALDEN

Hobbyfolk er glade folk

Lejerstoftevej 19, Lejerstofte,  
4600 St. Heddinge · Tlf. 56 50 86 10  
[www.hobbystalden.dk](http://www.hobbystalden.dk) · [info@hobbystalden.dk](mailto:info@hobbystalden.dk)

### Åbent:

Tirsdag-fredag kl. 11-18, mandag lukket,  
lørdag kl. 10-16, første søndag i måneden kl. 10-16

### Vi fører:

Märklin, Fleischmann, Roco, Mehano, Faller, Kibri, Noch, Willisco,  
Warhammer, Revell, Billingboats, Italia, Academy Hobby, Tamiya, Stenboden,  
Hobby Trade, Danmore Hobby, Dukkehuse 1/12, Lundby 1/18 m. fl.

# Spør og baner tillykke

med disse fremragende faste priser på skinner og tilbehør

Hos [www.nettog.dk](http://www.nettog.dk) finder du altid fremragende faste priser på skinner og tilbehør, ligesom vi altid lagerfører alle skinnetyper i stort antal til omgående forsendelse eller afhentning i vores showroom. Prøv selv at sammenligne vores priser med konkurrenternes - og se hvor meget du sparer!

## märklin

### C skinner og tilbehør

24064	Normalpris 25,75	Vores pris kun 21,75
24071	Normalpris 28,75	Vores pris kun 22,25
24077	Normalpris 20,75	Vores pris kun 16,50
24094	Normalpris 20,75	Vores pris kun 16,50
24088	Normalpris 161,00	Vores pris kun 149,50
24107	Normalpris 18,75	Vores pris kun 15,25
24115	Normalpris 20,75	Vores pris kun 16,50
24130	Normalpris 20,75	Vores pris kun 8,00
24172	Normalpris 20,75	Vores pris kun 15,00
24188	Normalpris 20,75	Vores pris kun 15,00
24194	Normalpris 90,75	Vores pris kun 69,50
24206	Normalpris 20,75	Vores pris kun 16,00
24207	Normalpris 20,75	Vores pris kun 16,50
24215	Normalpris 21,75	Vores pris kun 16,50
24224	Normalpris 22,75	Vores pris kun 17,50
24229	Normalpris 28,75	Vores pris kun 22,50
24230	Normalpris 23,75	Vores pris kun 17,50
24236	Normalpris 28,75	Vores pris kun 23,00
24360	Normalpris 39,50	Vores pris kun 29,00
24294	Normalpris 90,75	Vores pris kun 69,50
24330	Normalpris 31,75	Vores pris kun 24,50
24430	Normalpris 36,75	Vores pris kun 28,50
24530	Normalpris 38,75	Vores pris kun 29,50
24611	Normalpris 139,00	Vores pris kun 98,00
24612	Normalpris 139,00	Vores pris kun 98,00
24624	Normalpris 479,00	Vores pris kun 349,00
24630	Normalpris 269,00	Vores pris kun 219,50
24640	Normalpris 129,75	Vores pris kun 119,50
24649	Normalpris 124,75	Vores pris kun 109,50
24671	Normalpris 139,00	Vores pris kun 98,00
24672	Normalpris 139,00	Vores pris kun 98,00
24711	Normalpris 209,00	Vores pris kun 159,50
24712	Normalpris 209,00	Vores pris kun 159,50
24740	Normalpris 154,75	Vores pris kun 115,50
24902	Normalpris 479,00	Vores pris kun 387,50
24903	Normalpris 599,00	Vores pris kun 489,50
24904	Normalpris 629,00	Vores pris kun 519,50
24905	Normalpris 1089,00	Vores pris kun 699,00
Begrænset antal		
24912	Normalpris 40,75	Vores pris kun 29,50
24922	Normalpris 47,75	Vores pris kun 39,50
24951	Normalpris 47,75	Vores pris kun 39,50
24977	Normalpris 53,75	Vores pris kun 43,00
24978	Normalpris 93,75	Vores pris kun 74,50
24994	Normalpris 93,75	Vores pris kun 74,50
24995	Normalpris 119,75	Vores pris kun 94,50
24997	Normalpris 159,75	Vores pris kun 119,50
72710	Normalpris 172,00	Vores pris kun 139,00
74460	Normalpris 228,00	Vores pris kun 139,00
74470	Normalpris 124,75	Vores pris kun 98,00
74490	Normalpris 129,75	Vores pris kun 95,00
74491	Normalpris 129,75	Vores pris kun 95,00
74444		Særligt tilbud kun 199,00
74445		Særligt tilbud kun 239,00

## märklin

### K skinner & tilbehør

2200	Normalpris 21,00	Vores pris kun 16,00
2201	Normalpris 21,00	Vores pris kun 16,00
2202	Normalpris 20,00	Vores pris kun 16,00

2203	Normalpris 20,00	Vores pris kun 16,00
2204	Normalpris 19,00	Vores pris kun 16,00
2205	Normalpris 89,00	Vores pris kun 69,50
2206	Normalpris 22,00	Vores pris kun 18,00
2207	Normalpris 22,00	Vores pris kun 18,00
2208	Normalpris 19,00	Vores pris kun 15,50
2209	Normalpris 28,00	Vores pris kun 22,50
2210	Normalpris 28,00	Vores pris kun 22,50
2221	Normalpris 21,00	Vores pris kun 18,00
2223	Normalpris 20,00	Vores pris kun 16,00
2224	Normalpris 19,00	Vores pris kun 16,00
2229	Normalpris 92,00	Vores pris kun 74,50
2232	Normalpris 25,00	Vores pris kun 20,50
2233	Normalpris 22,00	Vores pris kun 18,00
2234	Normalpris 21,00	Vores pris kun 16,00
2235	Normalpris 20,00	Vores pris kun 16,00
2239	Normalpris 92,00	Vores pris kun 74,50
2241	Normalpris 32,00	Vores pris kun 26,50
2251	Normalpris 32,00	Vores pris kun 26,50
2257	Normalpris 215,00	Vores pris kun 169,50
2258	Normalpris 122,00	Vores pris kun 119,50
2259	Normalpris 130,00	Vores pris kun 115,00
2260	Normalpris 450,00	Vores pris kun 339,00
2262	Normalpris 267,00	Vores pris kun 209,50
2263	Normalpris 267,00	Vores pris kun 209,50
2265	Normalpris 130,00	Vores pris kun 114,50
2266	Normalpris 130,00	Vores pris kun 114,50
2268	Normalpris 267,00	Vores pris kun 209,50
2269	Normalpris 267,00	Vores pris kun 209,50
2270	Normalpris 450,00	Vores pris kun 375,00
22715	Normalpris 166,00	Vores pris kun 139,00
22716	Normalpris 166,00	Vores pris kun 139,00
2274	Normalpris 28,00	Vores pris kun 22,50
2275	Normalpris 332,00	Vores pris kun 259,00
2290	Normalpris 53,00	Vores pris kun 44,50
2291	Normalpris 48,00	Vores pris kun 39,50
2292	Normalpris 70,00	Vores pris kun 59,50
2293	Normalpris 20,00	Vores pris kun 16,00
2295	Normalpris 121,00	Vores pris kun 98,00
2297	Normalpris 162,00	Vores pris kun 129,00
2299	Normalpris 95,00	Vores pris kun 76,50
7389	Normalpris 74,00	Vores pris kun 65,00
7391	Normalpris 32,00	Vores pris kun 27,00
7500	Normalpris 16,00	Vores pris kun 11,50
7504	Normalpris 16,00	Vores pris kun 14,50
7522	Normalpris 32,00	Vores pris kun 22,50
7547	Normalpris 156,00	Vores pris kun 121,50
7548	Normalpris 97,00	Vores pris kun 76,50
7549	Normalpris 162,00	Vores pris kun 119,50
7595	Normalpris 53,00	Vores pris kun 44,50
7599	Normalpris 61,00	Vores pris kun 46,00

MØD OS TIL HOBBY MESSE  
2012 I VALBY HALLEN  
LØRDAG 3. MARTS SAMT  
SØNDAG 4. MARTS  
BEGGE DAGE FRA  
10.00 - 17.00



### Märklin 37581 udsigtsgogn med mfx dekoder, lydgenerator samt 5 polet motor

Elektrisk udsigtsgogn Baureihe ET 91 "Glastoget" fra Deutschen Bundesbahn (DB) i drifttilstand som i årene omkring 1965, udstyret med mfx dekoder, lydgenerator med signaltone samt udenomslyd. 5 polet motor med træk på 2 aksler, og belysning der skifter med kørselsretningen hvid/rød med vedligeholdelsesfrie lysdioder. Belysningen kan til og fra kobles digitalt via FO ved digital drift. Meget detaljeret indretning med indvendig belysning ligeledes med varmvide vedligeholdelsesfrie lysdioder der kan dæmpes digitalt. Pantograf type "Scheren" Længde over puffer 23,7 cm - Epoke III

ENGANGSSERIE i forbindelse med 75 års jubilæum for "Glas toget" og 175 året for oprettelse af den første Tyske jernbane.

Normalpris 2449,- kr.

NU KUN

**1449,-**

SPAR 1000,-

### Märklin 24905 Skinneudvidelses sæt C skinne udvidelsessæt C5, består af:

- 7 x Lige spor 24188
- 7 x Lige spor 24172
- 2 x Lige spor 24094
- 1 x Kurvespor 24224
- 1 x sporskifte 24611
- 1 x sporskifte 24612
- 1 x Dobbelt krydsning med håndbetjening 24620
- 4 x Sporende med stopbom 24977
- Tilslutningsmateriale.

Normalpris 1089,- kr.

NU KUN

**699,-**

SPAR 390,-



### Märklin 74445 Sporskifte dekoder sæt

Märklin digital sporskiftesæt, komplet udrustning til Märklin C sporskifte 24611, 24612, 24711, 24712 eller 24671, 24672 samt krydssporet 24620 bestående af:

- Sporskiftedrev 74490
- Sporskifte dekoder 74460
- Sporskifte lanterne 74470 (til et sporskifte)

For montering uden ledningsføring, idet drev og dekoder tilsluttes direkte på sporskiftet. Kan styres via Mobile Station II, Central Station I / II, 6040 Keyboard og de øvrige gænge styreenheder såsom Esu, Intellibox m.v.

Normalpris 395,- kr.

NU KUN

**239,-**

SPAR 156,-

Salg på [www.nettog.dk](http://www.nettog.dk) · Tlf. 51 60 00 06 · Møllevej 9 · 3200 Helsinge

Åbningstider: Mandag, tirsdag, torsdag og fredag kl. 10.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-16.00 · Søndag kl. 12.00-16.00

Evt. afvigelser findes i god tid på [www.nettog.dk](http://www.nettog.dk)

# På tur i Europa

Tekst og fotos: Flemming Søeborg

Tom L. Hansen er lige fascineret af danske som af østrigske og svenske jernbaner. Derfor har han lidt fra dem alle på sit Märklin-anlæg, der er næsten helt færdigt.

- Når min kone og jeg rejser udenlands, tager vi ofte autotoget sydpå fra Hamborg, og det er en fremragende måde at komme frem på - så slipper vi for de tyske motorveje. Det er især Østrig, der er vort favoritrejseland, og der er virkelig en masse spændende at kigge på - ikke mindst, hvad jernbaner angår. Lange farvestrålende godstog, internationale ekspresser, rangering på banegårde og baner i flotte landskaber osv. Noget af det vil jeg også have på min modelbane, så derfor er den præget af østrigske modeller - mange af dem købt på rejserne. Vi har også rejst rundt i Ungarn, som er et spændende land med interessante jernbaner. Her faldt jeg for en model fra firmaet Fuggerth, men desværre blev den kun lavet til toskinnedrift, så jeg undlod at købe den. Til gengæld har jeg også en masse dansk materiel.

- Hvordan kører du så med det - i 'blandet drift'?

- Både og. Nogle gange kører jeg udelukkende med det østrigske materiel, men i dag er remiseområdet fyldt godt op med det danske - der er jo kommet så mange, pragtfulde modeller fra blandt andet Heljan og hobby trade, at det er svært at holde sig fra dem. Jeg er især begejstret for D-maskinen, som passer godt til mit lille anlæg, når den kører af sted med en række rystevogne. Jeg ville

også meget gerne have flere udenlandske personvogne med, men de fleste er i korrekt målestok og derfor for lange - det ser ikke godt ud i mine kurver. - S-maskinen er også flot, men jeg synes, at den er for dyr, så indtil videre holder jeg mig fra den.

- Hvilket er så dit favorittog?

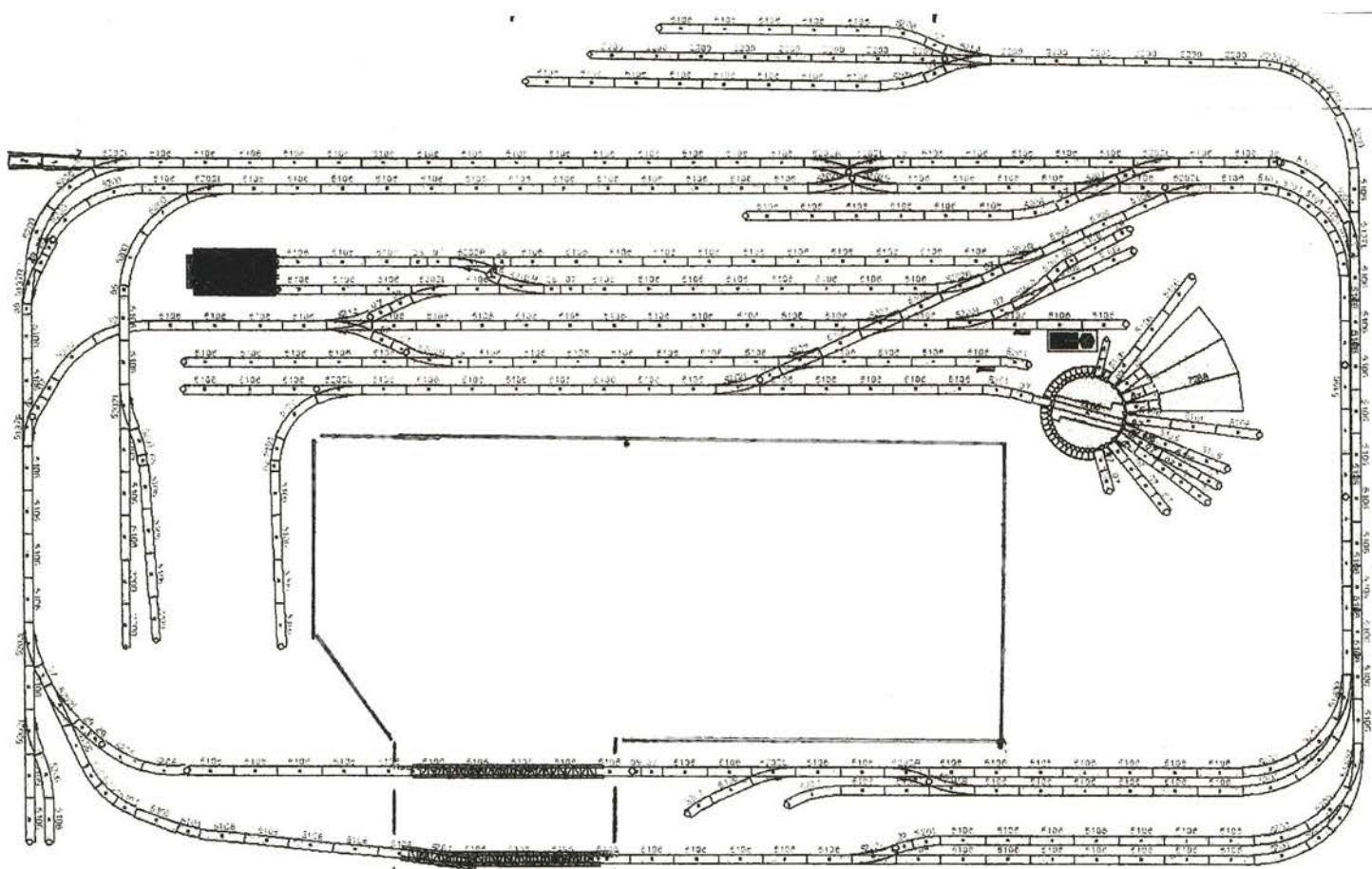
- Det er lidt svært at sige, men jeg er meget begejstret for rangerlokomotivet BR 1163 fra det østrigske firma Jägerndorfer. Jeg fandt det i en butik i Østrig, og der var jeg solgt med det samme. Det er utroligt veldetaljeret og kører som en drøm. Jeg kendte i øvrigt ikke firmaet i forvejen, da jeg så modellen.

- Bruger du så køretråden, eller er den blot til pynt?

- I dag er det ikke nødvendigt at bruge køretråden, så den er strømløs. Med digitaldriften kan man jo styre nærmest ubegrænset antal lokomotiver, selvom det nu ikke passer, at det kun er nødvendigt med to ledninger. Mine sporskifter er analoge, så der er altså stadigvæk en masse ledninger, der skal trækkes. Jeg mangler i øvrigt en løsning på, hvordan jeg får fastholdt pantograferne i tilpas afstand fra køretråden, så det ser ud som om de lige rører den - men uden at gøre det.

- Men du har ikke køretråd over det hele?

- Nej, det har jeg ikke. Sådan er det jo heller ikke i virkeligheden - ofte er side- og læssespor uden køretråd. Det betyder så, at jeg må have øjnene med mig, når jeg kører, for det går jo ikke, at et ellokomotiv kører ud på et spor, hvor der ikke er køretråd.

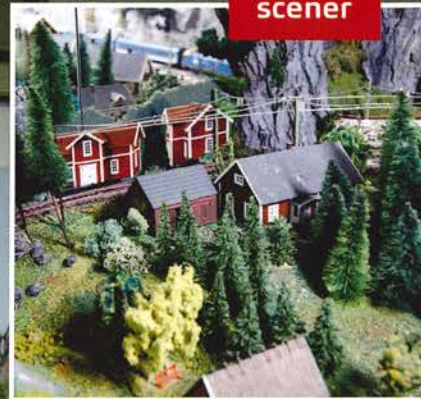




Luftfoto af den danske del af banen



Miljøbilleder fra rensisen med DSB- og ÖBB-materiel.



Et kig ind i Sverige.



Banegårdsområdet er fyldt godt op med spor, tog og bebyggelse - selv vindueskarmen har fået et spor anlagt.

- Næ - rangerer du så med togene?

- Ikke så meget - og jeg kører heller ikke ret meget med godstog. Det er passagertogene, der fascinerer mig, og det er spændende at gå på jagt efter de tog, vi selv har kørt med - f.eks. autotoget, men jeg har også et ungarsk persontog. Det holder i 'den svenske afdeling' lige nu.

Og ganske rigtigt, på den ene side af anlægget er der opbygget et mini-Sverige med røde 'stugor', klipper og et strejf af vild natur. Ved hjælp af et par spejle forekommer landskabet at strække sig videre ud, men det er altså kun optisk bedrag. Og selvom klipperne blot er få centimeter høje, formår de alligevel at give indtrykket af nabolandet med jernbaner, der skærer sig gennem klippelandskaber med en sø i det fjerne.

- Hvordan har du lavet klipperne?

- Det er såmænd almindelig papmaché, som jeg har brugt. Jeg besøgte Anna-Christina von Bauditz i Svinninge Modeljernbane og fik her nogle idéer til, hvordan man kunne lave klipper på en nem, billig og hurtig måde. Jeg er fuldt ud tilfreds med resultatet. Det er avissider, revet i stykker og tilsat kogende vand, der trækker cellulosen ud af avisen. Bagefter er der tilsat lidt tapetklister.

Det hele piskes igennem, til det giver en klistret masse, vrides og formes dernæst i den ønskede form. Det tager nogle dage, før end det er tørret helt, men det er nemt at arbejde med. Det giver den korrekte struktur og så koster det stort set ikke noget, lige som det er let at efterbehandle med farve, græs osv.

- Men jeg kan ikke se så meget svensk materiel?

- Nej, det stemmer. Jeg har to Da-lokomotiver fra Märklin - det ene er digitaliseret - men jeg har foreløbig afstået fra at købe Jecos svenske skinnebusser - de er også ret dyre. Derudover har jeg Rc-maskinen samt nogle passagervogne og enkelte godsvogne. Og jeg har også det problem, at jeg egentlig ikke har mere plads til tog - der er allerede fyldt godt op, både her på anlægget og i skabe og vitriner.

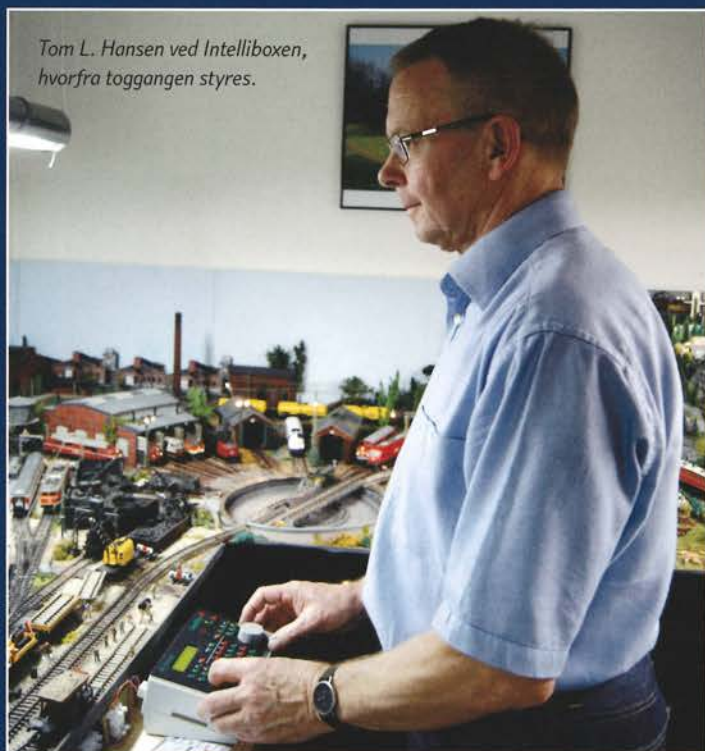
- Ja, det problem kender mange af os vist!

### En spæd begyndelse

Hvor længe har du haft modelbane?

- Jeg har faktisk altid haft modeltog. Tilbage i begyndelsen af 1950'erne fik jeg mine første modeltog. Det var Fleischmann, og det var til 110 V jævnstrøm. Vi boede dengang på Indre Nørrebro i København, og der var strømmen 110 V jævnstrøm. Jeg kunne

Tom L. Hansen ved Intelliboxen, hvorfra toggangen styres.



så ikke bruge Märklin-tog, men min far rejste til Sverige og købte jævnstrømsmateriellet der – enten var det billigere, eller også var det kun der, man kunne købe det. Han byggede så et stort, sammenklappeligt anlæg, som vi ind imellem bar op fra kælderen, hvor vi kunne køre med det i den lille, toværelses lejlighed.

- Men det var ikke permanent opstillet?

- Nej, det var der ikke plads til. Jeg blev dog ved med at samle modeller, men måtte nøjes med at have dem liggende i æsker og kigge på dem en gang imellem. Først mange år senere fik jeg lidt mere plads til at bygge et anlæg. Det var nu ikke så godt, der var for smal passage mellem anlægsdelene, så det var svært at komme til. Helt godt blev det først, da jeg kunne overtage sønnens børneværelse og bygge et nyt anlæg der - men det er fyldt godt op nu.

- Hvor længe har du så været om at bygge dette anlæg?

- Det har taget en fire-fem år. Det begyndte som et analogt anlæg, men efterfølgende har jeg digitaliseret det. I en artikel i et ældre nummer af banen så jeg én, der havde fået lidt mere plads ved at udnytte vindueskarmen, så det har jeg også gjort. Det er blevet lidt mere besværligt at pudse vinduesruden indvendig, men jeg kan åbne den og gå udenfor og pudse den i stedet, så det går, og min kone er glad for det. Den ekstra plads udnyttede jeg til at skabe et lille skur-miljø med en udrangeret godsvogn som lager.

- I det hele taget kan jeg godt lide at lave lidt om på huse og bygninger. Heljans trelængede gård og de øvrige bindingsværkshuse er jo meget smukke og passer fint til danske anlæg, så jeg har flere af dem - ombygget på forskellige måder.

- Hvordan er de ombygget?

- En af længerne fra gården står frit. Desværre manglede så den del af taget, hvor nabolængen normalt støder til, så det manglende stråtag er erstattet af en presenning - det forekommer jo ofte, det er ikke altid, man får repareret taget med det samme efter en storm. Jeg har også lavet en carport af et af bondehusene ved at udelade en facadedel. Den store banegård er også nem at konvertere – lige nu skal den forestille en østrigsk banegård med

det store 'ÖBB' på facaden, men det er blot et papirschild, jeg kan fjerne - og så er det pludselig en DSB-station.

På en af perronerne er der et indhak med stakit rundt om – det har været nødvendigt for at få plads til en mast til køretråden. En fin detalje, man også kender fra virkeligheden. Noget af baggrunden stammer fra forskellige billeder, blandt andet er der nogle motiver fra Næstved.

### Den drilske drejeskive

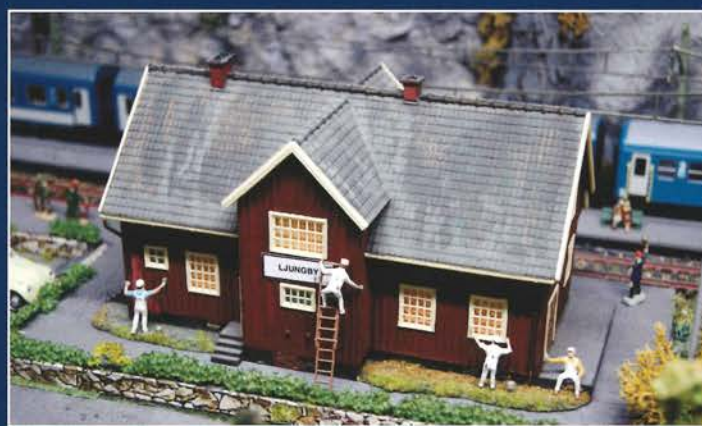
- Og så har du et større remiseanlæg?

- Ja, det har jeg altid ønsket mig. Det var et stort øjeblik for mig, da jeg fik fat i drejeskiven - det er Fleischmanns klassiske, der også er beregnet til treledersystemet, og jeg nyder at se de mange maskiner holde på sporene op til drejeskiven - eller at køre dem ud eller ind i remisen. Her kommer digitaldriften rigtigt til sin ret, for det er jo legende let at lade maskinerne holde med konstant lys på. Det var svært for ikke at sige umuligt ved analog drift.

- Desværre - efter en årrække - gik drejeskivens motor itu, da jeg smurte den. Det viste sig, at den faktisk ikke behøver at smøres, og det var meget besværligt at få fat i en ny motor - men til sidst fik jeg den gennem Togcenter Gentofte. Nu ved jeg til gengæld, at den ikke skal smøres igen!

- Oplever du ellers problemer ved kørslen?

- Som sagt så er det lidt underdrevet at påstå, at man kan nøjes med to ledninger ved digitaldrift. Jeg har måttet trække ganske mange ledninger, blandt andet kræver skinnerne tilførsel



Malerne er igang med at ordne den svenske station.



Østrigsk materiel er lige så almindeligt her som dansk.

af strøm for hver halve meter. Igen kunne jeg høste glæde af andres erfaring. Jeg har fra Intelliboxen trukket en ringledning



Moderne banedrift præger den anden side af anlægget.

- 1,5 mm kobberledning - rundt under banen som fødeledning, og her kunne jeg så i vid udstrækning bygge videre på mit gamle analoge anlæg med sektioner ved at tilkoble disse til den kraftige strømeføring. Sporskifterne kræver selvstændig strømfor- syning, da de er analoge, mens signalerne kun er 'til pynt' - de har ingen indvirkning på toggangen, selvom de kan skiftes. Jeg har ikke fået sat strøm på dem alle endnu - jeg er ikke nogen ørn til det elektriske.

- Men du har dog lavet en kørepult.

- Ja - med stor forklaring fra Jørgen Lorange fra Gersagerparkens Modeljernbaneklub (GP-Mjk) i Hundige.

- Og du kan da også køre på alle sporene.

- Det stemmer. Det er jo vigtigt, at den side af sagen er i orden, men ellers er det togene og landskabet, der optager mig mest. Når jeg kommer hjem fra arbejde, plejer jeg at sætte mig her i rummet en halv times tid og køre med togene - så falder sindet til ro oven på dagens stress. Det er ganske enkelt den bedste afslapning, der findes.

#### Driftsproblemer

- Desværre er anlægget ret følsomt over for støv. Jeg troede, at det var punkt-kontakterne, der voldte problemer, men mine gode venner i klubben i Hundige har lært mig meget om, hvor vigtigt det er at renholde spor og hjul, for de bliver meget hurtigt snav- sede og hæmmer dermed strømoftagelsen. Det er også Jørgen Lorange fra klubben, der har lært mig at digitalisere maskinerne - men da jeg har over 40 lokomotiver, hvoraf de 20 stadig er ana- loge, går det ikke så hurtigt med at få monteret dekodere i dem. Det koster jo en del penge, for der skal jo også nye magneter og ankre i. Jeg bruger i øvrigt Hamo-ankre til Märklin-modellerne.

- Oplever du andre problemer?

- Jo, f.eks. købte jeg Heljans Ms-lyntog i DC udgave med ombygning til AC for øje, men det var ingen udbredt succes, da det ikke er så stabilt i kørslen, som jeg kunne ønske mig. Det er en skam, for jeg synes, at det er flot. Jeg oplever også problemer med en Mz fra Roco, som har en hakkende kørsel - ellers er deres maskiner helt i orden.

#### Ideer - og et problem

- Har du ellers nogle gode ideer?

- Jeg har bygget nogle lygtepæle selv. Jeg har brugt en juletræskæde med dioder som pærer, masten er et rør, og skærmen øverst er en rund Lego-brik - det er nemt og hurtigt at lave lygter på den måde. Andre steder har jeg brugt minipærer, tyndere rør og skærme af en udstanset foliebakke. Gradvist ændrer jeg også belysningen i lokomotiverne fra minipærer til lysdioder. Jeg mangler dog en god løsning på en opklappelig bro.

- Hvad mener du?

- Jo, på det første anlæg måtte jeg lave en vendesløjfe, men det var ikke tilfredsstillende - f.eks. måtte godstogene bakke ind på banegården. Jeg ændrede så banen til en rundbane, men det betyder, at jeg har måttet lave to broer henne ved døren. Den ene kan løftes op og lægges på en hylde, mens den anden slås ned, når jeg skal ind eller ud af rummet.

- Her ville jeg ønske, at jeg kunne klappe den op i stedet, for masterne til køretråden knækkede hele tiden, når jeg skulle forbi broen. Det er svært at finde en løsning, hvor broen klapper op, for der skal jo være tilpas meget frirum til, at skinnerne går fri af hinanden og ikke støder på svellerne - og samtidig må gabet imellem dem ikke være særlig stort, for så afsporer togene. Endelig burde køretråden også fortsætte hen over broen, så jeg søger en løsning på det - der må være andre, der er stødt på samme problematik.

Tom tænder for strømmen, så vi kan nyde de mange lys i maskinerne, gadelygterne og hele stemningen over anlægget, der som antydnet er godt fyldt op. Først, da jeg lægger mig på knæ, kan jeg rigtigt studere detaljerne i de mange, små miljøer rundt om på anlægget - håndværkerne, der maler stationen, banearbejderne, der er ved at renovere sporet, stutretiet med hestene eller kulgården.

- En af mine næste opgaver bliver at indbygge blinklys på taget af den gule MY, fortsætter Tom, og måske er der noget andet, jeg skal lave om på. Man bliver jo aldrig færdig med en modelbane. Og det er jo en af de skønne sider ved denne hobby, man kan blive ved med at finde nye sider og aspekter af den.

# En tur med de blå tog

Tekst og fotos: Flemming Søeborg

Over store dele af Jylland præges skinnerne af de turkisblå Arriva-tog. Spor og baner har taget en tur rundt med dem.



Claus Hansen kontrollerer billetterne undervejs.

På perronen i Skanderborg venter togvært Claus Hansen på mig. Arrivas tjenestefordeler har beredvilligt lavet aftaler med personalet, så jeg kan følge Claus og et par lokomotivførere denne dag. Vi går over på den anden perron, hvorfra næste Lintog skal afgå om nogle minutter. Det kommer på klokkeslettet, og vi stiger ind.

Først, da vi står i det bageste førerrum og dørene lukker, tænker jeg over, at Claus ikke er ude for at fløjte afgang.

- Næ, sådan er driften på sidebanerne og privatbanerne – vi har jo stikprøvekontrol, så derfor er der ikke altid togværter med i togene. Lokomotivføreren står selv for afgangsproceduren.

- Hvorfor er der så togførere med i IC3-togene?

- Det har noget med sikkerheden under Storebælt at gøre, mener jeg, men principielt behøves de ikke. Men nu kan du følge med ud, mens jeg kontrollerer billetterne.

Vi går ud i passagerafdelingen – der er ikke ret mange med her midt på dagen, men toget er nu heller ikke helt tomt. Claus fortæller, at der sidste år var en stigning på 15 % i passagertallet – en stigning, der bl.a. skyldes Rex-togene (Arriva Regional Expres).

- Rex-togene er nogle gennemgående forbindelser mellem Herning og Aarhus, og de er meget populære. Vi har også 'Mixtur', der indebærer et øget samarbejde mellem busser og tog, ½-timesdrift i myldretiden, og vi kører mange tog med dobbeltstammer. Claus fortæller om serviceforbedringerne for pendlere, mens han kontrollerer billetter.

- Er der mange problemer med passagererne?

- Nej, egentlig ikke. Der vil altid være nogle gratister, men de er få. Det er værst mellem Hammerum og Ikast, hvor der er mange gratister – og vi må ikke sælge billetter i togene længere. - Men ellers er mit arbejde i lige så høj grad at være serviceorienteret, siger Claus – og ud fra passagerernes smil at dømme ser det ud til at stemme. Vi går videre ned til førerrummet, hvor René Christensen kører toget.

- Hvad er det bedste ved dit arbejde, mens vi holder ved et trinbræt?



Krydsning i Silkeborg - togene går præcist dagen igennem.



*På Aarhus H. kan man stadig lidt tid endnu opleve flere forskellige generationer togsæt - forrest Arriva Lint, i midten DSB Mq Desiro, og bagest HHJ's alderstegne, men meget komfortable Lynette.*

#### FAKTA

Arriva overtog driften på de midt- og vestjyske strækninger i 2003. I de første år måtte selskabet leje MR-tog af DSB for at dække behovet. I dag er der udelukkende Lint-togsæt i drift – 41 i alt. Ud over disse togsæt kører tre Lynetter ved Vestbanen, som Arriva har operatøransvar for, og dertil har Vestbanen en trolje, der er stationeret i Varde – men ellers ikke andet materiel. I øvrigt er der elstik ved alle borde og gratis internetadgang i togene.

- Det er oplevelsen af den flotte natur, specielt her omkring Silkeborgsøerne. Her er flot året rundt, og strækningen er meget afvekslende med kurver, skove, søer osv.

- *Hvad er strækningshastigheden?*

- Den er på 100-120 km/t. For tiden er Banedanmark ved at opgradere de mange overskæringer med bomme, således at hastigheden kan sættes op. Det stemmer – flere steder er montørerne i gang med arbejdet, og langs sporet ligger de nye signaler, der skal opstilles. Vi standser ved en station – her er der krydsning – og nogle minutter senere suser det modkørende tog forbi.

- *Hvad betyder den gule cirkel i forruden – nogle tog har den, andre ikke?*

- Det er en markering af, om det er et første- eller andengenerationstogsæt, forklarer René. De to togsæt kan godt sammenkobles rent fysisk, men ikke elektrisk, så det bageste må køre med som 'dødt' tog – uden lys, uden passagerer. Hvis vi forbinder dem elektrisk, ryger der nok noget, siger han med et smil. Men vi har jo brug for at vide det med hensyn til bremseprocenten.

- *Hvor bliver togene eftersat og repareret?*

- Det sker i Struer og Varde. Hjulene bliver dog afdrejet hos DSB i Aarhus – det er det eneste sted, hvor det kan gøres. Pludselig er vi i Silkeborg, hvor Claus og jeg står af. René fortsætter turen, og jeg kigger lidt på banegården, der heldigvis er i god stand – og tilmed har fået nyt skifertag inden for de senere år. Arriva har en af fjernstyringscentralerne her.

#### Ud på de lange skinner

Et par timer senere mødes Claus og jeg igen for at tage turen tilbage til Aarhus. Lint-sæt nr 2049 ruller til perron, og en masse passagerer stiger ind. Efter billetkontrollen går vi ud i førerrummet, hvor Brian Marcher tager imod. Også han priser det skønne landskab som en af fordelene ved at køre toget – samt de mange flotte piger om sommeren ved søerne!

- *Har du altid været lokomotivfører?*

- Nej, jeg var kleinsmed i Esbjerg, men jeg havde en arbejdsskade og måtte holde op. For fire år siden fik jeg så en uddannelse som lokomotivfører, og det er bare alle tiders.



Arriva har oplevet stor passagertilvækst de seneste år og har reageret med øget service over for de rejsende.

- Hvor kører du normalt?

- Mellem Esbjerg og Aarhus – det er en tur på 3 ¾ time.

- Betyder det så, at du må overnatte snart det ene, snart det andet sted?

- Nej, jeg kommer altid hjem om aftenen eller natten. Sker det, at toggangen er indstillet af en eller anden grund, er selskabet ikke bange for at give en taxa hjem. Og ellers er der overnatningslokaler i Silkeborg.

- Der har jo været meget snak om lokomotivpersonalets arbejdstider – at I næsten ikke arbejder?

- Ja, det var en and. Selvfølgelig kan det hænde, at man sidder og venter længe på en tur, men på den anden side skal vi have noget tid til at vende. Vi skal jo dels have noget at spise, vi skal lige slappe lidt af efter næsten fire timers kørsel – og endelig har vi jo også køre/hviletidsbestemmelserne.

- Men i reglen ingen overnatning ude.

- Nej – til gengæld kan man ind imellem komme ud for nogle kedelige vagter – f.eks. er det ikke ret morsomt at sidde og vente på næste tur nede i Tønder på en juleaften og være helt alene.



Lint nr. 2049 ruller ind til Silkeborg. Afgangene på flere busruter er afstemt med togenes tider.

- Hvad er det værste, du har været ude for?

- Det var en påkørsel af en bil. Hele motoren blev flået af den, og vognen snurrede rundt og ramte toget længere nede, fortæller Brian. Jeg troede, at manden var død på stedet, men han havde kun fået en hjernerystelse. Efter påkørslen måtte jeg gå sygemeldt nogle uger. På et tidspunkt fik jeg at vide fra kontoret, at manden gerne ville mødes med mig. Jeg var lidt i tvivl om, hvorvidt jeg ville se ham eller ej, men jeg besluttede mig for at mødes med ham.

- Det var godt – han var meget ked af, at han ikke havde set sig for, og han havde tænkt meget på, hvordan jeg havde det. Vi fik talt ud om det, og nu bagefter er jeg meget glad for, at vi mødtes. Kollegerne er også gode at tale med om sådanne ting.

Vi ruller ind på Ry station, Brian afgiver meldingen ”Tog 5342 ankommet til Ry. Brian”, og lidt efter er vi atter på vej.



René Christensen ved førerpulten under et ophold på turen. Udsigten er skøn her fra fronten.

- Hvor mange lokomotivførere er I egentlig?

- Omkring 200 – de fleste er i Struer og Esbjerg.

Turen gennem Midtjylland forløber uden hændelser. Snart er vi i Skanderborg, hvor en IC3 lige får afgang før os. Vi må derfor vente nogle minutter.

- Det er ikke sjovt at ligge bag et godstog, siger Brian. Det undrer os, at vi tit kommer til det – og så er der lang vej hjem fra Aarhus! I Viby, som er en stor pendlerstation, er et par unge mænd for sent på den. Brian skal til at køre, da de kommer stormende ned ad perrontrappen. Han har lagt mærke til dem, men lader som om han ikke har set dem. Da de er næsten nede, råber han til dem, om ikke de kan skynde sig lidt, de sinker jo toget, og han klapper på siden af det med et stort smil – hvilket får dem til at sætte farten yderligere op.

Vi kører videre ad de lange skinner – her på hovedstrækningen må vi køre 120 km/t – og snart efter er Aarhus i sigte. Vi ruller i øsende regnvejr ind på Aarhus H., hvor jeg tager afsked med de to Arriva-medarbejdere og går op for at få en pladsreservation til toget hjem.

# Kystbanen

## Vi ønsker held og lykke med Spor og baner

Hos os finder  
du altid et stort udvalg i spor  
G · O · 1 · HO · N · Z

hobby trade

LEMKE  
Collection

Digital plus  
by Lenz

KOMBIMODELL



LokSound

Massoth

märklin

NOCH  
...wie im Original

PECO

PIKO  
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

Roco

TRIX

kibri

VOLLMER

viessmann  
Modellspielwaren GmbH

WIKING

herpa

HELJAN

FLEISCHMANN

POLA

FALLER

evergreen  
scale models

EISENBAHN  
KURIER  
VORFELD UND MODELL

BREKINA  
AUTOMODELLE

HO  
1:87

Faszination Schmalspur  
BEMO  
ANSPRUCHSVOLLE SCHWEISER UND DEUTSCHE  
SCHNALLSPUR-TOURISTENKREISE

BRAWA  
LIEBT ZUM DETAIL

Uhlenbrock Elektronik

BUSCH

# Kystbanen

- fordi vi har det!

Strandvejen 213 · 2900 Hellerup · Tel/fax 39 61 20 31  
E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk  
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00  
Mandag lukket

### En vognladning fisk

Til en lille station i nærheden af Prag ankom en vogn med påskriften "Fisk". Da vognene med fisk må være i bevægelse for at vandet kan tilføres ilt og fiskene kan holdes i live, og da modtageren ikke var parat, lod stationen vognen rangere frem og tilbage i 24 timer. Da modtageren kom for at afhente forsendelsen, takkede han stationsforstanderen mange gange, men beklagede, at arbejdet var spildt. Fiskene var - sardiner i dåser!  
Dansk Jernbaneblad 26. sept. 1934

**SAXO**  
7730 Hanstholm  
Tlf. 9796 1633  
mail: saxoe@saxoe.dk



# märklin

## START SÆT fra 595,00 kr.

HUSK: vi holder vores 1. åben tog dag Lørdag d. 25. februar fra kl. 10 - 15.00 der er kaffe m.m. alle nyheds kataloger er kommet og er gratis og du kender os måske ikke, men vi har nu solgt modeltog i over 30 år. Så kig forbi og gør en god HANDEL, men HUSK der er ingen der siger at du skal købe noget, kom og få kaffe denne dag.

Masser af gode Märklin tilbud på lokomotiver og vogne m.m. vi har over 150 lok. & 600 vogne på lager, samt meget andet.

herpa WIKING ÷ 20% kibri Husk helt op til 60% Rabat

NOCH Byggesmateriale Tractor & Figur 20% Rabat FALLER Alt 20% Rabat



hobby trade  
÷ 15%

# Det er vigtigt med en

Tekst og fotos: Rolf Brems.

For modelbanebyggeren er det evige problem plads. Kun de færreste kan udleve drømmen om det ultimative anlæg med alt, hvad dertil hører.

En baggrund løser ikke problemet med længere strækninger, men kan få anlægget til at syne større. I denne artikel vil jeg koncentrere mig om en let og billig og måske også en lidt mere personlig måde at skabe lidt dybde på. Det kræver kun et digitalt kamera, en PC med et Microsoft Word program. Jeg selv bruger Windows 2003. Denne metode er "light"-udgaven. Hvis man ønsker et mere professionelt billedbearbejdningsprogram, skal man bruge photoshop, men det er en helt anden historie.

Nogen vælger at male en baggrund, enten himmelblå eller med landskab, eller også benytter de sig af hobbyindustriens tilbud om forskellige, tematiske baggrunde, som kan være landskab eller by. Hvad enten man vælger det ene eller andet, kan man selv med få midler tilsætte lidt "dybde" med husrækker eller industrier, som passer ind i det tema, man nu har valgt. De billeder, man ønsker at benytte, kan man enten finde på internettet, kopiere fra magasiner eller selv tage.

## Internettet

På Internettet kan man f.eks. gå ind og søge i Billeder på GOOGLE – skriv derefter f.eks. hotel, og der kommer 143.000 hits. For lige at anskueliggøre fremgangsmåden så skriv Prindsen efter hotel. Nu kommer der flere billeder frem, vælg det med underteksten "landets fornemste".

Fremgangsmåden er nu:

- Klik på billedet
- Klik på "se billedet i fuld størrelse"
- Højreklik i billedet og tryk på "kopier"
- Klik på WINDOWS-ikonet nederst i venstre hjørne
- Klik på WORD dokument, når det kommer frem, dernæst HØJRE klik og tryk på "sæt ind". Dokumentet i det her tilfælde bør være "liggende". Dette vælges i sideopsætning i FILER

Nu kommer billedet eller dele heraf frem, derefter HØJRE klik på billedet og tryk "FORMATER".

- Klik på "lay out"
- Klik på ikonet med en hund "tæt"
- Nu vil du se, at cursoren er en "4 pil", og hvis du klikker i billedet, kommer der prikker op i hjørnerne og midt i siden på billedet
- Ved at køre cursoren ud på f.eks. en hjørneprik og holde venstre tast på musen nede kan du nu formindske eller forstørre eller ændre dimensionerne ved at gøre det mindre, højere etc.

Problemet er, at de fleste billeder på internettet ikke tåler at blive forstørret, men enkelte gør. I det her tilfælde kan det sagtens bruges til en lidt fjern baggrund i H0 eller formindskes til brug for N.

Førgrunden med mennesker, parasoller kan evt. dækkes af buske, biler etc.

Hvis ikke du har en god printer, kan du lægge billedet ind på en USB-nøgle og tage den med til en printerforretning. Det koster ca. 5,- pr kopi. Jeg kan anbefale det. Få det printet ud på 160-200 grams papir i mat udgave. Billedet her er uden de store krummelurer på taget, så det er nemt at klippe ud.

## Det personlige

Hvis du vil benytte nogle af dine egne billeder som baggrund, er der alle muligheder for det. Man kan bruge sit eget hus eller ejendom, moster Odas kolonihave etc.

Når man tager sine egne billeder, får man det bedste resultat i overskyet vejr (ikke i direkte sol). Tag billedet fra f.eks. tre forskellige vinkler, skråt fra højre og venstre samt midt på. Jo højere bygningen er, desto vigtigere er det at tage den fra en større afstand for at minimere forvrængningen. Det er f.eks. her, at Photoshop kommer til sin ret.

Jeg har f.eks. med fordel taget billeder fra Rundetårn af forskellige kirkespir, skorstene, højhuse m.m. men også i Odense og Århus ved jeg af erfaring, at der er muligheder for at komme i højden.

Et andet godt sted kan være havnefronter, hvor man uden forstyrrende forgrund kan tage billeder af ejendomme, pakhuse, siloer m.m., hvis man kan komme over på "den anden side".

Fremgangsmåden er den samme mht. forstørrelse m.m.

Når man har printet sine billeder, er det tid at skære/klippe dem. Visse ting er det ikke muligt at få med, bl.a. rækværk, antenner og de tyndeste dele af spir. Før man limer dem med en spraylim, er det en god ide at male papirsiden med en grå eller sort tusch, for at kanten ikke skal ses så tydeligt.

Da jeg begyndte med denne teknik, havde jeg ikke noget digital-kamera, så jeg lavede lange husfacader med kulissehuse i papir, som jeg kopierede og nedskalerede alt efter afstand, dernæst limede jeg det på noget pap og har så siden sat spir, højhuse og skorstene bagved.

Vil man have en ekstra dimension med, kan man sætte baggrunden på en stykke tykt karton, det mest velegnede er en slags sandwich-pap med skum i midten, såkaldt skumpap. Min forhandler i Odense har et produkt, der hedder KAPA FIX fra Alcan med en selvklæbende side. Det fås i flere tykkelser. Bag denne karton sætter man så yderligere lidt baggrund.

## Fra magasiner m.m

Med gode, klare og mættede billeder fra diverse, desværre oftest udenlandske magasiner, og adgang til en farvekopimaskine, der kan op- og nedskalere, er man godt på vej. Jeg har

# god baggrund

brugt billeder fra turistbrochurer, svenske kataloger med feriehuseudlejning, JERNBANEN og TÅG, oftest klippet direkte ud fra bladet.

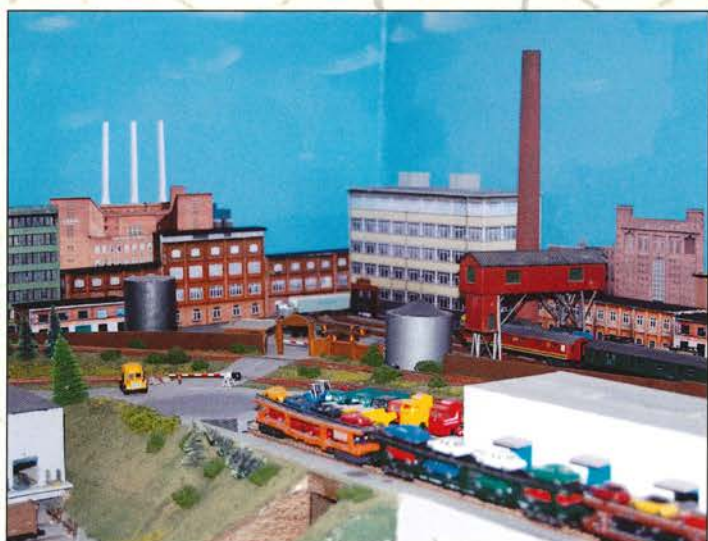
## Paphuse

Som det sidste er det ligeledes muligt at tage et billede af en bygning, eller bruge hobbyindustriens baggrundsbygninger og sætte dem på en træklods eller papæske. Et par dejlige, fritlegende højhuse finder man i Ørestaden. Ferringhuset f.eks. har jeg brugt som en fotostat på en papæske.

Denne teknik er især god til købehuse, som ikke har forvrængning. Husk, at det er tilladt at kopiere til eget brug.



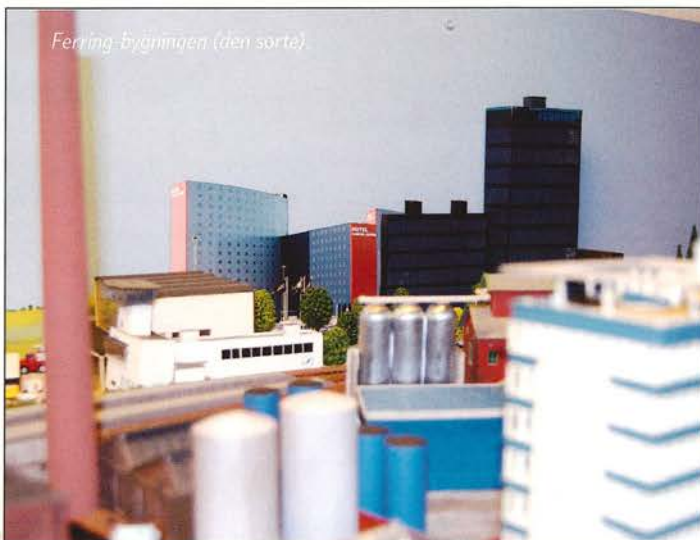
Forskellige byhuse med "Buen" og SAS-hotellet i baggrunden illuderer storby. Togene fortsætter gennem muren ind i det tilstødende rum.



Forskellige industri-byggesæt, kartonhuse og billeder af virkelige bygninger er her sat sammen til et industrikompleks. Værket med de tre skorstene er Svanemølleværket i København.

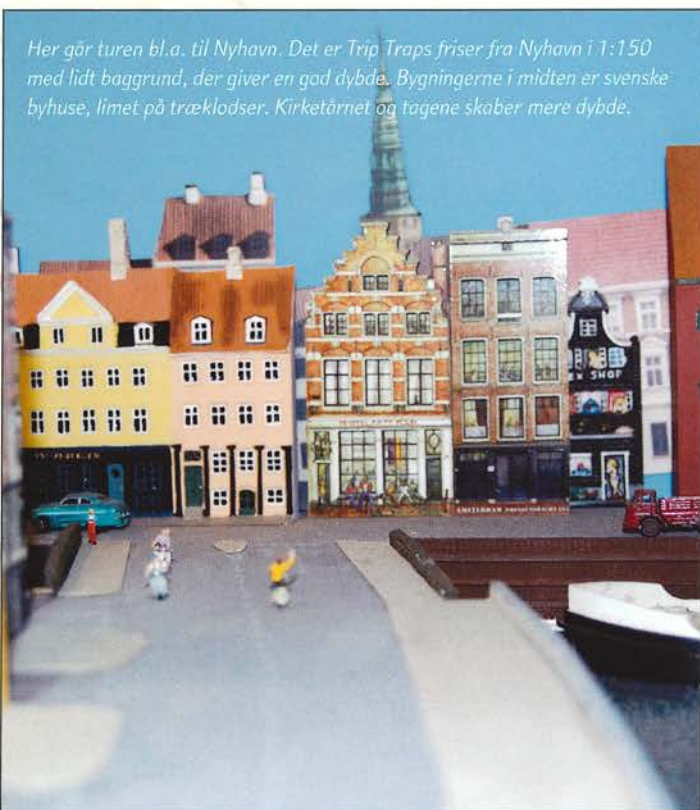
Her har jeg i venstre hjørne af rummet brugt en baggrund taget skråt fra højre, det hjælper lidt til at snyde beskueren. En fin sammensætning af industrimodeller, kartonhuse og kopier af reelle bygninger har resulteret i dette interessante fabriksmiljø i hjørnet. Bygningen for enden af vejen er for øvrigt kopieret

fra et temahæfte om stålværker! En anden ting, man bør være opmærksom på, er skyggerne. De skal helst komme fra samme vinkel, hvis de står tæt på hinanden.



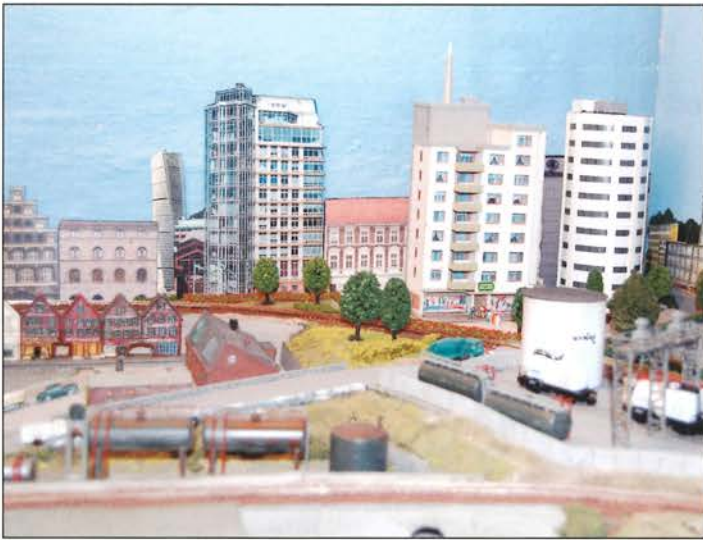
Ferring-bygningen (den sorte).

Her et par nye bygninger fra Ørestaden. Cabinn Metro er lavet dobbelt, den til højre, der syner længere væk, er lavet 10-15% mindre. Ferring-bygningen er lavet som en kulissemodel på en tom emballage til en pizzagaffel!



Her går turen bl.a. til Nyhavn. Det er Trip Traps friser fra Nyhavn i 1:150 med lidt baggrund, der giver en god dybde. Bygningerne i midten er svenske byhuse, limet på træklodser. Kirketårnet og tagene skaber mere dybde.

Her går turen til Nyhavn. Det er Trip-Trap's friser fra Nyhavn i 1:150 med lidt baggrund, der giver en god dybde. Den skarpe iagttagelse kan se, at nogle af baggrundshusene er magen til friserne, det er fotokopier fra æskerne! Bygningerne i midten er svenske købehuse limet på træklodser.



Forskellige højhuse skaber et varieret bybillede. Det lille højhus bagest til venstre er Twisting Tower fra Malmø.



Her er forskellige olietanke kombineret med billeder af tanke bagest i svagt relief. Den store silo i baggrunden giver derved indtryk af at være længere væk, end den er.



Endnu et billede fra havnefronten. Her har et par pakhuse fået selskab af mastekranen fra Holmen, en af Trip Traps flotte modeller i 1:150.



Et billede fra oliehavnen i Sundby med lidt blandet baggrund af svenske købehuse og billeder fra internettet. Waldorf Astoria-hotellet (bagest til venstre) er fra en brochure.



Vi ønsker Spor og baner

# Tillykke

Se de mange nyheder  
i vogne og biler på  
[www.togogtekno.dk](http://www.togogtekno.dk)



www.togogtekno.dk

## TOG & TEKNO



Boulevarden 42  
9000 Aalborg

Tlf.: 98 12 04 11  
[togogtekno@c.dk](mailto:togogtekno@c.dk)

## Håndlavede småserier som f.eks. DSB litra O



Skovgårdsvej 5 · 8310 Tranbjerg J  
Fax 86 29 99 34 · Mob. 40 54 34 09 · [f.lekbo@mail.dk](mailto:f.lekbo@mail.dk)  
Åbningstider: Man. 15.30-20 · Tors. 15.30-18 · Lør. 10.30-13  
Værkstedet: Hverdage kl. 13-15.30. Dog ikke onsdag.

Se flere på [www.felixteam.dk](http://www.felixteam.dk)

Vi fører: Hobby trade · Heljan · Rivarossi · NMJ · Epoke · Evergreen  
Model Scene · Tillig Heki · Witzel · Woodland · ESU · Lenz · Peco  
Roco · Fleischmann · Kombimodell og Weinert · LS Models  
HK Modeller m.fl.

Mange byggedele · Egen produktion af Felix modeller

# EpokeModeller ønsker Spor og baner hjerteligt tillykke Nyheder 2012



005026  
postbud m cykel



005025  
pige på cykel  
gul kjole



005024  
pige på cykel  
grøn kjole

005020  
Porter med  
hammer



0060181  
Afkædt lokomotivkedel



004062  
Bedford O DSB bus



005023  
Politibejent



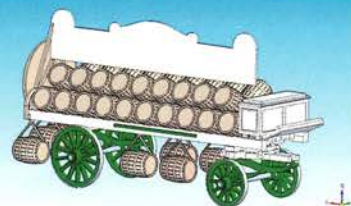
005021  
Postbud m brev



004063  
Bedford O Tuborg  
004064  
Bedford O Carlsberg  
004065  
Bedford O Stjernen



005022  
Stationsbetjent  
m. brev



005027  
Carlsberg Ølvogn  
m. firspand



450605  
Longjohncykel spor 0  
320605  
Longjohncykel spor 0

450601  
Herrecykel spor 0  
320601  
Herrecykel spor 0

450602  
Damecykel spor 0  
320602  
Damecykel spor 0

Webshoppen er altid åben:  
[www.epokemodeller-online.dk](http://www.epokemodeller-online.dk)  
[www.epokemodeller.dk](http://www.epokemodeller.dk)  
[info@epokemodeller.dk](mailto:info@epokemodeller.dk) +45 20220449

# Nye tider hos hobby trade

Tekst og fotos: Flemming Sæborg

Efter et par turbulente år hos hobby trade er det nu tid til at kigge fremad, i mere end én forstand. Firmaet er netop flyttet ind i nye lokaler i Fredericia. *Spor og baner* har været på besøg.

- Vi har fået betydeligt mere plads, siger Karsten Ebert Pedersen. – Vi var spredt over et par bygninger førhen, men nu har vi fået samlet det hele her – kontorer, lager og dertil en masse ekstra rum, der giver os nye muligheder.

- *Hvad skal de bruges til?*

- Vi laver et rum til kurser, foredrag og mødeaktiviteter. Vi regner med at afholde digitalkurser og kurser i landskabsbygning her, men vi er åbne for alle andre muligheder. Lige ved siden af har vi værksted, hvor Tommy Lass programmerer lyddekoderne, og der er vi også i gang med at opbygge to store prøvebaner (to- og trelederdrift). Og se så her!

Karstens bror Flemming åbner døren ind til endnu et lokale.

– Her vil vi åbne en butik med vore produkter. Det var først meningen, at det skulle være et showroom for vore udenlandske besøgende, men der vil også være salg af vore produkter herfra.

- Vil her være åbent hver dag?

- Nej, i første omgang efter behov.

- *Hvor meget plads er her egentlig?*

- 725 m<sup>2</sup>, siger Karsten, men vi har også god brug for det. Vi har over 3.500 varenumre på lageret, men som du ser, er vi endnu ikke færdige med indretningen.

Vi går ind på kontoret for at fortsætte samtalen. De to brødre fortæller om fremtidsplanerne, som ikke er så langt ude i fremtiden. Men vi begynder med de nærmeste nyheder.

- *Hvordan går det med F-maskinen – vi har jo set, at den på den ene måde var næsten færdig, men på den anden måde havde et noget groft gangtøj?*

- Det stemmer, siger Karsten. Det var en prøve for at se, om gangtøjet virkede. Stængerne var 1,8 mm brede – de er nu reduceret til skalastørrelse. Den færdige maskine får meget finere gangtøj.

- *Hvornår regner I med, at den er klar?*

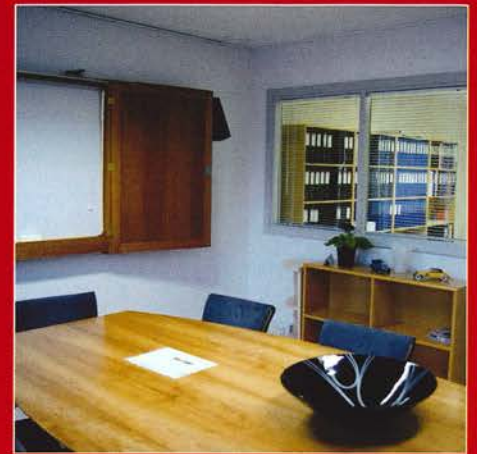
- Lige efter det kinesiske nytår – dvs. engang i april skulle den være her – Første levering vil være de fire annoncerede udgaver og desuden en speciel udgave til Finn Lekbo.

- *Kan du løfte lidt af sløret for modellen ellers?*

- Jo, hjulene bliver også finere. De bliver støbt. Vi har udviklet modellen, så den får træk på alle tre aksler via en gearbox – så undgår vi slid og problemer med gangtøjet, hvis trækkræften

*Flemming Pedersen (th) med firmaets to medarbejdere, Tommy R. Lass og Jens Britzke.*



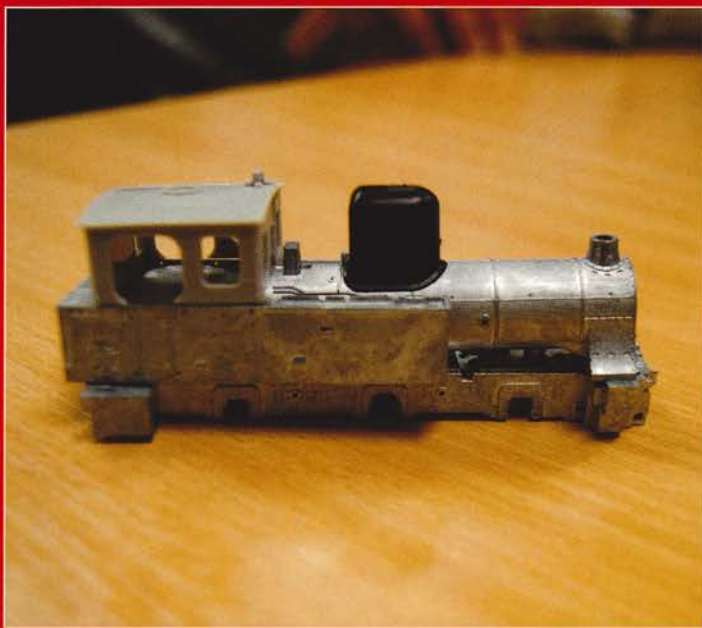


Et par billeder fra det nye butikslokale, og (th) et kig ind i møderummet.

skulle overføres gennem det. Den midterste aksel er nødt til at være sideforskydelig, da lokomotivet har en ret lang akselafstand. Og så får den Pluxx 16-stik.

- Hvad med overdelen?

- Hovedparten af den bliver fremstillet i metal. Den øverste del af førerhuset er i plast. Inde under taget bliver der plads til en lille højttaler.



F-maskinen vil få en god vægt pga. metaloverdelen.

- Hvilke udførelser kommer F-maskinen så til?

- Flest muligt. Der var jo tale om en meget lang byggeperiode (over 50 år), så der er talrige varianter – lille eller høj kulkasse, kurv- eller cylinderpuffer, lille eller stor dome for blot at nævne de mest iøjnefaldende ting. Røgkammerdøren vil kunne udskiftes, da der var forskelle på dem også.

- Og hvad så med detaljerne?

- Håndbøjler og lignende bliver lavet i tynd metaltråd – og det bliver virkelig tyndt. Modellen vil blive så komplet som muligt, og denne gang vil vi sikre os, at den får de korrekte farver i lanternerne.

### Nyt koncept

- Hvordan ser det ud med vognene – er der nyheder i vente?

- Det er der. Vi vil hæve niveauet betydeligt, så fremover vil der

være mange flere dele af metal på modellerne – enten i form af messingstøbte dele eller håndgreb og puffere af metal. Vi vil også gå et skridt videre og lave trævogne af træ, måske lave overdele til åbne godsvogne af metal og på den måde få vogne med flottere udseende.

- Hvordan griber I det an – vogne af træ er jo skrøbelige?

- Vi har udviklet en ny teknik. Selve vognkassen bliver støbt i plastic, men en smule tyndere, end den skal være. Uden på vognkassen limer vi supertynd birketræsfiner (0,45 mm), der forinden er laserskåret med riller, åbninger til vinduer osv. Det skal så bejdses eller bemaales, så det får den rigtige teaktræsglød, og på de ældre vogne bliver der monteret messinglitrering og numre. Vinduerne vil vi lave af ægte, lamineret glas – af den type, der bruges i laboratorier (til mikroskopi o. lign.).

- Men hvordan vil I montere glasset?

- I plasticvognkassen bliver der lavet hul eller en slags lomme til glasset, som stikkes ned mellem kassen og træbeklædningen. Vi er endnu ikke helt sikre på, om det går, ellers vil vi bruge klar acryl. Undervognene skal fremover laves af trykstøbt metal – det giver bedre vægt, bedre køreegenskaber, finere detaljer – og giver samtidig mulighed for at få mere plads til sæderne, så figurerne ikke skal amputeres så meget.

- Og hvad vil sådan en herlighed koste?

- Personvognene vil blive dyrere end de hidtidige vogne, men der vil så medfølge 16 passagerer samt vognløbsskilte – og så skal man jo tænke på, at der er en hel del håndarbejde i det.

- Selvfølgelig. Hvilke vogntyper taler vi om?

- Det er de gamle, toakslede vogne så som Fc, Fd, Fe – altså typiske epoke III-modeller, som dog også kørte i epoke II. Vi tror på, at der bliver meget større interesse for denne lidt oversete epoke i fremtiden.

- Har I andre projekter i gang?

- Jo, en vogn, som er ret langt fremme, er litra Ff/Cr/Crm/Crs – den specielle bogievogn, som meget ofte blev hængt efter Mo. Den vil komme i alle varianter, altså både med åbne endeperroner, med lukkede og som styrevogn med førerrum.

- Det er vist også en meget eftertragtet vogn – og svær at bygge selv.

## ADE igen

- *Hvad så med det udenlandske marked?*

- Der kommer en serie svenske kølevogne. Vi er jo i gang med DSB Ika og Mayo-vognene, og de stammede fra Sverige, så vi laver en bunke forskellige typer derfra – samt en anden, svensk kølevognstype med færre sikker på siderne. Vi har indledt et samarbejde med Modelljärnvägsspecialisten i Luleå. Der vil komme nye varianter af de moderne MPW biltransportvogne samt af Nordwaggon-typen, som er meget populær i Sverige og i Tyskland.

- *Hvordan ser det ellers ud på det tyske marked*

- *som vel er ret stort for jer?*

- Det er meget stort. Inden længe er de små DHG og DH-rangerlokomotiver klar, men det, vi ser mest frem til, er at få gang i produktionen af ADE-modeller.

- Det er der nok også mange andre, der længes efter.

- Det stemmer. Willy Ade, grundlæggeren af firmaet, døde sidste år, og vi har overtaget hele hans samling af originaltegninger, værktøjer, forme, lager osv. Det er kolossalt – alene antallet af hovedtegninger er på 1.275 vogne, og en almindelig D-togsvogn fra ADE indeholder omkring 260 dele – det er helt vanvittigt. - Vi har brugt oceaner af tid på at identificere, kontrollere og sammenligne tegninger, dele og forme, så vi efterhånden har fået et overblik over det hele – det har været mere omfattende, end vi regnede med.

## Nye principper

- I det hele taget vil vi vende det hele på hovedet, tilføjer Karsten.

- *Hvordan det?*

- Jo, vi vil væk fra kun at lave 'vognene' og mainstream-ting. IKA-vognen bliver den sidste af den art – fremover vil vi tilbage til rødderne, til glæden ved at køre med modeltog. En god ser-

vice betyder alt, og der har vi nok været lidt underdrejede i de sidste par år. Nu vender skuden, og vi vil gerne knytte kunderne mere til os. Det sker bl.a. ved de omtalte kurser og andre arrangementer. Vi har et projekt i gang, som kommer i slutningen af året.

- *Og det er?*

- Det er MT-lokomotivet, altså det gamle diesellokomotiv fra 1920'erne. Det er en pragtfuld model med en masse detaljer. Vognkassen er også træbeklædt, og der er gavlstiger, overgangsplader, tagrytter, postrum og en masse andet tingeltangel. Der er god plads i det til motor, svinghjul, dekoder osv.

- Så det bliver en 'pebret' pris.

- Både ja og nej. Den bliver ikke så dyr som en håndbygget model, men den bliver dyrere end et standardlokomotiv – og så bliver den kun lavet i et lille oplag. Det viste sig, at vi kan anvende en del ting fra tidligere produktioner i MT'en.

- Og så må vi jo ikke glemme spor 1-modellerne, som vi nu vil lancere, tilføjer Flemming. Vi begynder med de langbenede ølvogne på Hd-basis – de bliver naturligvis også lavet i træ med messingdele, så der bliver noget for havebanerne! Samtidig bliver der udviklet lignende vogne i messing, herunder HD – typerne. Disse vogne bliver lavet i samarbejde med Tikøb Hobby.

Vi kigger lidt på tegningerne og bliver hurtigt enige om, at sådan en spor 1-Tuborgvogn godt kan rumme en stor håndfuld flasker, så modellerne skal nok blive populære – på mere end én måde – hvis man kan nænne at tage taget af og bruge vogne til denne form for godstransport. Der er ingen tvivl om, at hobby trade er på vej tilbage på markedet med fuld kraft.

*Show-room'et eller butikken er endnu ikke færdig, men det bliver givetvis et spændende lokale at besøge.*



DSB Litra F damplokomotiv Fås i 4 varianter. Metal overdel. Fjedrende puffer. Super detaljeret gangtøj. Mashima motor. Plads til 16 Pluxx decoder og højttaler i tag til lyddekoder. Fås i DC eller AC udgave. Vekselstrømsudgaven er med indbygget Zimo dekoder. Q2 2012.



[www.hobbytrade.dk](http://www.hobbytrade.dk)

## ade



- DSB S 8, bygget 1900 af Scandia i Randers, udrangeret 1937, nu udstillet på Danmarks Jernbanemuseum i Odense.
- DSB S 1, bygget 1937 af Scandia i Randers, udrangeret 2001, nu udstillet på Danmarks Jernbanemuseum i Odense.
- DSB S 001, ombygget 2001 af Centralværkstedet i København. Denne vogn er i drift som kongelig salonvogn.

Nu kommer nyheden, som alle royale modeljernbane entusiaster og mange andre, der blot interesserer sig for Kongehuset, har ventet på i årevis. De kongelige salonvogne i model.

Vognene vil komme til salg både enkeltvis og i sæt med tre styk. Gennem de seneste 10 til 15 år er der kommet modeller i H0 af næsten alle interessante person- og godsvogne, der har kørt på de danske jernbaner siden Anden Verdenskrig. Men en vogntype har manglet: De kongelige salonvogne. De kommende modeller af kongevognene bliver i en hidtil uset høj modelkvalitet.

[www.hobbytrade.dk](http://www.hobbytrade.dk)

# Lav selv gods til dine åbne godsvogne

Tekst og fotos: Bjarne Abel

Dette emne er ofte tilbagevendende i diverse modelbaneblade, men der kommer nye udøvere til hobbyen, og måske er her nogle tricks og tips, som ikke har været vist før.



Åbne godsvogne med forskellig gods tager sig godt ud, og man kan med enkle midler få et varieret billede. Bjarne Abel viser her, hvordan man gør.

At fylde gods i de åbne vogne er naturligvis helt oplagt, så hvorfor ikke gøre sig lidt anstrengelser ud af det og få nogle veltillignende laster.

I godstrafikkens storhedstid kørtes der med meget træ. Såvel kævler til savværkerne som træ, der var skåret i brædder og sendtes med jernbane til forhandlerne. Masser af godsvogne kom ind fra Sverige læsset op med træ fra de svenske savværker.



Nogle lange, lige kviste ligner træstammer - let og enkelt.



Flækkede kviste gør det ud for brændestykker. Også lastvognen er selvkonstrueret (af papir).

En godslast bestående af kævler eller et læs brædder er ganske naturtro. Kævler til savværket kan man sagtens gå ud og finde i naturen. Tag en saks eller hobbykniv med og skær nogle kviste af nogle træer og buske. Når du går og kigger på dem så se dem for dig ligge udskåret på en jernbanevogn. De skal helst være nogenlunde lige i længden, og behøver ikke at være tykkere end op til 1 cm.

De illuderer fint træstammer. Skær dem i længder, så de kan ligge indenfor i en almindelig, toakslet godsvogn med tømmerstokke i siderne.

Nogle af de lidt tyndere kviste kan du med en hobbykniv skære igennem på langs. Derefter klipper du dem i mindre stykker, så de ligner kløvet brænde.

Mål en højsidet åben godsvogn op indenfor sidefjælene og skær et stykke karton til, så det vil kunne glide ned og ligge i bunden på vognen.

Du skal bruge en god lim, og jeg vil anbefale Danalim's blå kontaktlim. Kvikly har den, og den koster under 30 kr pr tube. Det er en lim, der tørrer forholdsvis hurtigt.

Nu limer du et sort stykke papir på kartonet eller farver det sort med tusch eller maling. Derefter limer du brænde ned på kartonet. Brændet skal ligge på kryds og tværs og må under ingen omstændigheder røge udenfor kartonkanten. Når du har dækket hele kartonet med pålimet brænde, skal der bare en afstandsklod under kartonstykket. Du kan skære en kartonstrimmel i en højde, der er ca 4 mm mindre end frihøjden inden i banevognen. Denne strimmel bukkes så tilpas, at kartonet med brændet kan limes fast ovenpå det.

Når du nu dumper brændelasten ned i din jernbanevogn, har du en godslast, der siger sparto til, hvad man ellers kan købe i hobbybutikkerne.

De vogne, der kører kævler, kører også med færdigskårede brædder. Her skal der arbejdes lidt mere på sagen.

Flere hobbyforretninger sælger små trælistor til hobbybrug. Find nogle passende lister og køb bare lidt rigeligt, både flade lister og nogle mere firkantede. De flade lister kan klippes med en almindelig saks og klip dem til i længder, så de kan ligge på en toakslet godsvogn.

For at give lasten et naturligt præg skal brædderne være

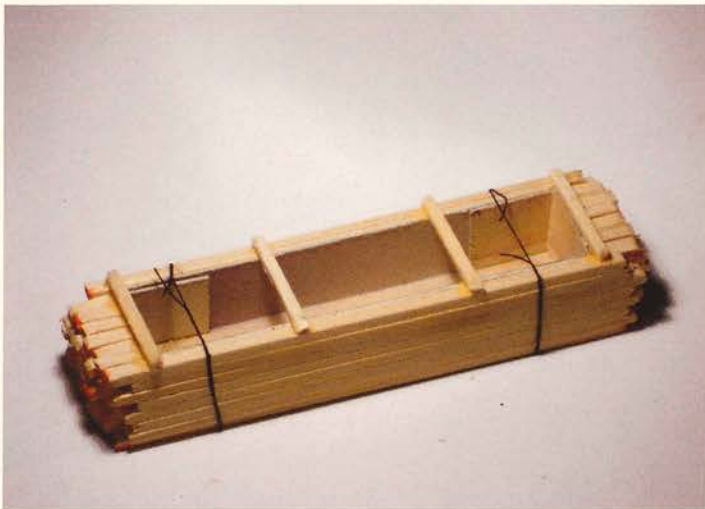
En fin bræddestabel, som de kendes fra den virkelige verden. Bemærk de røde endemarkeringer.



sirligt stablet. Det smarteste er at lave en lille kasse af karton og så lime trælister på op ad siderne og henover taget på kartonkassen. Du vil på denne måde spare på de dyrt indkøbte lister. Du skal altså måle bredden, så den kommer til at passe med de lister, der skal limes fast ovenpå den. Listerne skal være ca 1 cm længere end kassen, og de skal rage nogenlunde lige meget ud i enderne, altså ca 0,5 cm i hver ende.

Listerne opad siden limes sammen brædt på brædt og derefter limes de ind på kassen. Begge sider limes på, og så limes der lister henover. Så ser det ud, som om det er brædder der er lagt i stabel. Sørg for at listerne varierer lidt i længden, bare nogle få millimeter.

Nu skal der klippes en masse endestykker af i ca 0,5 cm længde. De skal også være lidt forskellige i længden, da det ser bedst ud og bedst illuderer, at det er en bræddelast, når de ikke er lige lange.



*Bræddestablen er hul og dermed "økonomisk" i brug.*

Vend kassen på hovedet og begynd at lime endestykker ind på enden af kassen oppe under de øverste toplister. Kom lim på såvel lister som på endestykket. Fortsæt til hele endestykket af kassen er fyldt med pålimede listeender. Samme metode anvendes i den anden ende.

Derefter limes nogle tændstikker på tværs under bræddestablen. De skal illudere strøer så en gaffeltruck eller en kran kan komme ind under brædderne og løfte dem af vognen.

Tag så noget sort sytråd eller noget malertape som farves sort og skæres i tynde strimler, og lim det rundt om bræddestablen to -tre eller fire steder, så det illuderer at brædderne er blevet stropet op.

Der er ofte malet nogle røde numre i enden af nogle af brædderne, så du tager en rød børnetuschpen og dupper bare lidt i enderne af nogle af brædderne, så er resultatet perfekt.

Sæt lasten på din jernbanevogn, og du har den mest perfekte brædde-godslast, som ligner noget fra den virkelige verden til forveksling.

Har du købt nogle firkantede lister, som man kan få i visse byggemarkeder, så sav dem til i passende længder, så de kan ligge på de åbne godsvogne.

Tag så en æske tændstikker og klip tændstikkerne af i længder der passer med bredden på lægtestablen.

Så limer du fire tændstikker under lægtestablen pænt fordelt, så de illuderer strøer.

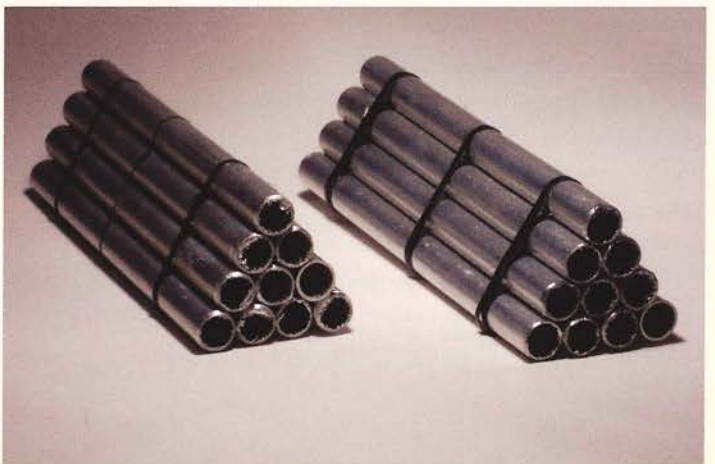
Derefter et nyt lag lægter og igen strøer imellem. Bliv ved, til du har en stak lægter der er passende i højden i fire rækker.

Også her kan du lime noget sytråd rundt om stabelen eller male med en sort tusch på noget tape og derefter skære nogle tynde længder ud med en hobbykniv efter en lineal. Det ser godt ud, når der er sorte bånd omkring en stabel træ, og man forledes til at tro, at det er surret fast.

Læg lasten op på en passende tømmervogn, og du har en superflot godslast.

Når du alligevel er i hobbyforretningen, så køb noget ballastpapir. Det kan blive til de fineste stenlaster.

Du skærer nogle kartonstykker ud, der passer til bunden på en højsidet åben godsvogn. Tag enten en lille klods eller en kartonstrimmel, som bukkes hele vejen rundt, og lim den neden under, og så er vi klar til at forme lasten. Det er bedst, hvis man har noget tykt karton, som man kan skære en lang liste af. Derefter klipper man listen i stykker, enten i nogle længder, der er lidt kortere end kartonpladen eller også i mindre firkanter.



*Alurør egner sig glimrende som last.*

Man limer nu ovenpå kartonpladen enten en lang strimmel eller to firkanter på. Derefter klipper man nye firkanter til lidt mindre end de første, og gentager processen et par gange. Nu har



*Forskellige former for trælast - typisk godsarter i svenske O-vogne.*



man enten lavet en lang forhøjning eller to forhøjninger som var lasten tippet ud fra nogle slidsker. Så kommer man lim på de to kartonbunker og på pladen, hvorefter man lægger ballast papiret nedover og trykker det godt fast overalt. Når limen er nogenlunde tør, klipper man det overskydende ballastpapir af. Trykker det igen nogle gange, og så er lasten ved at ligne.

Det kan godt betale sig at skrabe en masse skærver af noget overskudspapir, så man har en bunke løse skærver. Der, hvor der trænger til flere skærver, kommer man lim på og drysser skærver henover.

Det er en let måde at lave skærvelaster til en vognpark på, og det ser rigtigt ud, når vognene står læssede på denne måde. Se vognene lastet med skærver i det store åbningsbillede.

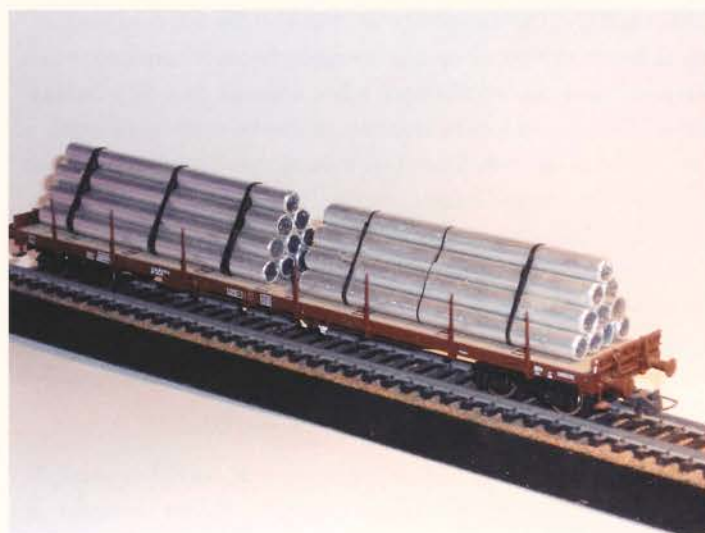
I byggemarkedet kan man også finde nogle andre spændende ting, som kan anvendes. Jeg fandt i den lokale XLbyg nogle alurør ca. 1 meters længde til ca 25 kr. stk. De fandtes i forskellige diametre, og jeg købte nogle rør af hver slags. Derudover nogle alu- fladmetal stænger.

Da jeg kom hjem, savede jeg rørene i passende stykker og limede dem sammen i en pyramide. Derefter malede jeg noget malertape over med en sort tusch og skar det i strimler, så det lignede stålband. Det satte jeg rundt om rørene, og vupti en last rør var klar til afsendelse. Der blev til flere pyramider, og jeg fik laster til flere jernbanevogne.

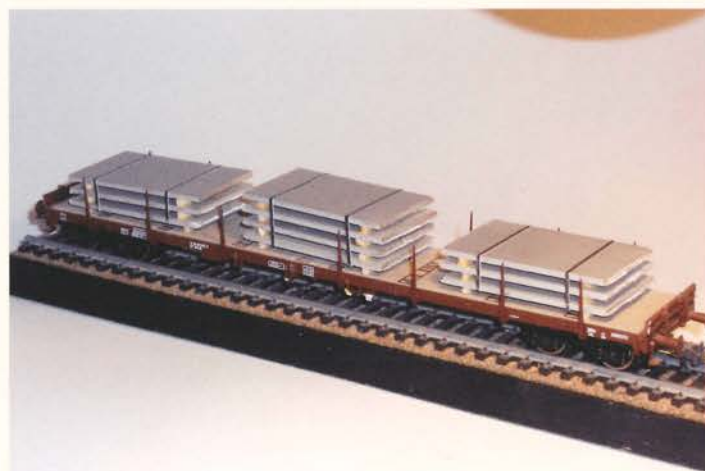
Det samme skete med alustængerne, som jeg også savede i passende stykker. Derefter limede jeg tændstikker under som strøer, og nogle af de korte bundtede jeg, og de fik også monteret "stålband" omkring, så de lignede nogle færdigvarer under afsendelse.

Har du en rodekasse med alle mulige overskydende dele, så er der måske grundlag for at lave en vogn med skrot. Brug samme princip som med brændet. Skær en plade ud, der dækker bunden i en åben højsidet godsvogn. Læg en klods under pladen, eller lav en klods af karton, så pladen løftes op i en højde på 2-5 mm under sidefjælene.

Så limer du alskens skrot fast på plader og bagefter giver du det et lidt rustent udseende med en brunlig farve. Mere skal der ikke til, så har man det fineste vognlæs metalkrot. ■



Fladvogne med alurør og stålplader - hver dag kører sådanne belæssede vogne gennem Danmark.

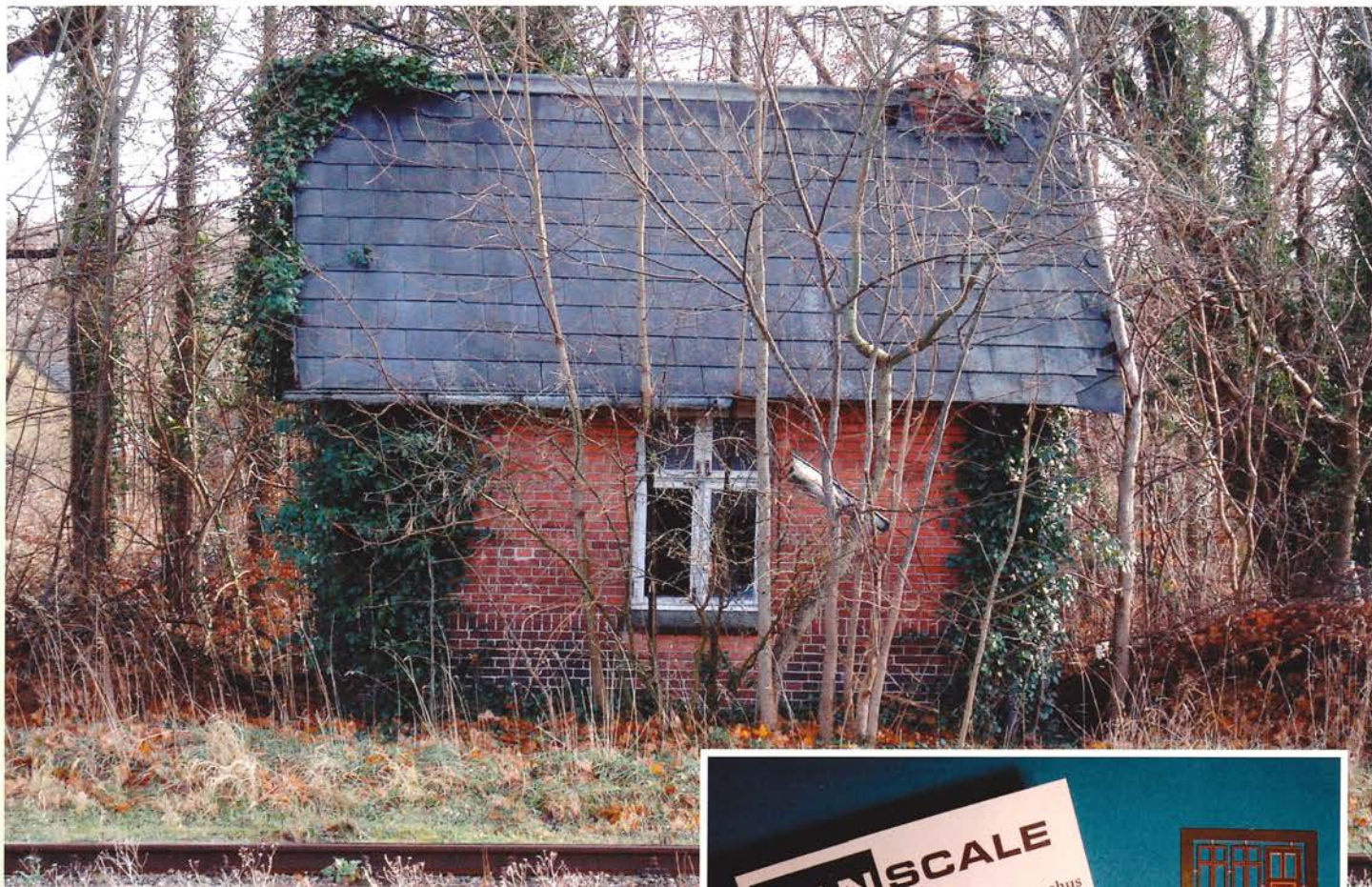


Skrot kan laves af diverse rester fra brokkassen.



Tegneren Ib Spang Olsen, der nok er kendt af stort set alle nulevende danskere, døde midt i januar, 90 år gammel. Et af hans kendte motiver er damplokomotiverne, som han skildrede på helt menneskelig vis, så man ikke kunne andet end nære de varmeste følelser for disse 'væsener'. Kort før sin død gav han Spor og baner tilladelse til at benytte denne tegning i bladet, og vi vil lade den stå som et minde om denne hjertevarme og livsbekræftende kunstner, der har haft så stor betydning for såvel børn som voksne.

# Vaskehuset fra Langå



Vaskehuset, som det så ud i vinteren 2011 - forfaldent, tilgroet og udsat for hærværk.

Blandt vinterens nyheder er det lille vaskehus fra Langå, lavet af Danscale. Det er fejlagtigt betegnet som kolonnehus, men det giver ingen skår i glæden.

Byggesættet er som altid hos Danscale støbt i resin med enkelte dele vedlagt som ætseark. Taget er atter støbt færdigsamlet, og det betyder, at der ikke er problemer med at få delene til at flugte. Delene er helt præcise og rene, og de ubetydelige mængder af 'flash', der er i vinduesåbningerne, gnubber man nemt af med fingrene. Mur- og tagdelene vaskes i lunkent vand med et par dråber sulfo i. Det fjerner fedt, olie og andet snavs.

I mellemtiden kan man rense de finere dele – vindsceder, tagrender m.v. – for evt. støbegreter og flash. Pas på, delene er meget tynde og derfor også meget skrøbelige. De kan med fordel males i deres respektive farver nu iflg. brugsanvisningen. Har man ikke de anbefalede Elita-farver, kan Humbrols matte farveserie også bruges. Ætsearket får bagefter et tyndt lag dækfarve – matsort – med spray og lægges til side. Fundamentet males lysegråt, alt efter smag og forbilledets tilstand. Murdelene males sorte på indersiden. Når de er tørre, skæres



Byggesættet er overskueligt med få dele i god kvalitet og udførlig brugsanvisning.

de fri af støbegrenene, renses for rester herfra og limes på fundamentet. Brug en smule R/C-Modellers Craft Glue på enkelte punkter til at hæfte delene sammen – når de sidder

perfekt, kan limningen forstærkes med cyanolim, der vil trænge ind i alle samlinger i kraft af kapillærvirkningen. Vær uhyre opmærksom på, at alle fuger flugter i hjørnerne, og at bygningen er nøjagtigt i vinkel. Stil til side til tørring.

Taget kan nu males. Brug en matsort eller skifergrå farve, og mal på over- og underside. Det forhindrer lysgennemstrømning, hvis der skal lys i skuret. Spraymal vinduesrammerne hvide og mal døren mørkegrøn. Lad tørre.

Råhuset skal nu have en let bemaling med fortyndet, grå farve. Farven skal give fugerne kulør – jeg har brugt grå nr. 28, men alt efter temperament kan man vælge en mørkere grå. Vigtigt er det, at farven er så tynd, at den ikke dækker fugerne eller lægger sig i lag på murstenene. Når farven er tør, kan det sjoveste begynde: bemalingen af murene.

### Giv dig tid

Jeg har brugt en blanding af Humbrol nr. 70 og 100 i forholdet

Nu er det tid til at lime vinduerne og døren på det klare ark folie. Brug R/C-limen, og lad det hele tørre nogle timer. Herefter kan de klippes/skæres fri – og husk at få fjernet graterne efter ætsearket. Pasformen mellem delene og åbningerne i muren er perfekt, så der skal kun lidt R/C-lim til, for at holde delene på plads. Støtterne for vindskeden i gavlene limes på plads, det samme sker for vindskeder og tagrender. Med ganske lidt lim monteres nedløbsrørene – muligvis skal de afkortes lidt for at passe til tagrenderne. På gavlen kan lampen inkl. ledningsføring monteres – men selvom den er korrekt i udførelsen, skæmmer den bygningen meget, så jeg har fjernet den igen efter samlingen og fotograferingen.

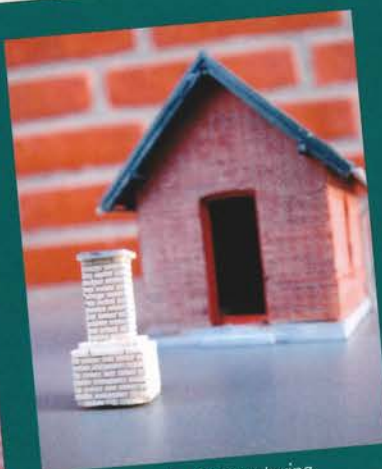
Tag samt skorsten monteres – jeg har nøjedes med at sætte delene løst på. Jeg vil nemlig gerne lave indretning i vaskehuset. Det er endnu ikke lykkedes at finde materiale om indretningen, men der har nok ikke været alverden. Et bord, et par stole, en



“Råhuset” under bemaling med lette strøg.



Dørkarmen skal også have farve.



Skorstenen males før montering.



Hjørner samt tagstøtter og nedløbsrør monteres efter bemaling.

2:1; brug ikke særlig meget farve – fisk det op med en tandstikker fra bunden af dåsen, smør det af på en godt brugt palet, bland de to nuancer og tag så en pensel nr. 2, som er let vædet med terpentin. Påfør lidt farve på penslens spids, tør det allermeste af igen, og mal så med lette strøg op og ned og hen ad murstenene, UDEN at der kommer farve ned i fugerne. Det kaldes at 'highlighte' (fremhæve), og penslen skal være næsten tør, for at det lykkes. Undervejs kan man blandt lidt sort i farveblandingen for at få enkelte sten til at changere i farven, men ellers – undlad for mange 'sjove' effekter. Kig på en rigtig mur for at se farvespillet. Husk også skorstenen.

Kommer der for meget farve på – f.eks. brun farve i fugerne – er det bedste råd at lade det tørre. Bagefter kan man gå det efter med den tynde, grå opløsning. På grund af kapillærvirkningen vil farven brede sig i fugerne og genskabe spillet. Har man lagt for tykt et lag brun farve på murstenene, er rådet at skrabe det forsigtigt af med en hobbykniv, når det er tørt. Lad være med at bruge en glasfiberpensel – den sliber hurtigt stenene helt ned til fugerne, hvorefter murværket er ødelagt (og hvor er de fine, små glasfibre forsvundet hen? Ned i halsen? Ikke så godt!).

Det færdige resultat  
- en meget smuk, lille bygning.

kakkelovn, måske et skab og mulighed for at koge vand (til kaffen) er vel, hvad der har været. Det hele kan monteres på et stykke bræddepræget plasticard med målene 34 x 46 mm, så det passer inden i huset. En pryddåse på modelbanen – og vel lige så velegnet som ledvogterhus som kolonnehus eller – som vaskehus.



## Lav din egen sø



Tilbud i marts: 99 kr.

Komplet sæt med alt du skal bruge for at lave en flot sø på modeljernbanen. Indeholder underlag, modellér-masse, sand, småsten, græs fibre, strå og kunstigt vand.

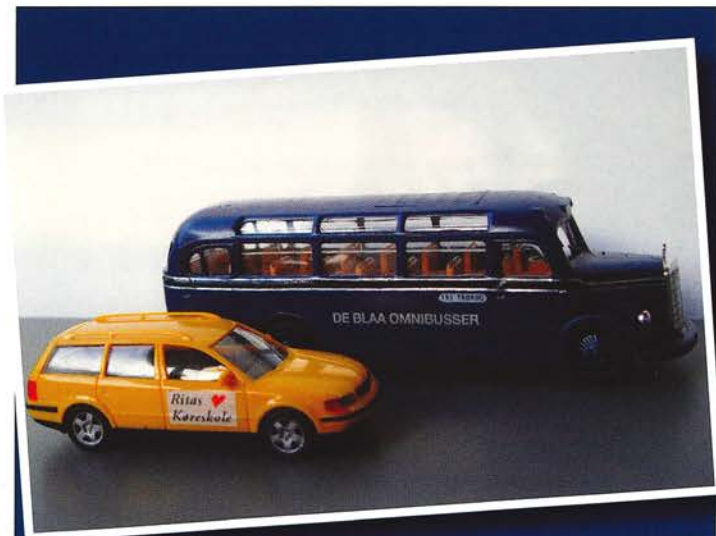
## Mini-dioramaer



Tilbud i marts: fra 19 kr.

Små færdige dioramaer i str. HO, med forskellige temaer, "dådyr i skov" – "dådyr ved fodersted" – "hyrde med hund og får" og flere andre.

Klik ind på [www.banetilbehør.dk](http://www.banetilbehør.dk) og find andre gode tilbud!



Nye modeller i vinter,  
bl.a. Holte-bus og  
køreskolebiler

# FRISPORET

Se mere på [www.frisporet.dk](http://www.frisporet.dk)

## Modeltog marked



Afholdes af NJMK **Søndag den 25-03-2012**  
I **Hanstholm Hallerne**  
Fyrvej 104 7730 Hanstholm  
Kl. 10,00-16,00

Entre 30,- kr. incl. Bordplads på 90 x 80 cm.  
og incl. 1 stk. stol  
Hvis der er plads ellers kan man forud bestille.  
Børn u/15 år gratis entre.

Forud bestilling kan ske til  
Kasser Jan Saxø tlf. 97961633 eller  
Formanden Tommy Pedersen tlf. 97871722  
Tilmelding senest 18-03-2012



Der er også mulighed for at besøge vores  
Bunker museum kl. 10.00 - 16.00  
Museumstoget kører dagligt 16.-25. april  
Første tur køres 10.00, sidste tur ½ time  
før lukketid

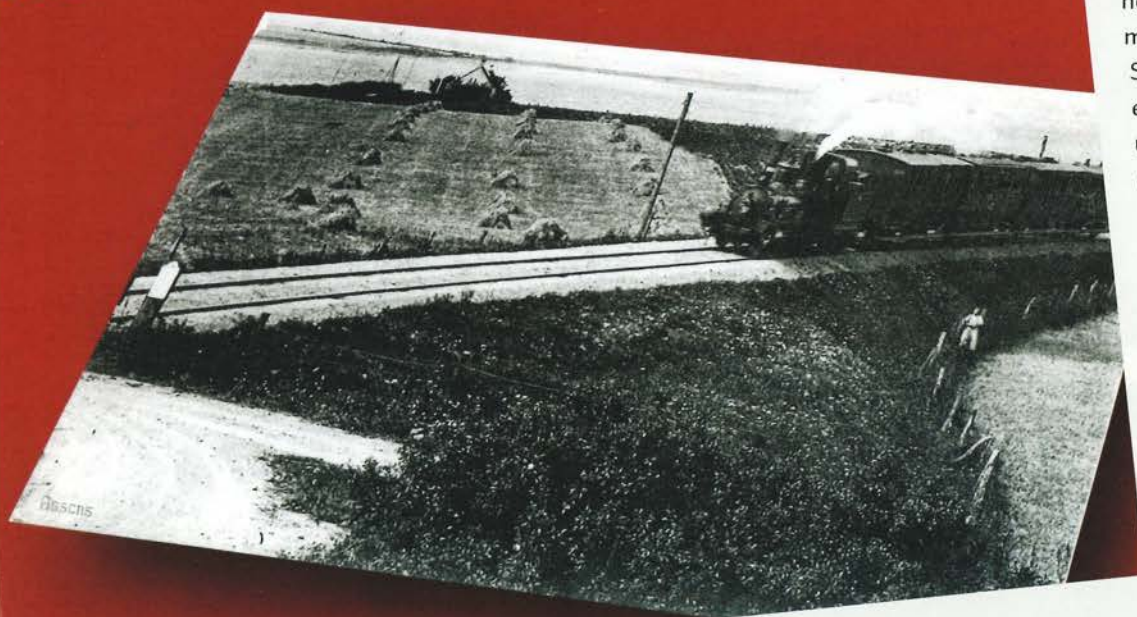


# Ny bog om Assensbanen

Det er nok de fleste læsere bekendt, at der i disse år er en strid strøm af bøger om baner og jernbaneemner. det kan ofte være svært at følge med, endsige nå at læse i alt, hvad der udkommer. Derfor er det velgørende, når der også udkommer mere 'letlæste' bøger. En sådan er "Assensbanen og dens byer – fortalt i postkort".

med sig – på Glamsbjerg Mejeri kunne man få varme bade, da mejeriets dampkedel kunne levere store mængder varmt vand. Mon ikke det hører til sjældenhederne, trods alt?

## ASSENSBANEN OG DENS BYER -fortalt i postkort



Et sjældent glimt af forne tiders jernbaneliv giver beretningen fra Flemløse station, hvor store drenge ofte fik lov til at hejse lampen til signalmasten op om aftenen. Når de havde halet lampen op i masten, lagde de sig "...ned på maven på baneskråningen med hovedet så nær skinnerne som muligt uden at få håret speget. Således ventede vi i en slags ekstase på det larmende, sorte uhyre med de gloende øjne, og som nu nærmede sig med smeld og dunken i skinnerne, mens vi lå som tryllebundet under indtryk af den mægtige udfoldelse af løsslupne kræfter". Herefter var fortryllesen brudt, de halede lampen ned igen, og traskede tilbage over svellerne, "...medens vi rystede over den nære og selvvalgte rædsel- og dødsfornemmelse af os..."

Hvem siger, at der ikke kan være store følelser på spil

selv ved så almindelige ting som jernbaner?

Efter en indledning præsenteres en række fine, gamle postkort. Kortene er gengivet i naturlig størrelse. Hvert opslag har en tilknyttet, informativ – og meget kyndig – kommentar. Nu vil nogle måske mene, at har man set ét postkort fra en stationsby, har man set dem alle. Det passer nu ikke helt – og når postkortene ledsages af en så kompetent tekst som i denne bog, åbner postkortenes verden sig for én.

Assens var med i de allertidligste jernbaneplaner i Kongeriget, men som følge af den mildt sagt uheldige, danske udenrigspolitik dengang blev landet involveret i et par ulyksalige krige med tabet af hertugdømmerne til følge. Assens fik derfor ikke jernbaneforbindelse førend i 1884, men så gik det også stærkt.

Udviklingen kan man følge via postkortene – f.eks. i Glamsbjerg, der fra at have været en mindre landsby i løbet af få år voksede til at blive en stor stationsby med mange, moderne virksomheder – mejeri, forretninger, elværk, avistrykkeri – samt et afholdshjem. Og de nye tider bragte mange fremskridt

Bogen slutter med en samling af billeder fra Assens, hvor jernbanen også kom til at betyde en vældig fremgang for byen. Asseneserne – det er navnet på indbyggerne – benyttede banen flittigt – måske især til at tage på indkøb i Odense, hvilket nok ikke var lige det, man fra det lokale erhvervsliv havde ønsket sig. Men byen overlevede – og det gjorde jernbanen på sin vis også, selvom Assensbanen i dag blot er en svag skygge af sig selv. der er skinnecykelkørsel på strækningen, og den kan i den grad anbefales – så kan man have bogen med som guide på turen.

Assensbanen og dens byer – fortalt i postkort. Redigeret af Elita Tønnesen. Udgivet af Glamsbjerg Lokalhistoriske Udgiverforening 2011. 104 s., rigt illustreret. ISBN 978-87-993037-1-7.

# Spændende bog om den glemte bane

En af de baner, der i dag er glemt af de fleste, er Ørnhøjbanen. Den fik ikke nogen lang levetid, 50 år fra 1911-61, men betød i de år meget for lokalbefolkningen.

Det er Ole Edvard Mogensen, der har skrevet bogen om denne bane. Ørnhøjbanen eller RØHJ, som den hed til sidst, bestod egentlig af to baner, Ringkjøbing- Nr. Omme Jernbane (RNOJ), der blev anlagt i 1911, og fortsættelsen via Ørnhøj til Holstebro i 1925. De to baner betød, at dette ret øde område ret hurtigt fik del i samfundsudviklingen, selvom befolkningen ikke just stod i kø for at komme med toget.

RNOJ var en af de få privatbaner, som havde overskud – i 1918/19 endda 102.000,- kr., et helt formidabelt beløb. Det var især transporterne af mergel, foderstoffer, kunstgødning m.v., der fik betydning for de to baner, der i praksis blev drevet som én, lige som transport af levende dyr var stor. Blot fem år senere var der tale om underskud for banen, da lønningerne steg og landbrugseksporen faldt.

Banen måtte anlægge egen station i Holstebro, Holstebro Sydbanegård, og i forbindelse med forlængelsen af banen anskaffede man i 1925 helt nyt motormateriel fra Scandia – det var et vovestykke, men også meget fremsynet.

Trafikken gik sin gang på RØHJ. Ind imellem kunne der opstå forsinkelser, når der skulle læsses meget gods ind på de mange mellemstationer. I mindst ét tilfælde betød indlæsningen af svin i toget en længere forsinkelse, hvilket fik togføreren i tograpporten til at skrive: "Ventet efter svin i No". No var en af mellemstationerne på banen. Ved 25-års jubilæet i 1936 så man ret positivt på fremtiden.

Besættelsen medførte øjeblikkeligt forøget belastning på banen. Da der fandtes brunkul på egnen, betød det store transporter af dette indenlandske brændsel. Således var det ikke ualmindeligt, at der kunne blive afsendt op til 12 særtog med brunkul på de travle dage. Ørnhøjbanen var driftsmæssigt bedre stillet end mange andre baner, da brunkullene jo skulle frem – koste, hvad det ville.

## Nedgang

RØHJ blev ikke forskånet for ulykker. Et sammenstød mellem Vind og Sørvad mellem tog 5 og 6 (motorvognene M1 og M2) i 1947 skyldtes et sammenfald af en lang række uheldige omstændigheder – hele seks fejl i forbindelse med en forlagt krydsning blev begået i forløbet op til ulykken, der kostede to drenge livet. Ole Edvard Mogensen fortæller indgående om omstændighederne ved ulykken og krydsningsprocedurerne i øvrigt. Så sent som i 1950 indførte banen afgangstilladelse med signalstok (spejlægget).

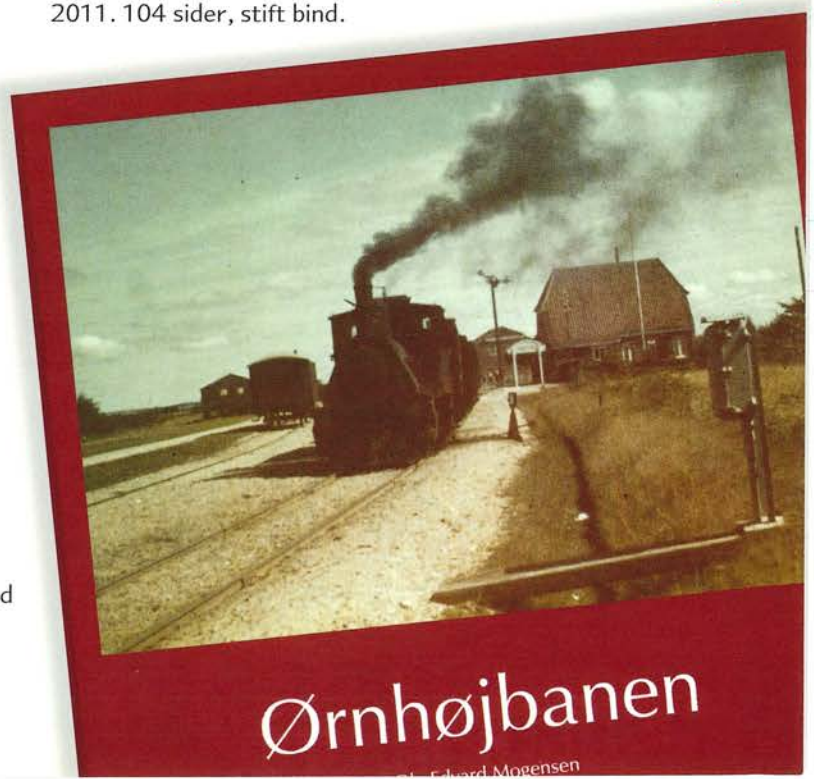
Stationsforstanderen på Holstebro Sydbanegård var en mand med mange opgaver. Ud over selve funktionen som stationsforstander var han bogholder, togleder, vognfordeler, tjenestefordeler, billetsalger – og så skulle han også holde regnskab med hver vogn, der blev overleveret til eller fra DSB. Han har givetvis haft sit at se til! Mange af mellemstationerne blev betjent af ekspeditricer – i øvrigt til meget lave lønninger.

Banen fik skinnebusser i 1947, men efterhånden svandt godsmængderne, lige som flere og flere fik egen bil – eller fandt andre transportformer (rutebiler). Ved et garantimøde i 1959 skulle kommunerne tilkendegive, om de ville støtte driften efter 1961. Resultatet var negativt, og herefter påbegyndte man en likvidation af baneselskabet. Sidste tog kørte den 31. marts 1961.

Især de smukke stationer, som blev tegnet af arkitekt Ulrik Plesner, minder i dag om denne lille kulturbane, der gjorde sit arbejde godt gennem et halvt århundrede og herefter forsvandt for stedse. Der er bevaret en enkelt motorvogn, nemlig RØHJ M4, der oprindeligt var en DSB Triangelvogn MF 67 fra 1928. Den ejes i dag af Nordsjællands Veterantog.

Bogen giver en god og grundig gennemgang af banen og dens driftsform, og den kan derfor anbefales til alle, der gerne vil vide, hvordan livet var på en lille privatbane førhen. Bogen er rigt illustreret med sort/hvide billeder. På for- og bagside er gengivet nogle farvebilleder – desværre i en brunlig sepia-tone. Det kan nok undskyldes ud fra sjældenhedskriteriet, men bogen havde fået et mere attraktivt udseende, hvis farvebillederne havde fået en kærlig behandling i et billedprogram.

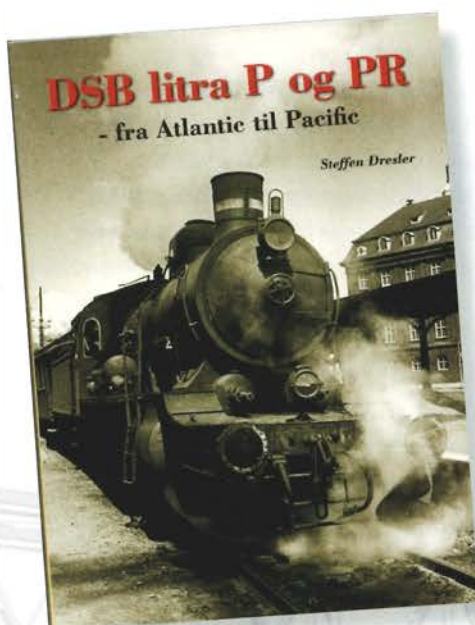
Ørnhøjbanen. Af Ole Edvard Mogensen, OEM Consult, 2011. 104 sider, stift bind. ■



Ørnhøjbanen

Ole Edvard Mogensen

# Siden sidst - nye bøger - kort fortalt

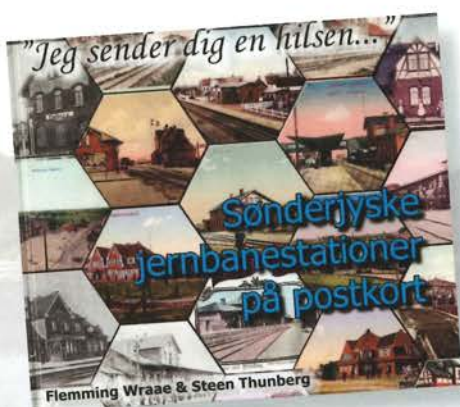


## Standardværk om litra P og Pr

Tidsskriftet Lokomotivet har udsendt et nyt særhæfte "DSB litra P og Pr – fra Atlantic til Pacific" af Steffen Dresler. Hæftet er en spændende og meget kompetent gennemgang af disse to meget markante damplokomotiver med relevante informationer, billeder og tabeller.

For modelbanevenner er navnlig de mange

lister med oprangeringer med de to litra gennem udvalgte år 'guf', idet mange af vognene i dag kan fås som flotte industrimodeller. For den, der vil superdetaljere sine P- og Pr-maskiner, er hæftet også uundværligt. Kort sagt et hæfte, der kan få enhver fan af damplokomotiver til at drømme sig tilbage til de tider, hvor dampen var trumf. 58 sider, hæftet.



## Ny bog om postkortmotiver

De to forfattere Flemming Wraae og Steen Thunberg har udsendt et digert værk "Jeg sender dig en kærlig hilsen" med undertitlen "Sønderjyske jernbanestationer på postkort". Det er

en spændende gennemgang af

hundredvis af gamle postkort fra de daværende præjisiske stats- og amtsbaner i Sønderjylland. Det er måske et smalt tema, da næsten alle banerne bortset fra de normalsporede strækninger er væk i dag, men ikke desto mindre fænger bogen med det samme og inspirerer til ekskursioner i landsdelen. Teksten er prisværdigt kortfattet og informativ, og postkortene er flot gengivet i normal størrelse. 118 sider, indbundet.

## Håndbog for håndværkere

Overskriften er måske lidt misvisende, idet denne bog ikke just er en 'gør-det-selv'-håndbog. Bogen "Historien om et succesfuldt renoveringsprojekt Københavns Hovedbanegård Projekt Kh 08" af Grontmij A/S og Public Arkitekter A/S er en overdådig gennemgang af den store renovering af 'Den

Gamle Dame', Hovedbanegården. Bogens målgruppe er specielt fagfolk og beskriver på et overordnet plan tankerne ved et så omfattende renoveringsarbejde.

Bogen er fyldt med flotte helsides farvefotos fra arbejdet, herunder en mængde billeder fra ellers utilgængelige områder på banegården (men stort set ingen med tog!). Mottoet for projektet var "Skab sympati" (for at undgå irritation over de gener, arbejdet medførte), og bogen virker da også sympatisk, men som antydnet også meget speciel. Om der er en særlig hensigt med, at billedet på side 18-19 er spejlvendt, vides ikke, men måske er det gjort for at holde læseren til ilden? 140 sider, hæftet.

## En bygning, som forsvandt...

Et markant pejlemærke og måske inkorporationen af Høng-Tølløse Jernbanes 'ånd' var remisen i Tølløse. Var, for den eksisterer ikke længere. Den lå som et fint 'point-de-vue' for enden af Tølløse station, og utallige billeder er taget af den og materiellet, der holdt i remisen. Lokalhistorisk Forening for Tølløse Egnen ved Marina

Wijngaard har lavet dette dejlige temahæfte om remisen, som var tiltænkt en bedre skæbne end den, der indhentede den i november 2011 - bulldozerne jævnedes den med jorden. Hæftet fortæller om banen og bygningen, remisens arkitektur, anvendelsen gennem mere end 100 år, forfaldet, planerne for et kulturhus i den – og den triste slutning. Hæftet er rigt illustreret med byggetegninger og fotos – så mange, at den egner sig som forlæg for modelbygning. Et glimrende hæfte, som fortjener større udbredelse. 60 sider, hæftet.

## På saltens sø

En af de mere upågtede færgeruter i dag var Assens-Aarø Sund-



## Remisen Tølløse En bygning, som forsvandt ...

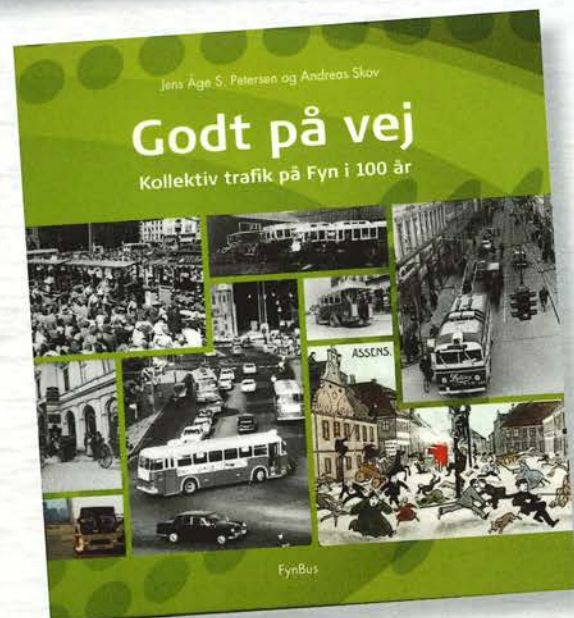
Lokalhistorisk Forening for Tølløse Egnen  
Marina Wijngaard - Efterår 2011

overfarten, der sejlede i årene 1920-72. I sin højhedstid var den et væsentligt bindeled i forbindelserne mellem Fyn og Jylland, men efter indstillingen af persontrafik på Assensbanen i 1966, etableringen af Bøjden-Fynshav overfarten i 1967 og åbningen af den nye Lillebæltsbro i 1970 var der ikke længere grundlag for færgeruten, der i 1972 blev indstillet. Anne Dorthe Holm fortæller i bogen "Da færgen byggede bro" kyndigt og veloplagt om denne lille rute, der – hvor lille, den end var – også havde jernbanemæssig betydning. Sukkerroedyrkerne på Haderslevvegnen brugte nemlig færgen og de smalsporede vogne fra Amtsbanetiden til at få fragtet deres roer til sukkerfabrikken i Assens. Derfor var der lagt trestrengt spor fra færgelejet op til fabrikken i Assens. Bogen er et interessant stykke lokalhistorie med tråde videre ud i den store verden tillige med, at den er godt fortalt og forsynet med et overvældende kildeapparat. 150 sider, indbundet.



#### Fyn var fin

Ja, man må ikke misforstå overskriften, der er stadigvæk udmærket på Fyn, men – der må nu have været bedre for nogle årtier siden. I bogen "Godt på vej – Kollektiv trafik på Fyn i 100 år" fortæller de to forfattere Jens Åge S. Petersen og Andreas Skov om den facetterede, kollektive trafik på øen. Den har været mere varieret, end nutidens bus- og togdrift lader ane. For det første var Fyn dækket af et tæt net af baner, for det andet havde Odense såvel sporvogns- som trolleyvognslinjer, der tog sig af bytrafikken. Hovedvægten i bogen ligger dog på bustrafikken, uagtet at de to tilbageværende banelinjer på Fyn i dag udgør en meget væsentlig del af den kollektive trafik – lige som færgerne vel også hører til? Men hvad – der skal også være lidt godbidder til bus-tilhængerne! 144 sider, indbundet.

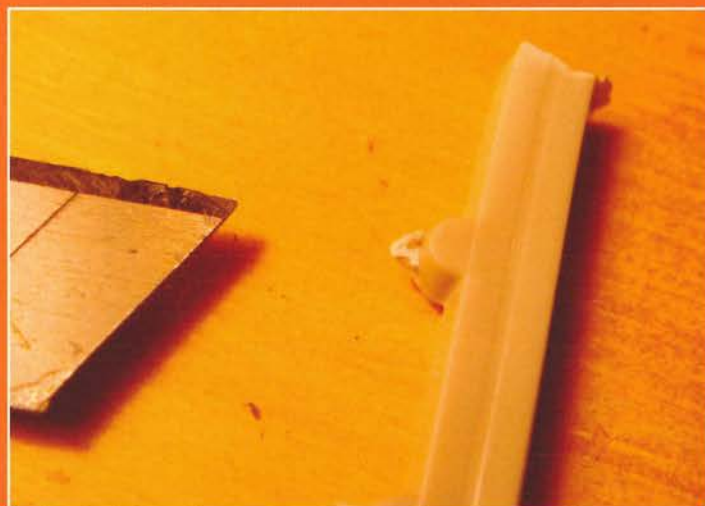


# Visuel forbedring

## Af Scandia-skinnebussen fra Nærumbanen



EpokeModellers skinnebusser er meget flotte, og navnlig LNJ-udgaven er tiltalende. Imidlertid virker de store koblinger noget frastødende. Godt nok er der vedlagt attrap-Scharfenbergkoblinger, men da disse er lavet til brug for sammenkoblede tog, hjælper det ikke stort - specielt ikke, når der ikke er lavet bivogne til Nærumbanen.



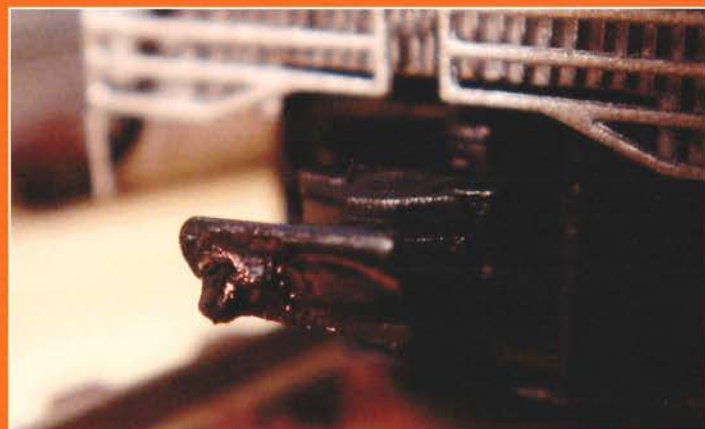
Det kan nemt løses. Det kræver dog lidt håndarbejde. Først skal Scharfenbergkoblingen skæres midt over med et fint, skarpt kirurgisk snit. Det lykkedes nogenlunde for mig i første hug, men går det galt, kan man nemt fabricere en ny anslagsplade af et stykke plast (2 x 4 mm, 0,5 mm tykt). Den limes fast på holderen med sekundklæber.



På den flade del, der skal illudere koblingspladen, skal der så monteres noget, der ligner koblingen - på billeder ser det ud som en lille pyramide. Jeg skar en stump af et støbeark til, så det lignede koblingen (cirka 1,5 x 1,5 mm, 1,0 mm høj) og limede den på anslagspladen (i højre side set inde fra vognen). Det samme på den afskårne del af koblingen.

[1341]

De to koblinger blev herefter malet sorte og monteret. Godt nok skal der være et passende hul ved siden af koblingsdelen (til den modstående kobling), men da der er tale om meget små dele, har jeg undladt hullet - det ses faktisk heller ikke, når det hele er malet sort. Evt. kan man så montere et kabel til el-overførsel, men det har jeg også udeladt. Nu ser det i hvert fald bedre ud - og skulle EpokeModeller endelig finde på at lave en LNJ-bivogn, kan den resterende Scharfenbergkobling stadigvæk bruges (der medfølger hele to i æsken). Hvad evt. slutsignaler angår, tyder det på, at LNJ udelukkende anvendte de små lanterner ved dørene, så her må man - hvis man vil og kan - prøve at montere lysledere/bittesmå dioder. Nogle privatbaner anvendte dog de almindelige, gennembrudte skiver til slutsignaler på skinnebuserne.



# Spor på andre måder

Af Steen Pagh

Rundt om i landet støder man på gamle jernbaneskinner, der er taget i brug til helt andre formål, end de oprindeligt var tiltænkt. Det skyldes selvfølgelig, at de er holdbare, at der er mange års 'liv' i dem, selv efter at de er pensionerede fra daglig drift – og så har de vel til tider været lette at få fat i (ved spormoderniseringer, nedlægninger o.s.v.).

En af de mere kreative genanvendelser af brugte skinner kan man se på Fruens Bøge Allé i Dalum ved Odense. Her markerer denne konstruktion indgangen til Haveforeningen Dalum-Hjallese – og noget kunne tyde på, at denne portal har stået på stedet siden 1926. Skinnerne er dog betydeligt ældre – således kan man uden besvær identificere overliggeren som en "Union"-skinne fra 1879, mens en af de lodrette holdere ligeledes er en "Union"-skinne – men en ren årsunge fra 1895!

Om denne konstruktion er direkte køn, kan vel diskuteres, men den er i hvert fald original – og den vil være ret nem at bygge på en modelbane: Fire code 75-skinneprofiler loddet sammen, en rund skive med navnet i samt lidt tråd bukket som ornamentik. Målene fik jeg ikke taget, men portalen kan tilpasses efter Preiser-figurer og H0-modelbiler.



# Sporvognens succes

Tekst og foto: Flemming Søeborg

Selvom man herhjemme fra officielt hold har dømt sporvognen ude igennem 40 år, lever sporvognene videre på bedste vis i resten af verden. Således var der ved årsskiftet 2011/2012 hele 364 byer med sporvejsdrift, hvilket betyder, at man kan besøge et nyt sporvejsystem om dagen gennem et helt år på alle kontinenter (og holde én dag fri!)

En forstadssporvogn (nr 8251)  
på linje 15 i nærheden af  
sporvejsmuseet i Prag, 2008.



Ganske vist er der i de sidste 10 år nedlagt 19 sporvejsystemer på verdensplan, men da der samtidig er åbnet 38 nye, er der tale om en nettofremgang. Bag tallene gemmer der sig nogle overraskelser.



Moderne lavgulvsvogn ved Hovedbanegården i Nürnberg 2011.



Moderne ledvogne er så lave, at de næsten skraber hen ad asfalten.  
Vogn 1001, Nürnberg 2011.

Rusland er det land i verden med flest sporvejsystemer i drift (63), selvom der er nedlagt seks de sidste ti år. Tyskland ligger nummer to med 56 systemer, og flere af dem er i hastig vækst. Det måske mest overraskende er, at USA ligger nummer tre med hele 28 sporvejsystemer. USA var ellers blandt de første lande, der næsten fuldstændigt eliminerede sporvejene til fordel for den individuelle trafik med biler, men her har man set skriften på væggen og anlagt nye sporvejsystemer. Det er altså ikke kun de kendte, gamle systemer i San Francisco og New Orleans, der betjener passagererne i USA.



Vogn 8637 på linje 9 i Prag hører til de ældre vogntyper uden lavgulvsdel.

### Progressivt syn

I Europa er lande som Frankrig, Spanien og Storbritannien godt med. Også Norge (Bergen) har bidraget til den positive udvikling – i Bergen forsvandt sporvejene ellers i 1965. I Stockholm vender sporvognene tilbage til den centrale del af byen, trods mange års udbygning af tunnelbanesystemet. Også i lande som Tyrkiet, Kina og Venezuela anlægges nye sporvejssystemer. Moderne sporveje tjener flere formål. Hvor man før i tiden nedlagde sporveje med den begrundelse, at sporvognene var i vejen for den øvrige færdsel (især bilerne), anlægges sporveje mange steder i dag netop for at hæmme og styre privatbilismen, der har ødelagt mange byer. Moderne sporveje fremmer også byudviklingen og har i mange tilfælde vendt den negative udvikling i nedslidte byområder til en positiv tendens. Det er blevet in at tage sporvognen – eller 'light rail', som de moderne systemer tit kaldes.

I forhold til bustrafik er 'light rail' hurtig, pålidelig og komfortabel. Moderne ledvogne med lavgulvssektioner giver nemme adgangsforhold, behagelig kørsel, og et enkelt vogntog kan rumme flere hundrede passagerer. Det er derfor uforståeligt, at man i København har valgt at anlægge en relativt lille metro-ring til supplerende af mini-metroen. For den pris, som metro-ringen koster, ville man på kort tid have kunnet etablere et vidtforgretnet, moderne sporvejsnet til gavn for indbyggerne. Samtidig havde man undgået de omfattende og bekostelige udgravninger i byen. Men mon ikke en kommende



*Museumsvogn 2210 fra Prag er noget mere besværlig at komme op i, som det ses på billedet.*

generation vil indse, at sporvognene er fremtiden? Lad os håbe det!



*Moderne vogntog kan rumme en masse passagerer, men fylder alligevel ikke meget i bredden. Vogntog 1120 på linje 7 runder Nürnbergs Hovedbanegård.*

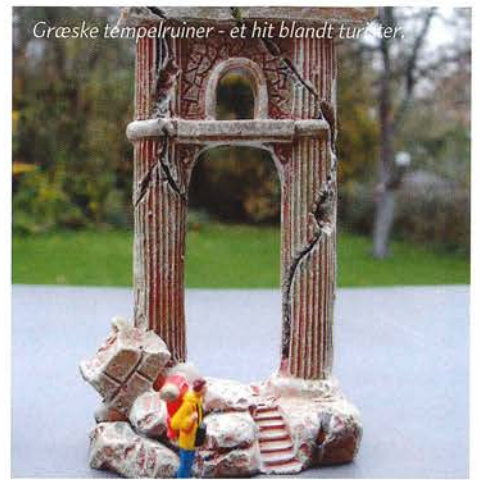
Buebroen er lidt grov, men også betagende.



Immervad Bro i 2001 - en smuk bro.



Græske tempelruiner - et hit blandt turister.



På Viborg-messen i 2010 blev Ole Holmstrøms lille DDR-smalsporsanlæg vist frem. Her var der et skovparti med nogle græske tempelruiner. Jeg har siden været på jagt efter originalerne. Nu er de fundet.

Det var i plantecentret Plantorama, at jeg omsider fandt disse søjler fra firmaet aqua PRO. De findes i området med tilbehør for akvarier, og der er en del forskellige at

tillempede korinthiske og doriske søjler, uden at jeg skal udgive mig for at være ekspert udi oldtidskundskab, og der findes givetvis andre typer.

En anden, mere primitiv bygningsdel fandt jeg i en dyrehandel. Det drejer sig om en ret grov og delvist sammenstyrtet stenkvader-bro, givetvis af kinesisk herkomst. Selvom den som nævnt er ret grov i graveringen, syntes jeg alligevel, at

# Sjove detaljer til modelbanen

vælge imellem. I og for sig er disse bygningsdele ret grove i detaljen, men eftersom de skal forestille at være forvitrede ruiner, der har nogle tusinde år på bagen, kan de forsvares.

Som det ses på billederne, passer de ret godt til H0-størrelsen – måske bedst, hvis de delvist dækkes af vegetation, sådan som Ole havde gjort på sit anlæg. Godt nok er græske templer ret sjældne hertilands, de fleste kirke-, kloster- og borgruiner er nærmere i gotisk og/eller romansk stil, men man har jo lov at digte lidt. Under alle omstændigheder er det et forfriskende pust i hobbyen – og man kan jo også nøjes med at lave et mini-diorama med søjlerne. De viste eksemplarer er vistnok

den besidder en vis charme. Da broen i sig selv kun var halv og dermed så 'naturstridig' ud, købte jeg to, således at de vil kunne bygges sammen og repræsentere forne tiders arkitektur på mit anlæg. På Hærvejen ned gennem Sønderjylland kan man se fine eksempler på århundredgamle sten-broer, f.eks. Immervad bro ved Haderslev, der dog er af anderledes konstruktion, men mon ikke også der er en lignende pendant til denne buebro?

Forvitrede rester og spor fra gamle dage.



Den evige rygsækturist er her også!



Lidt til familiealbummet: "Kan I huske dengang, da vi var på..."





**Dansk Modeljernbane Union**



**Afholder den 17.**

## **Modeljernbane Udstilling**

**Modelleisenbahn Ausstellung**

**Model Railroad Exhibition**



**14 - 15 april 2012**

**Lørdag: kl 10.00 – 17.00**

**Søndag: kl 10.00 – 16.00**

**Bramdrupdam Hallerne  
Bramdrupskovvej 110  
6000 Kolding**

[www.dmju.dk](http://www.dmju.dk)

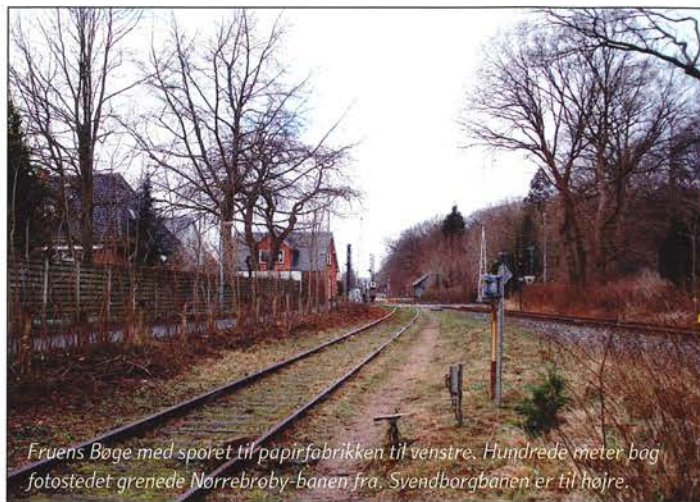
# På jungletur

Af Flemming Søeborg

For nyligt kom det frem, at der stadigvæk er sporrester rundt om i Londons gader efter sporvejene, der ellers blev nedlagt i 1952. Det er nu ikke så sjældent et fænomen endda, man behøver ikke at rejse nær så langt for at finde lige så gamle sporrester.

Denne næsten glemte jernbane har ellers ikke efterladt mange spor, men knapt 58 år efter, at den blev nedlagt, ligger der stadig sporrester efter den – side om side med en anden, forladt bane og en, der er allerhøjst lebendig.

Nogle har måske gættet det allerede – ellers kan det røbes nu, at der er tale om Odense-Nørre Broby-Faaborg Jernbane, der blev nedlagt i 1954. Banen grenede fra Sydfyenske Jernbaners hovedstrækning i Fruens Bøge, og det er netop her, man kan genfinde rester af banestrækningen – halvvejs gemt i krattet mellem Svendborgbanen og sidesporene ind til Dalum Papirfabrik.



Fruens Bøge med sporet til papirfabrikken til venstre. Hundrede meter bag fotostedet grenede Nørrebroby-banen fra Svendborgbanen er til højre.

Når man bevæger sig ind i krattet, skal man ikke gå længe, førend man får øje på skinnerne. Det er bedst om vinteren, da vegetationen ellers er uigennemtrængelig. Skinnerne er ikke rustne, som man ellers skulle tro, de er nærmere sortbrune og af relativt kraftigt profil, men svellerne er gemt under et tykt lag blade og muld. Et sted kan man endda se et ægte, svævende

Vi er på broen over Odense å, og her slutter fornøjelsen: Sporet er spærret.





*Tilbage i år 2000 kunne man stadig se rangering på sporene. Her er det den lokale MK-maskine, der skal af sted med en række papirvogne.*

skinnestød – og mærkeligt nok virker skinnerne som om, de ikke blot er rustet fast, men også groet fast til underlaget, for de er ikke til at rukke. Normalt skulle man tro, at svellerne efter de mange års liggetid var gennemrådne, men det er de ikke. Desværre er de få hundrede meter strækning hurtigt til at overse, og der er hverken glemt vogne, lokomotiver eller andet interessant på denne banerest.

Banen ind til papirfabrikken udmærker sig til gengæld ved, at skinnerne på et stykke er lagt på moderne betonsveller. Det viste sig desværre at være overflødig, da Papirtoget mellem Næstved og Fruens Bøge få år efter blev indstillet. For at være helt sikker på, at ingen skulle finde på at køre ind på sidesporene, er de dels aflåst med en afløbssko, dels spærret effektivt med to krydsstillede sveller. Hertil og ikke længere!

Mærkeligt nok blev sporskiftet fra hovedstrækningen ind til sidesporet bevaret, da Banedanmark for få år siden renoverede strækningen – håbet var vel lysegrønt. Det var at gøre regning uden vært. I dagens Danmark er lastbilløsninger og motorvejsudbygninger politikernes svar på det stigende transportbehov. Men hvad er det overordnede mål? Tisprede motorveje og uhæmmet bilkørsel eller bæredygtig transport uden større miljøbelastning? På rekordtid lykkedes det at nedlægge næsten al indenlandsk godstrafik på skinner, og et af resultaterne er uendelige bilkøer og stigende forurening.



*Svævende stød, selvgroet skov, nedlagt jernbane - mon der er noget tilbage om 100 år?*



*Ja, bare det var så vell! Men det sidste tog er kørt, og på et tidspunkt lukker fabrikken vel også.*

# Tur til Nakskov



*LJ-personvogn litra BC 17 i Nakskov. Vognen har to førsteklaseskupéer i den ene ende og åbne endeperroner. Vangerne er bøjet indad under endeperronerne, noget der ikke er almindeligt; men ellers er det en pæn stor vogn.*

Af Hans Gerner Christiansen

I sidste nummer af "banen" beskrev jeg en tur til Kolding, der foregik fredag den 21. juni 1961. Dagen efter, om lørdagen, tog jeg til Hedehusene og havde ganske vist bedre vejr, men togene var ikke så spændende, så den tur er ikke værd at skrive om. Først den 21. april, lørdagen før påskedag 1962, tog jeg igen på en længere tur.

Jeg havde længe haft lyst til en tur til Lollandsbanen, LJ, bl.a. fordi min kammerat Arne Kirkeby havde omtalt den i rosende vendinger. LJ havde ganske vist skinnebuser, men mange af togene var lokomotivtrukne, da de indeholdt gennemgående vogne til og fra København, så der måtte være noget at se på og fotografere.

Efter at have købt en enkeltbillet fra Odense til Nakskov for kr. 35,00 satte jeg mig ind i tog 30, som afgik fra Odense kl. 7.24 trukket af en MY. I Nyborg skiftede jeg til færge og i



*P 917 kører nordpå fra Næstved med den lokale hjelpevogn nr. 102.*

Korsør til en ny udgave af tog 30, også trukket af en MY. Ni

minutter efter min ankomst til Slagelse kl. 9,27 rullede jeg ned ad Slagelse-Næstved banen i et MO-trukket persontog, der standsede ved alle stationer og ankom til Næstved kl. 10.31. Her var der næsten en halv times ophold, så jeg havde tid til at



*Solen skinnede, da jeg kom til Nykøbing Falster. Til højre holder mit tog trukket af MO 1998 og til venstre skinnebustoget, som skal befordre mig til Nakskov.*

se mig omkring. Det første jeg fik øje på var et par af de nye ballastvogne litra FD, som jeg ikke havde set før, og som jeg vidste blev brugt ved bygningen af Fugleflugtslinien. Der holdt en E-maskine og røg sagte ude ved remisen, men der var også noget, der dampede længere ude, og som kom nærmere. Det viste sig at være P 917 med hjelpevogn nr. 102 med hjemsted i Næstved. Efter et kort ophold ved perronen dampede det lille tog af sted ud ad banen til Ringsted, hvor der nok var sket en afsporing. Vejret var gråt og diset, men det lykkedes da at få et par billeder. Det var dejligt at se den smukke maskine igen. Kl. 11.00 var der afgang for persontog 127, der kom fra København, og som standsede ved alle stationer undervejs og medførte 1. klasse. Det blev trukket af en MO-vogn og ankom til Nykøbing F. kl. 12.12 og fortsatte til Gedser. Det var en

langsommelig tur fra København til Gedser, for den varede 4 timer på nær et minut!

Desværre var det et skinnestog bestående af en motorvogn og 2 bivojne, jeg skulle køre med over Lolland. Jeg ville hellere have kørt med et lokomotivtrukket tog, men det blev nu en



Da jeg kom til Nakskov, var det blevet gråvej. Mit skinnestog holder ved perron 2 og puster ud, og ved perron 1 holder et tog til Nykøbing med gennemgående DSB-vogne. Sidste vogn er en DSB-postvogn, og hele toget bliver opvarmet fra en stationær kilde, så man kan spare på generatorvognen. Læg mærke til det spinkle spor.

oplevelse alligevel. Nu skinnede solen, og det lille tog blev drevet til det yderste. Sporet lå ikke for godt, så det blev en rystende oplevelse. Aldrig tidligere havde jeg kørt så stærkt i et skinnestog. I Maribo blev der koblet en motorvogn og en bivogn mere på, men det blev den vilde jagt ikke mere adstadig af. Det var en hel lettelse at stå ud på perronen i Nakskov og opdage, at den ikke bevægede sig.

Jeg begyndte at se mig om. Desværre fulgte solen i Nykøbing ikke med til Nakskov, så resten af turen havde jeg halvmørkt gråvej, og billederne blev derefter. Kort efter min ankomst kom en rangermaskine kørende med et par vogne. Det var M 12, som var Nakskovs faste rangermaskine, og som var bygget af Jung i Tyskland i 1957 og udstyret med en motor på 225 hk, der trak de 3 sæt drivhjul via en kobbelstang og hydraulisk overføring. Den vejede 36 tons og var absolut opgaven voksen, men der var også meget at rangere med i Nakskov. Der var en sukkerfabrik og et stort skibsværft, så godstogene kunne blive ganske store.

Ved perron 1 holdt et større persontog, som jeg gik i gang med



Første LJ-vogn, jeg fik øje på, var denne mærkelige pakvogn, der havde nr. 73. Den har uden tvivl været en tidligere bænkevogn, der har fået skydedør på den ene endeperron. Den model havde jeg ikke set tidligere. Til venstre for den kan man se en DSB HD og til højre en QRL.



Nakskovs rangertrækkraft M 12 kom kørende med et par vogne. Pakvognen fik jeg ikke nummeret på, men personvognen var nr. 59. I baggrunden ses pakhuset med en række godsvogne udenfor.

at kigge på. Trækkraften var et "Marcipanbrød" på 750 hk bygget af Frichs i 1952 og med en maksimalhastighed på 90 km/t. LJ fik i sin tid leveret to af disse fine lokomotiver, der tog sig af langt de fleste af persontogene, og som indfriede forventningerne. Det var M 32, der skulle trække det tog, som jeg stod og så på. Efter det dieselelektriske lokomotiv kom 3 gennemgående vogne til København og derefter en ejendommelig lang



Efter at noget af skinnestoget var kørt væk, kunne jeg se, at toget til Nykøbing indeholdt den ene dobbeltvogn, nr. 55/56, der var i nylakeret stand med påskruede messingbogstaver. Mellem de to halvdele var en kort harmonika. Til højre ses lidt af DF-postvognen.

rejsegodsvogn, der var udstyret med en dampgenerator, så den kunne varme toget op, for LJ's diesellokomotiver havde ikke



Så afgår toget til Nykøbing. Trækkraften bliver leveret af M 32, og efter det følger 3 gennemgående DSB-vogne af litra CC+AV+BL. Derefter kommer den lange pakvogn med dampgeneratoren E 61 og efter den dobbeltvognen 55/56. Til sidst DSB-postvognen litra DF.



*På et sidespor med meget spinkle skinner stod en fin lille LJ-postvogn nr. 76. Alle påskrifter inklusive en krone var af messing og skruet på teaktræsbeklædningen. Tilsyneladende har den ingen bremses. Foran den stod DSB's største postvogn litra DC.*

varmekedel. Desværre mislykkedes mit billede af E 61, som den lange pakvogn hed. Den næste vogn tog jeg et farvebillede af, og det blev fint trods vejret. Det var en af banens to dobbeltvogne, der bestod af to tidligere toakslede vogne nr. 55 og 56, som i enderne var udstyret med hver sin træbogje og på midten samlet over en meget mærkelig spinkel fællesbogje. Den model havde jeg ikke set før. Det var en flot vogn, der var nylakeret og i fin stand. Efter den kom en DSB-postvogn, som formentlig også skulle videre til København. Efter at have studeret toget indgående, gik jeg op i den anden ende af stationen og stillede



*"Jumbo" M 33 ankommer til Nakskov med persontog, der består af vogn 3 + dobbeltvogn 53/54 + EV 62 + en hvid godsvogn. Roebanen ligger i forgrunden og krydser LJ til venstre udenfor billedet. Til højre ligger et trestrengt spor.*

mig klar til at tage et billede, når det afgang. To kraftige røgsøjler fra M 32's udstødninger forkyndte, at nu kørte toget. Jeg havde godt nok lagt mærke til, at stationen var udstyret med nogle meget spinkle skinner, der ikke lå særlig godt, men jeg blev alligevel overrasket, da toget afgang. For hvert skinnestød sank lokomotivet ned, først med den ene bogje og derefter med den anden. Det så faretruende ud.

Det var nu tid til at kigge på diverse vogne på stationen. LJ ejede en del store pæne bogjevogne både med og uden åbne endeperorer, og en repræsentant for dem, nemlig BC 17, stod på et sidespor. Vognen førte 1. klasse og havde stadig åbne endeperorer men var fint lakeret. Den første toakslede personvogn, jeg så, var Maribo-Bandholm-Jernbanes (MBJ) nr. 15. Den så lidt medtaget ud, og da der ikke havde været persontog på den lille sidebane i mange år, kun veterantog, så virkede det lidt

komisk. Måske den var blevet glemt. Der stod også en toakslet personvogn fra Nakskov-Kragens-Jernbane (NKJ), og et andet sted stod en hvidmalet godsvogn fra samme bane. Den lignede meget en af DSB's IV-vogne men var bygget til NKJ. Midt mellem en række godsvogne stod en mærkelig pakvogn, der så ud, som om den var ombygget fra en tidligere bænkevogn af en større model, end dem jeg kendte fra de hjemlige fynske privatbaner. På et sidespor stod to postvogne, der måtte siges at være kontraster. Den ene var DSB's nyeste model i postvogne, en DC, og bag den stod en lille fin toakslet postvogn fra LJ, som havde nr. 76. Det undrede mig, at flere af vognene, jeg så, ikke



*M 62 var en dampgeneratorvogn af nyeste model. Den var ombygget fra en toakslet personvogn, men det var nu svært at se. Det har nok kun været rammen, der var blevet genbrugt, men det var ellers en pæn vogn udstyret med cylinderpuffer og rullejer.*

var udstyret med litra men bare med nummer.

Jeg opdagede, at der var indkørsel for et tog fra Maribo, så jeg gik op til stationens østlige ende. Her krydsede roebanen over LJ og gik ind på et trestrengt spor, så det så spændende ud. Det varede heller ikke længe, før et tog kom susende. Det blev trukket af LJ's største og stærkeste lokomotiv, M 33, der var på 800 hk og bygget hos MaK i 1958. Det var dieselhydraulisk, og de fire hjulsæt blev trukket af en koppelstang fra en blindaksel. Nr. 33 blev kaldt "Jumbo" og blev mest brugt til godstog, men da det havde en maksimalhastighed på 80 km/t, kunne det også bruges til persontog. Med den lange koppelstang farende op og



*De trestrengede spor på havnen virkede temmelig indviklede, og man kunne let blive i tvivl om hvilket spor, der var beregnet til roebanen. Imidlertid er normalsporvidden 1435 mm og roebanesporvidden 700 mm, så det må være smalsporet til venstre, som er til roetogene.*

ned drøede toget ind på stationen uden at sagtne farten, og først næsten nede ved stationsbygningen kunne jeg høre brem-

sen blive brugt, og toget stod på stedet. Tak spids, og på de spinkle spor! Jeg ventede at finde de spinkle skinner rullet sammen til spiraler, hvor toget havde kørt, men det skete dog ikke. Jeg gik tilbage mod stationen, da jeg ville en tur ned til havnen og se, hvad der lå af spor der. Det viste sig, at roebanen også



Ved sukkerfabrikken holdt en hel del lukkede roebanevogne beregnet til transport til havnen af færdigt sukker. De var smalle og høje og så lidt mærkelige ud.

gik ned på havnen, så man kunne udskibe sukker direkte fra lukkede, smalsporede godsvogne. Det gav anledning til en del sjove trestrengede spor, der lignede gamle Märklin-skinner på en modeljernbane. Ellers var der ikke meget at se, så jeg gik tilbage mod sukkerfabrikken, hvor jeg fandt en række af godsvognene, der blev brugt på den smalsporede del af havnebanen. Da det jo var udenfor sukkerkampagnen, var der ingen aktivitet, så jeg vendte tilbage til stationen. LJ's andet "Marcipanbrød", nr. 31, var blevet spændt for det tog, som MaK-lokomotivet var kommet med, dog var I-vognen udskiftet med 2 udenlandske



På dette billede af det andet "Marcipanbrød" M 31 kan man tydeligt se, at det bliver brugt meget. Taget er dog fint sølvmalet. Første vogn efter lokomotivet er EV 62, der er udstyret med dampgenerator til opvarmning af toget,

godsvogne og en af LJ's Q-vogne. De var alle placeret bagest i toget. MaK-lokomotivet M 33 var blevet spændt for et længere godstog, som holdt i spor 5 og var klar til at afgang. Jeg regnede med, at persontoget skulle køre først, men det blev godstoget. Det indeholdt en hel del svenske O-vogne, der var tomme, og som raslede som sædvanligt. De havde ganske givet været læsede, da de kom til Nakskov.

Da persontoget var kørt, måtte jeg erkende, at afskedens time nærmede sig, så jeg begav mig ned mod havnen, hvorfra min færge til Spodsbjerg skulle afgang kl. 18.30. Jeg havde købt en enkeltbillet til Odense til kr. 18.70, men da den var stempelt

med "forhøjet", kostede den nok lidt mere. Normalt slutter mine billedmapper altid med nogle kommentarer til turen og



M 33 "Jumbo" var lidt lysere i farven og havde fartstribe.

forklaring på hjemrejsen, men det havde jeg ikke gjort i dette tilfælde. Jeg har dog skrevet i sidste billedtekst, at det havde været interessant at besøge LJ, som var en privatbane med statsbanepreg, og især var jeg imponeret over deres godstog. Mærkeligt nok kan jeg intet huske om hjemrejsen, så jeg må holde mig til køreplanen, der fortæller, at jeg ankom til Spodsbjerg kl. 19.55. Derfra kørte der en af LB's rutebiler kl. 20.00, og den ankom til Rudkøbing kl. 20.15 og kørte ned til færgen, som afgik kl. 20.30. Det har ganske givet været den gamle "Lolland", for det var den sidste af Sydfyenske Dampskibsselskabs færger, der havde jernbanespor. Ankomsten til Svendborg var kl. 21.30, og så var der lige et kvarter til at gå op til Svendborg banegård, hvorfra toget afgik kl. 21.45 med ankomst i Odense kl. 22.54.

Jeg havde fået et fint indtryk af Lollandsbanen, og da jeg året efter blev "tjenestegørende" ved Museumsbanen i Maribo, lærte jeg den endnu bedre at kende, men det er en anden historie. Som jeg har nævnt, var vejret ikke det bedste, især ikke i Nakskov, så filmen fik ikke den helt rigtige belysning, og ydermere så blev den underfremkaldt af min fotograf. Jeg håber, man bærer over med kvaliteten af billederne. Jeg har gjort det bedste i mørkekammeret. Farvebillederne synes bedre at have kunnet klare den beskedne kontrast.



Det var færgen "Langlandsbælt", jeg skulle sejle med til Spodsbjerg, så jeg gik op ad trappen i baggrunden og ombord. Det var Sydfyenske Dampskibsselskabs nyeste færge, og det er rederiets våbenskjold, der ses på bovporten. Det var turens sidste billede, da mørket kort efter faldt på.

# Nyheder til modelbanen...

## Epoke Modeller > Nyheder 2012

*Carlsberg flotte firspand, her ved et besøg i Odense i 1993.*



Per Møller Nielsen fra EpokeModeller kan blive ved med at trylle modeller og smånips frem. Her er et udvalg af de kommende nyheder.

Hvis vi begynder i de banerelaterede ting, kommer der en lokomotivkedel (i metal), beregnet som last på åbne godsvogne. Passende hertil er et par portører og stationsbetjente, mens centralapparatet mere hører til inden døre. Det samme kan vel sige om søjleboremaskinen, der naturligvis også kan bruges som godslast.

Det er dog navnlig på bil-siden, at EpokeModeller gør sig gældende i år: Der kommer nemlig hele tre varianter af Bedford-ølbilen – Tuborg (med paraply), Carlsberg og Stjernen. naturligvis med typiske reklamer på bagsmækken. Det er oplagte modeller, som vel må findes på ethvert epoke III-anlæg, selvom de er lidt grove i det. Til denne gruppe indlysende køretøjer kan man også medregne Carlsberg-firspandet, denne flotte ekvipage, som forsyner de københavnske værtshuse med fadølsmustager. Som det ses af billedet, har den også været vest for Valby Bakke. Den vil dog mest passe til storbyanlæg, da bryggerierne ellers kørte med ganske små hestevogne inden lastbilernes hærgen.

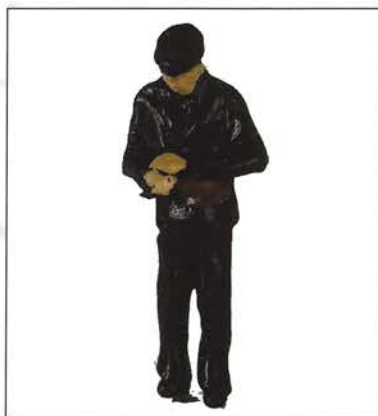
En anden bilnyhed er DSB-rutebilen på basis af en Bedford OB. Også den er velkommen i sortimentet – tidsmæssigt passer den med Esso-benzinstanderen, der er af den klassiske 1950'er type. Forhåbentlig kommer der standere i den mere almindelige, rød/hvide udgave samt et typisk Esso-udhængsskilt (i stil med det kendte Lego-skilt). Postbude og kvinder på cykler er andre af de kommende nyheder, hvoraf flere endnu kun eksisterer som tegninger. Og da den er så markant, har vi taget den saksiske postkasse med – for dem, der kører tysk epoke I, er det en lækkerbidsk. Også til de andre sporvidder er der godt nyt – bl.a. kommer Olsen-Banden-traktoren nr. 57 som dummy-model til TT.



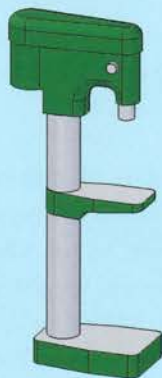
*Modellen af DSB's rutebil - her endnu kun som håndmodel.*



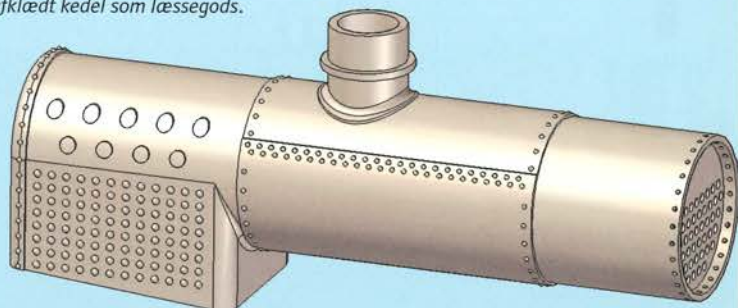
*Tuborg-lastbil med den karakteristiske paraply.*



*Nye figurer og cyklister.*



Der er mange andre nyheder, bl.a. en afklædt kedel som læssegods.



## Tog & Tekno > Nyheder > Tankvogne



Epoke II og III tankvogne fra Dansk Sojakagefabrik og Det Forenede Olie-Kompagni

Af Morten Flindt Larsen

I rækken af særproduktioner af rullende materiel med danske forbilleder har Tog & Tekno i Ålborg i december-januar udgivet to modeller baseret på Märklins 2-akslede tankvogn af ældre type. Denne grundmodel hører til i Märklins sortiment af robuste billigmodeller og har antagelig en tysk standardvogn med nittet beholder fra tiden mellem de to verdenskrige som forbillede.

Når jeg skriver "antagelig", er det fordi grundmodellens konstruktør har forsynet vognen med en temmelig plump, nittet beholder med en gennemgående tankunderstøtning, som man normalt kun finder på ældre og langt mindre tankvognstyper. Undertegnede har aldrig set fotos af 1:1 vogne identiske med modellen, men blot fordi fotos ikke er offentliggjort i diverse bøger om emnet eller på internettet, kan det naturligvis ikke udelukkes, at sådanne vogne har eksisteret. Indtil dokumentation herfor foreligger, vil jeg dog tillade mig at antage, at modellens lidt uharmoniske udformning skyldes, at undervognen er "lånt" fra en anden Märklin-model uden gennembrudt vogn-

bund, som konstruktøren så har måttet sløre efter devisen: "Hug en hæl, klip en tå". Udover den gennemgående pladebeklædning af tankunderstøtningen synes det nemlig af hensyn til den massive vognbund at have været nødvendigt at justere beholderens proportioner, der er ret "klumpede". På grund af hensynet til Märklins overdimensionerede hjulflanger er modellen desuden temmelig "højbenet" sammenlignet med virkelighedens tankvogne. Dette er – sammen med de ret grove akselgafler – normen snarere end undtagelsen for Märklins godsvognsmodeller, men forholdet stikker mest i øjnene, når modellen sammenkøbes vogne af højere modelstandard fra andre fabrikanter.

Den første og mest vellykkede af Tog & Teknos to tankvognsmodeller er DSB ZE 503 503 fra Dansk Sojakagefabrik A/S på Islands Brygge i København. Fabrikken forædlede sojabønner til dyrefoder og madolie. Virkelighedens ZE 503 503 var bygget i 1930 af Orenstein & Koppel AG, Berlin, og indgik i 1931 i fabrikkens første anskaffelse af jernbanetankvogne (ZE 503 501-503 503). Beholderen kunne rumme 19.200 liter og vognen var udover trykluftledning forsynet med skruebremse i bremsehus. Den var i tidens løb godkendt til transport af olie, fedt og benzin, sæbelud, kalilud, terpentiner, ammoniakvand og melasse. Frem til 2. verdenskrig suppleredes de tre Orenstein-vogne med i alt 15 vogne fra Scandia i Randers, og efter krigen med yderligere 49 vogne, hvorved Dansk Sojakagefabrik blev en af de store privatvognejere i Danmark.

Tog & Teknos model er baseret på et foto, der viser forbilledet i dets oprindelige bemaling fra 1931, inden vognen blev udstyret med det karakteristiske runde DS-logo fra 1933. Logoet blev af hensyn til reklameværdien placeret på nogle til formålet monterede skærme øverst på beholderen, omkring domnen. Udover førnævnte generelle forbehold omkring grundmodellen ses det tydeligt ved en sammenligning mellem forbillede og model, at modellens bremsehus er for smalt. Beholderens lysegrå farve er ramt rimeligt, men påskriverne er Tog & Tekno og Märklin sluppet mindre heldigt fra. Skriftsnittet synes at være, hvad man nu har haft "på lager", men man kan som forbruger næppe hel-

# Nyheder til modelbanen...



Tog & Tekno > Nyheder > Tankvogne



ler ikke med rimelighed forlange et fuldt korrekt skriftsnit på et modelmæssigt kompromis som dette. Den enkelte læser kan selv bedømme uoverensstemmelserne på baggrund af vedstående fotos. Modellen er Transit-mærket for kørsel i udlandet (det indrammede "T" på højre side af beholderen), hvilket placerer den i epoke II og tidlig epoke III frem til senest 1949/52.

I øvrigt har DWA Hobby tidligere produceret en model af ZE 503 503's søstervogn 503 501 på basis af en Fleischmann-vogn, som modelmæssigt svarer næsten 100 % til Sojakageforbilledet.

Interesserede kan læse mere om Sojakagefabrikkens tankvogne på internettet: [www.km-text.dk/download/sojakagen1.pdf](http://www.km-text.dk/download/sojakagen1.pdf)

Den anden af Tog & Teknos tankvognsmodeller gengiver ZE 503 347 fra Det Forenede Olie-Kompagni A/S (DFOK). Her er der ligeledes tale om et modelmæssigt kompromis, og så endda af en vogn i en kortlivet, forsøgsvis bemaling.

Siden 1920'erne havde DFOK's "husfarver" været blå, hvid og rød, og udover reklameslogans som "Britisk Produkt" og "Best Persian" benyttedes i vid udstrækning sloganet "Blaa Pumper"; selskabets benzinstandere var nemlig blå. I 1947 påbegyndte det britiske moderselskab Anglo-Iranian Oil Company (AIOC) en verdensomspændende standardisering af koncernens farver, der nu blev gul og grøn. Standardiseringen omfattede også "BP"-våbenskjoldet, som var kommet til Danmark i 1931, men som stammer fra 1920'erne. Før krigen havde DFOK's tankvogne været sølvgrå med blåt/hvidt skjold, og forbilledet til modellen af ZE 503 347 fik derfor blot udskiftet de gamle skjolde med nye gule skjolde og en mellemstående påskrift "Det Forenede Olie Kompagni" i grønt. Som det ses af vedstående foto af vognen, bibeholdt man vognens gamle litererings- og ejerplader, fælt afskallede.

I Danmark indførtes det gul/grønne "new look" officielt i 1949; her havde skjoldet hidtil været hvidt med blå sarg og blåt "BP". Nu lanceredes det i to forskellige udgaver: Grønt med gul sarg og gule bogstaver med sort skygge, og gult med grøn sarg og

grønne bogstaver med sort skygge. Hensigten har antageligt været, at de to versioner af skjoldet skulle anvendes i flæng afhængigt af baggrundsfarven, f.eks. i tryksager, men ret hurtigt valgte selskabet udelukkende at benytte det grønne skjold. Omstillingen til de nye gul/grønne farver var gennemført i begyndelsen af 1950.

Virkelighedens ZE 503 347 var bygget i 1929 af Wagenbau AG, Wismar i Tyskland. Vognen var forsynet med trykluftbremse og skruebremse, og beholderen kunne rumme 19.200 liter benzin eller petroleum. Hjemstedsstation var Fredericia, hvor DFOK havde sit største danske importlager.

Andre BP-tankvogne, bl.a. ZE 503 342, fik gule skjolde på en grøn beholder, eller grønne skjolde på sølvgrå beholder. DWA Hobby har tidligere produceret en kønnere model af ZE 503 347 på en Fleischmann-grundmodel, ligesom man for år tilbage har udsendt ZE 503 342 i en farve- og påskriftmæssigt ikke specielt vellykket, meget fåtallig serie. En sølvgrå BP-vogn med grønt skjold (ZE 503 378) udsendtes i 2011 i en påskriftmæssigt særdeles flot model fra Fleischmann (Roco) på en tilnærmelsesvis korrekt grundmodel.

Allerede inden krigen var Det Forenede Olie-Kompagni i kundernes bevidsthed blevet synonymt med BP-varemærket, og som en konsekvens heraf tog selskabet derfor 4. maj 1950 navneforandring til BP Olie-Kompagniet A/S (BPOK). ZE 503 347 er derefter formentlig blevet ommalet til BPOK-farver omkring 1953.

I midten af 1950'erne gik BPOK over til at give alle tankvogne grønne beholdere med to grønne skjolde på hver side. Af hensyn til synligheden blev skjoldene placeret i hvide felter. Dette rationaliseredes snart til kun ét skjold på hver side af beholderen, og skjoldet blev i forbindelse med AIOC's 50 års jubilæum 1957-59 gjort enklere med en klarere farvesammensætning, hvor man skrottede sargen og skygningen af bogstaverne, som nu også blev rundere i formen. Det tog nogle år, inden disse ændringer var gennemført på alle vogne.

For Märklin-entusiaster er de to nye tankvogne givetvis et "must have", og de er formentlig allerede udsolgte. Den mere kræsne modeljernbanemand (m/k) behøver næppe at ærgre sig grøn og gul over dette. Der kommer forhåbentlig andre og bedre BP-modeller på markedet.



## Freja Modeltog > Nyheder > Telefonskilt



Peter Brøndum fra Freja Modeltog er kendt for de mange, fine detaljer. En af hans seneste nyheder er et støbt telefonskilt på stander.

Før i tiden var der telefonbokse her og der, og ofte stod de måske lidt i skjul – eller mønttelefonen kunne befinde sig i en trappeopgang, i en bagbutik eller andre, i dag mærkelige steder. For at markere, at der her fandtes en offentlig telefon, blev der mange steder opsat skilte med henvisning. Et af de mest almindelige var denne type støbte skilte, man ofte kunne støde på i landlige områder og mindre bysamfund.

Og det er netop sådan et sted, at dette skilt stod – eller står, for sommeren 2011 stod det stadig på sin plads, selvom telefonen for længst var væk. Skiltet står på havnen i Lundeborg på Østfyn, lige klos op ad fiskernes gamle, smukke bindingsværkspakhus fra 1860'erne.

Peter Brøndum faldt for denne tidstypiske, men oversete detalje. Han prøvede først at støbe hele skiltet, men det lykkedes ikke. Løsningen blev, at han nu laver den rå stander med pladen i metal, hvorpå han så monterer den laserskårrede dekoration (tynd folie). Resultatet er perfekt. Dekorationen er udført af Jørgen Røn, Skilteskoven. Det er sådanne små detaljer, der giver et anlæg eller diorama prikken over i'et.

Telefonskiltet på plads i havnen i Lundeborg.

Skiltet står ved det røde skur bagest på billedet.



## Fleischmann > Nyheder 2012



Siden Roco for få år siden overtog Fleischmann – der i øvrigt i år kan fejre 125-årsdag – er der atter kommet liv i 'den gamle dame', når man ser på, hvad firmaet betænker det danske marked med. Måske er ikke alle modeller pinligt korrekte, men Fleischmann fortjener ikke desto mindre ros for at tage nogle utraditionelle forbilleder frem til modeloplæg. Vi kan nævne kadavervognen for et par år siden, men også dfo-olievognene var uventede 'gaver' til de danske modeltogskørere.

I år er da heller ikke nogen undtagelse: Vel er udbyttet magert, set i antal modeller – der kommer fire nyheder i H0. De er alligevel hver på sin måde udtryk for gode valg. Den ene er klorvognen fra Dansk Soyakagefabrik. Nu tænker mange måske: Ikke en Soyakagevogn til, men denne er markant anderledes end de mange tankvogne, der netop er på markedet. Det er den træbeklædte udgave, som aldrig er lavet i model til det danske marked før. Bevares, der er forskelle på modellen og forbilledet, men vi tør godt spå om, at den bliver eftertragtet.

Den anden nyhed er ikke ny som sådan, idet den har været der før – det er en GS-vogn fra epoke III. GS-vogne var ryggraden i DSB's godstransport gennem mange år, og der er lavet mange modeller af denne type, men Fleischmanns var blandt de bedste og den med de flotteste detaljer. Dørene lod sig tilmed åbne, og der var antydet godslast i vognen. Vi glæder os til at se nærmere på denne gamle kending.

Den tredje nyhed i bundtet er faktisk hele to vogne, nemlig et tovognssæt med PT-vogne – med presenninger. Det var tidligere et almindeligt syn i godstogene, men er efterhånden blevet en sjælden foreteelse, omend det stadig kan lade sig gøre at se godsvogne med presenning over lasten. Indtil videre har Fleischmann kun offentliggjort et foto af forbillederne, men det er selvfølgelig også et vognsæt, vi vender tilbage til, når det er udkommet.

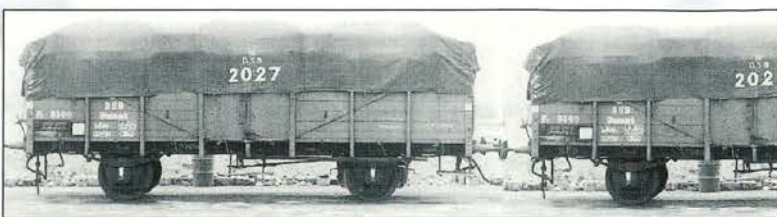
# Nyheder til modelbanen...

## Fleischmann > Danske nyheder 2012



I den nye serie af 'klassikere' kommer en lysegrå vekselladsvogn fra AAE med to danske veksellad fra Danske Fragtmand. Hver dag kan man se disse flotte, lyseblå veksellad – i reglen desværre mest på sættevogne. For mange år siden lavede Roco en udgave af denne vogn, men den blev hurtigt udsolgt, så det er også en god 'genkomst'.

I skala N – det tidligere Fleischmann Piccolo – kommer der et flot trevognsæt af DSB's liggevogne med iskrystaller, fyrværkeri og konfetti – i og for sig det samme, som Roco lavede i H0 for et par år siden. Dertil kommer der en spansk Renfe-bærevogn med Mærsk-container, men den må vel nærmere betegnes som lidt eksotisk i denne sammenhæng, selvom der har kørt spanske godsvogne i Danmark.



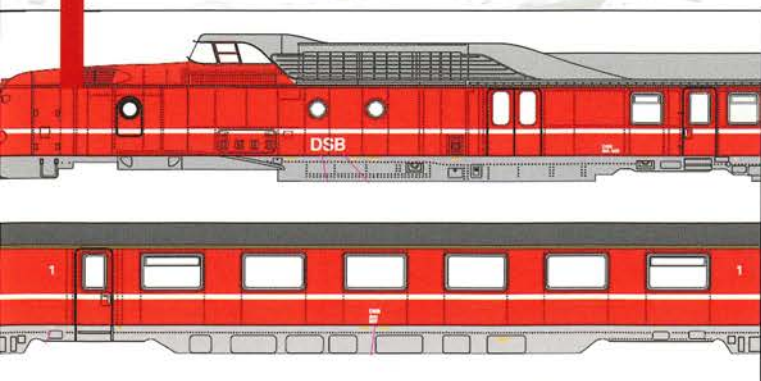
der ofte er blevet til i sidste øjeblik – uden de nødvendige informationer.

Som dansk modelbaneentusiast kan man kun smile over formuleringerne, idet MA-lyntoget præsenteres 'i halvtredserbemaling' – det kom først i drift i 1963 – mens piktogrammet korrekt nok viser epoke IV. Og billedet – tjaa, der har man taget, hvad man havde, og sat et vingehjuls-sæt på skinnerne. Fejlene skal nok blive rettet, inden modellen kommer – stol på det!

Lint hedder de moderne togsæt, der kan ses over store dele landet på de resterende 'privatbaner'. I Nordsjælland er de enerådende på de gamle GDS-, HFHJ- og HHGB-baner, og Roco sender denne variant på markedet. Moderne sidebanedrift er relativt forudsigelig, men de gule tog liver godt op i landskabet. Lint-toget vil sikkert blive populært, ikke kun på sjællandske modelbaner.

På godsvognssiden er der meget nyt. Roco er også hoppet på Soyakage-bølgen og lancerer en tykmavet tankvogn i epoke III-udseende. Den tykmavede soyakagevogn har været der før, som Klein-model. Vi vender tilbage til den, når den er udsendt. Der vil også komme en fireakslet Shell-tankvogn. Shell-vognen adskiller sig fra Pikos bl.a. ved ikke at have vanger. Og så er det emne vel også uddebatteret, for Shell havde kun de to vogne med bogier. Et sæt, der nok skal blive populært, er trevogns-sættet med Omm 55-vogne med presenning. Men – igen må man tage oplysningerne med et gran salt. DSB UIC-vogne hed

## Roco > Danske nyheder 2012



Roco har et bredt nyhedsprogram til det danske marked i år. Det mest overraskende er, at MA-lyntoget nu kommer i en femvognsudgave til epoke IV. MA-lyntoget kunne nu og da ses oprangeret med fem vogne, men det var sjældent. Roco-modellen kommer i 'design-udgaven' med hvidt DSB-logo på fronten og hvide litreringer. Her skal man ikke lade sig forblænde af nyhedskatalogets billeder – som det så ofte er blevet påpeget, kan man IKKE stole på nyhedsprospekterne,

ikke Omm 55, men litra E (eller P). Måske er de identiske med tyske Omm 55-vogne, men korrekturlæseren har åbenbart holdt ferie lige før trykningen af kataloget!

Hbbillns og Habbillns hedder nogle af de moderne skydevægs-vogne, som også blev blandt de sidste godsvogne hos DSB. De kommer igen fra Roco med nye numre. Et tovoغنssæt med to Ks-vogne med last af to M113-PMV (pansrede mandskabsvogne) passer ind i rækken af tidligere udsendte militærtransporter, mens de to bærevogne af Sdgmns-typen fragter sættevogne fra henholdsvis Lauritzen og DSV. En helt ny model i DSB-udgave er den forsænkede, seksakslede godsvogn litra Sad, som kommer med en stor transportkasse, mærket 'Frichs'. DSB havde en enkelt af disse vogne, som blev leveret i 1962. Modellen er næsten fuldstændig korrekt, og specielt arbejdet med at fremskaffe påskrifterne har været omfattende – selvom vognen var opsigtsvækkende, eksisterer der ikke mange billeder af den.

Så der er atter god grund til at kigge ind hos modelbaneforhandlerne i årets løb – Roco har i hvert fald gjort sit til, at der kan blive trængsel på sporene. Vi ser frem til at fortælle mere om modellerne, når de kommer på markedet.

Den tykmavede Soya-kagevogn har været der før, som Klein-model.



Shell-vognen adskiller sig fra Pikos bl.a. ved ikke at have vanger.



Trevognssæt med presenningdækkede E-vogne - førhen et velkendt syn.



Nye oplag af Hbbillns kommer også.



Tovognssæt med to gange to M113.



Habbillns-vognen blev en af DSB's sidste godsvogne.



# Nyheder til modelbanen...

## Roco > Danske nyheder 2012



Roco har udsendt en ny vogn i den populære serie med sættevogne, de såkaldte kænguruvogne. Her er lasten en højgul Netto-sættevogn.

Netto er ikke kun kendt i Danmark, men også i Tyskland og Polen. Endnu sender Netto ikke deres sættevogne af sted på jernbanen, men det kunne jo komme. Måske er det derfor, at Roco med denne vogn har taget forskud på glæderne.

Det er i hvert fald en opsigtsvækkende vogn med den gule Netto-anhænger og den sorte maskot 'Scottie'. Der er tale om en sættevogn med presenning, hvilket i og for sig er forkert, da Netto kører med faste vognkasser på sættevognene. Fejlen skyldes, at Roco ikke har andre end denne en denne type i programmet, efter at firmaet for en del år siden solgte modelbilprogrammet til herpa.

Bærevognen er af den klassiske type, som Roco har lavet gennem mange år. Den er ikke helt korrekt til DSB-formålet, men her har man valgt at fortsætte i den gamle stil – vel for at undgå for store forskelle på vognstammerne. Selvom der medfølger utallige løsdele til komplettering af vognen, undrer det dog, at færgetrogene ikke er malet gule. Påtrykkene i øvrigt er fine og dækkende, selvom placeringen afviger lidt fra forbilledet pga. pladsforholdene. Vognen, litra Sdgmns, har nr. 81 86451 2 105-9 og er revideret 1.11.99. Netto-vognen føjer sig til den lange række af bærevogne med kulørte sættevogne, som Roco har udsendt de seneste 15 år og vil passe fint efter det moderne ellokomotiv BR 185, som kom fra firmaet i 2011.



## Hobbytrade > Cle person- og rejsegodsvogn



### Kombineret person- og rejsegodsvogn

*Hobbytrades Cle anmeldt af Vagn Holstein*

DSB har haft kombinerede person- og rejsegodsvogne siden 1930'erne til strækninger, hvor behovet ikke var stort nok til en Eh eller Eco. Bortset fra Cle og BD har de alle været ombyggede vogne. De ældste var kupévognene Cte, som dog oprindeligt var bygget med postrum, men ellers var Cme, Cpe og Cae alle ombyggede personvogne fra epoke III. I epoke IV blev Bgh (tidl. Cc) ombygget til BDg, mens BD-vognene var nybygninger. Heljan har sidstnævnte i sortimentet.

Da CI-vognene blev bygget startende under krigen, byggede man for hver syv CI én Cle, det blev til 30 stk i alt. Seks er bevaret ved forskellige veteranbaner og Danmarks Jernbanemuseum. Cle er lidt kortere end CI. Det er, fordi godslasten plus passagerer ikke må blive tungere end passagerlasten for en CI-vogn af hensyn til bogiernes bæreevne. Det seneste nummer af Lokomotivet (nr. 106) har en interessant artikel om alle disse vogne og nogle, som aldrig blev til noget.

For mindre end et år siden skulle man udvise lidt fingersnilde for at få en kombineret person- og rejsegodsvogn til epoke III modeljernbanen, nu er der hele to at vælge imellem: Heljans Cae og nu også Hobbytrades Cle. Med denne vogn er de mest almindelige varianter over CI-vognen dækket, kun epoke IV styrevognen Bhs kræver stadig en selvbyggerindsats. Vi nærmer os et komplet Kyst- eller Nordbanetog, der mangler blot en 1. classes vogn Ac eller Al.

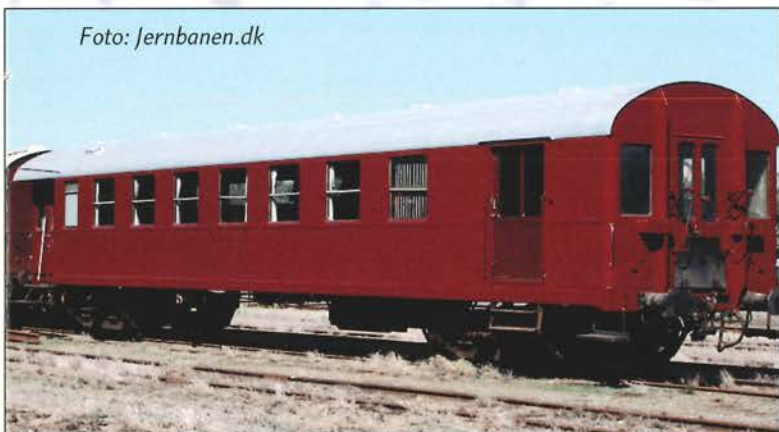
Der har eksisteret muligheder for relativt nemt selv at bygge en en Cle, lige siden Bjørn Schultz helt tilbage i 90'erne lancerede sine CI-vogne. To løsninger skyldes Kim Møller i Tikøb, som først lavede et ombygningsset bestående af tre hvidmetaldele, som sammen med en CI-vognkasse kunne blive til en Cle. Senere støbte Kim en hel Cle-vognkasse i resin. Ingen af delene har jeg nogen sinde fået gjort færdig, før denne helt færdige model bliver klar.

Modellen følger helt naturligt de tidligere udsendte CI, CII og CIs i udførelse og detaljer. Det betyder, at også de mindre vellykkede træk fra forgængerne følger med: Vognen står lidt for lavt, dermed kommer koblingerne også til at hænge lidt for lavt, begge dele kan dog rettes med Epoke Modellers fikse justeringsskiver, som anbringes mellem bogierne og vognbunden. Koblingsskakterne er så stramme, at det er svært at montere koblingerne. Vindueshjørnerne er stadig for kraftige og trinene for skrøbelige i personenden, men det er klart, at de må og skal passe sammen med Hobbytrades andre CI-vogne. Løbeegenskaberne er lidt træge, det er som om et eller andet slæber mod stjernehjulene, som vognene korrekt er monteret med. Det er dog ikke lykkedes mig at finde årsagen, men der er plads til Märklin hjul.

Ser man bort fra de nævnte kritikpunkter, er det en nydelig model, gengivelsen af den karakteristiske rejsegodsgavl er fin, og trinene her fejler ikke noget, og er heller ikke i vejen for bogiens udsving helt ned til de halsbrækkende 36 cm kurver. Håndbøjlerne er af metal ligesom dampvarmeledningen. Indretningen er helt korrekt med ét-fags ikke-ryger kupé og gitter for vinduet i pakrummet. Denne gang er de karakteristiske hvide håndlister mellem dørene monteret i den korrekte vinkel, hvor de på de tidligere CI var stort set lodrette.

Prisen forekommer mig at være lagt kunstigt højt, sikkert ud fra det synspunkt, at der ikke vil blive solgt lige så mange Cle som almindelige CI'ere. Det er måske ikke helt så voldsom en forskel som 1:7, for Cle blev med tiden brugt over hele landet og i mange forskellige slags tog. Foreløbig udkommer Cle i to numre til epoke III: 1678 og 1684. Valget af nummer 1678 er uheldigt, da denne vogn er fra en serie, hvor gavlene så anderledes ud. Der er også udsendt to numre til epoke IV: 508682-25 678-1 og 685-6. Da 678-1 er den samme vogn, som hed 1678 i epoke III, er dette nummer heller ikke velvalgt. Der gik bemærkelsesværdig kort tid fra den første prototype blev vist frem på Valby-Messen i efteråret 2011, til det færdige resultat forelå. Det er måske en ny trend at holde kortene tættere til kroppen lidt længere?

Foto: Jernbanen.dk



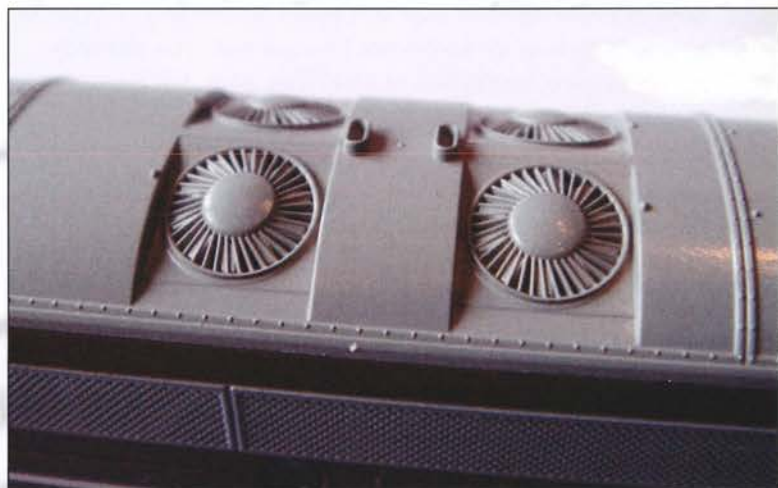
## Kato > Ny MY i spor N



Kato udsendte midt i vinteren MY 1101 i spor N. Det er en særdeles flot model, som forståeligt nok blev meldt udsolgt hos flere forretninger efter kort tid.

Alligevel lykkedes det at se og fotografere den hos Odense Modeljernbanecenter. Overdelen er meget vellykket med mange, fine detaljer – se blot roterne på taget, den lille orange blinklanterne (dummy) eller påtrykket. Naturligvis er visse detaljer ikke med, men bortset fra det gengiver modellen på bedste vis MY-lokomotivet. Blandt afvigelserne er den sølvfarvede vinduesramme i førerhusvinduet – MY-lokomotiverne har lakeret træramme. Den vinrøde farve er meget flot ramt, og de cremefarvede 'fartstriber' understreger modellens elegance – der er nærmest tale om et højglanspoleret lokomotiv.

Undervognen har fastmonteret sneplov – der er altså tale om museumsmaskinen, der åbenbart nu har orange blink på taget. Boggierne er pæne, men ikke superdetaljerede – det er vel også et spørgsmål om, hvor meget øjet kan opfatte i denne lille målestok? Køreegenskaberne er helt i orden med muligheder for yderst langsom kørsel – dog skal man være opmærksom på, at da Katos MY har meget små flanger på hjulene, skal sporet ligge perfekt.



# Nyheder til modelbanen...

## Makette > Nyheder > Nittede tankvogne



Det tyske firma Makette lancerede i vinter en serie nye, nittede tankvogne af typen TP fra De Franske Statsbaner. Her er en lille præsentation af dem.

TP-tankvognene stammer fra den første verdenskrig. De blev i stort antal bygget som samlesæt i USA og fragtet til Frankrig, hvor de sammen med tilsvarende åbne og lukkede godsvogne skulle erstatte krigens store tab af godsvogne.

De var bygget med en spinkel undervogn og lette diamantbogier. Tankene var nittede, og et karakteristisk træk var den sparsomme udrustning (kun platform på den ene side af domnen). Man har nok ikke regnet med, at de skulle forblive i drift længere end højst nødvendigt.

Vognene blev købt af den franske stat og overdraget til de daværende store privatbaneselskaber. Navnet TP kommer af Travaux Publics (Offentlige Arbejder) og blev hængende ved vognene. Efter nationaliseringen af privatbanerne i 1938 gled de efterhånden over i tjenestevognsparken ved SNCF, hvor de blev brugt til forsyninger af depoter og værksteder. I den forbindelse blev de omdøbt til MT-vogne (Matériel et Traction – Materiel og Trækraft) og kørte helt op til 1980.

Enkelte vogne havnede efter den anden verdenskrig i Østzonen, senere DDR, hvor de blev indsat i normal drift. Her kørte de endnu længere, nemlig helt til 1990'erne, hvor den østtyske industri blev totalt nedlagt. Vognene har, efter hvad der er oplyst fra vognspecialister, ikke været i Danmark, men derfor kan man jo godt være fascineret af dem. Helt op i 1990'erne kom der lignende vogntyper med kemikalier fra andre østbloklende til Danmark, så teoretisk kan de have været her.

### Modellen

Det er en nyudviklet model med en ramme af trykstøbt zink. Undervognen holder dermed faconen og giver samtidig god vægt og frit gennemsyn ned til sporet. Tanken er af plastic med

utallige rækker af nitter og spændebånd. De lange håndbøjler, stigerne og rækværk er af tynd metaltråd, der ikke knækker. Bogierne er spinkle som i virkeligheden, men fjedrene virker noget 'døde' i graveringen – de minder mere om lakrids i formen! Hjulene har flanger på 0,9 mm og har tilpas lille diameter. Modellerne er udstyret med NEM-skakter og er i øvrigt meget velkørende.

Det er en pudsighed er, at vognene har bremsehjul, men at der ingen bremseklodser er på bogierne. Årsagen er, at de i virkeligheden sidder indvendigt og virker på bagsiden af hjulene. Derfor ser man dem ikke udefra – og derfor er de ikke med, forklarer Makettes ejer, Martin Klinger. Han tilføjer i øvrigt med et smil, at modellerne har fået to håndhjul for at komme eventuelle tvivlere i forkøbet. Vognene havde reelt kun ét håndhjul, men mange var (og er) skeptiske over for kendsgerningerne, og derfor får vognene altså to! Der er i øvrigt ingen smådele, der skal eftermonteres på vognene. Alle hovedmål er overholdt.

Påtrykket er fint og rent – det gælder for begge DDR-varianter, vi har kigget på. Den ene er en almindelig, grå olietransportvogn fra epoke IV, mens den anden er en speciel kemikalietransportvogn fra VEB Kombinat Deutzen. Den er hvid med en orange advarselsstribe hen langs tanken. Derudover findes et større antal vogne med franske påskrifter fra f.eks. Caltex og Pechelbronn. Disse lave og korte bogievogne gør sig godt i godstog fra før årtusindskiftet, hvor de vækker mindelser om en svunden tid.



## Samlerbørsen > Moderne ny bus



Busselskabet Abildskou A/S er kendt for 888-busserne, som kører gennem landet. Selskabet driver også ruten Aarhus-Flensburg-Berlin. Her bliver der fra april indsat nye, store Neoplan Skyliner-busser på 14 meters længde. Selskabet samarbejder med de Tyske Forbundsbaner, DB, hvorfor dette logo også er på bussen. Det vil nok være attraktivt for samlere.

Den nye model er fra Rietze og er forsynet med alle påskrifter, dekorationer m.v. Den er i skala 1:87. Det er Samlerbørsen i Aarhus, der har fået fremstillet modellen og dermed har eneret på. Den vil muligvis også kunne købes hos enkelte forhandlere. Modellen bliver fremstillet i et begrænset antal og kan forudbestilles hos Samlerbørsen Aarhus. Ved forudbestilling sparer man et beløb. Busmodellen kan ikke bestilles hos Abildskou A/S.

## Heljan > Nyt togsæt



Heljans indtræden i den professionelle del af modeltogsbranchen med lokomotivmodeller blev gjort med MX-lokomotivet sidst i 1990'erne. Det var et godt valg, selvom MX-lokomotiverne altid har stået lidt i skyggen af MY (og allerede på det tidspunkt var væk fra DSB). Der var mange, der savnede en model af MX, så de vinrøde modeller blev hurtigt solgt.

Første generation af disse modeller led af, at håndbøjlerne faldt af, og limede man dem fast, kom der usikne limklatter på overdelen. Endvidere oplevede mange, at litreringen skallede af – ofte blot ved berøringen. Løsningen med løse vinduesviskere til selvmontering var heller ikke god - i reglen forsvandt de under monteringen.

Nu er den vinrøde MX kommet tilbage. Denne gang sker det i

form af et attraktivt sæt med MX 1011 og fire Pb-vogne, og sættet fås i såvel epoke III- som IV-udgave (nr. 1002). Der er ikke tale om en nykonstruktion, men modellen af MX 1011 adskiller sig alligevel fra den første udgave ved en mørkere og mere elegant bemaling – netop sådan, som man husker dem. Den har tillige fået håndbøjler af tråd, monteret fra fabrikken, hvilket dels letter dette besværlige arbejde, dels pynter gevaldigt.

Desværre skal man stadig bakse med de 'umulige' vinduesviskere, hvor der stadigvæk burde være et par i reserve, og helt uforståeligt er 'skørterne', der skal sidde under fronten, sorte – har Heljan glemt at få dem malet eller støbt i den rigtige farve? Montering af dem er heller ikke den nemmeste. Køreegenskaberne er der intet at udsætte på. Som følge af den centerplacerede motor, det store svinghjul, strømoftaget på otte hjul er det ikke nødvendigt med hæfteringe, lige som modellen ruller ubesværet gennem sporskifter.

PB-vognene er til gengæld helt i orden. De tre af vognene er 'almindelige' epoke III-vogne med den klassiske, hvide litrering, mens den sidste er Europ-mærket. Numrene er 10102, 10872, 11072 og 11638. PB-vogne kørte ofte i lange rækker med f.eks. ballast dengang, så sættet er en udmærket berigelse til bestanden - og de følger næsten gratis med i sættet, der sælges til uhyre favorabel pris.

I øvrigt var MX 1011 et noget uheldsvangert lokomotiv: Ved ulykken i 1983 i Stenløse, hvor tre blev dræbt, var MX 1011 indblandet, og i 1986 gik det galt ved et sammenstød med MX 1026, hvorefter de begge blev udrangeret og skrottet i 1987.



# Nyheder til modelbanen...

## Heljan > Nyheder



Ud over MX-sættene har denne vinter ikke budt på de store Heljan-nyheder, men de kommer i årets løb.

Noget af det første bliver CM-tagryttern, der vil få en meget realistisk lakering af vognsiderne. Det indebærer meget manuelt arbejde, men det vil formodentlig afspejles i en flot finish, der ligner lakeret teaktræ. Senere på året – man taler om i løbet af sommeren – kommer Triangelvognene, og i forhold til de første håndmodeller er der sket en del.

Triangelvognene bliver nemlig udstyret med ting, som ellers hører håndbyggede modeller til: I førerrummene er der gitre/hønsenet, som i de virkelige vogne, og fronterne med de mange detaljer er også værd at kigge nærmere på. F.eks. er der belysning i den lille frontlanterne foran køleren – ikke med lysstav, men med fiberoptik.

Den ene aksel er pendulerende ophængt og sideforskydelig, således at vognene nemmere vil gå gennem kurver – og så er der frit gennemkig gennem vognene (som nok bør befolkes med en håndfuld passagerer). Modellerne var endnu ikke malet, så derfor viser vi blot tegningerne – naturligvis vil vi gennemgå dem, når der er sendt på markedet.

Der var ikke noget nyt om BL-vogne ved besøget på fabrikken, som ikke længere kan kaldes en 'fabrik': Ved årsskiftet indstillede Heljan produktionen af sprøjtestøbte dele i Søndersø, så en æra i dansk industrihistorie er dermed forbi. Der er blevet meget stille i de store haller nu. Selve produktionen foregår i Kina, mens tegnearbejdet og udviklingen stadig foregår i Søndersø. I øvrigt sysler Heljan med endnu et par nyheder, som dog blot er på 'forberedelsesstadiet', og derfor vil virksomheden ikke melde ud, hvad der er tale om.

## Hobbytrade > Nyheder > Kongevognen



I anledning af dronning Margrethe II's 40 års jubilæum som regent kommer de tre nyeste kongevogne i model fra Ade. Den første bliver den nuværende salonvogn, S 001, som dronningen fik overdraget af DSB i 2001.

Vognen blev i 1988 leveret som såkaldt 'flexvogn' litra Ckm 601 og skiftede tre år efter litrering til Wrm 001 (cafévogn). I forbindelse med dronningens 60-års dag blev det besluttet at ombygge den til salonvogn, da den hidtidige kongevogn fra 1937 trængte til en afløser. Ade – der er under hobby trades auspicer – har fra Hoffet fået alle nødvendige tilladelser til at måtte benytte Rigsvåbnet, de kongelige monogrammer, kroner m.v.

De to andre kongevogne, som Ade vil lave, er forgængeren, Christian X's kongevogn S 1 fra 1937, samt dennes forgænger, Christian IX's kongevogn S 8 fra 1900. Begge vogne er til dagligt udstillet på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. S 1 er udstillet i ombygget stand med nye Minden-Deutz-bogier og gummivulstovergange, men Ade vil lave den i mere original udførelse med de oprindelige bogier og harmonikaovergang. S 8 er den flotteste jernbanevogn overhovedet og er bevaret i nogenlunde original stand.

Danmarks største samlertæf  
for gammelt legetøj

**FREDERIKSBERGHALLEN**

i den nye hal 4

Jens Jessensvej 16, Frederiksberg

**Søndag den 11. marts**  
**kl. 11.00 - 15.00**

Arrangør: Hermansen

DANSK LEGETØJSMARKED

Postboks 83 . 2640 Hedehusene . Tlf. 40 28 40 57

## LS Models > Nyheder > CIWL sovevogn



Så er der redt op!

*CIWL sovevogn type Y fra LS Models anmeldt af Vagn Holstein*

LS models er en belgisk producent af modeltog i skala HO og N. Modellerne bliver fremstillet i Kina af ModernGala, som Hobbytrade også har benyttet sig af. Fra at være mere eller mindre ukendt her i landet er flere forhandlere begyndt at tage udvalgte vogne hjem: Således Hobbykæden i Aalborg, Odense

Hobby & Modeljernbanecenter og senest har Kystbanen i Hellerup også meldt ud, at de vil føre LS.

Selv blev jeg opmærksom på LS modeller, da jeg i november 2010 besøgte en modelbanebutik i den hollandske by Enschede. Forretningen havde netop modtaget to trevognssæt af CIWL\* type F, det er en relativ kort version af disse flotte blå stål vogne med de gule påskrifter, som har facineret mig fra mine tidlige drengeår, når de kom forbi Århus H. og bragte med sig et pust fra det store udland. De optrådte også i "svagføretøget", som bragte invaliderede mennesker rundt i landet. Selv om det er usikkert, om type F nogen sinde har været i Danmark, kunne jeg ikke modstå det flotte vognsæt og delte det med to gode venner.

Jeg blev meget imponeret over, hvad det var lykkedes LS at få med på disse vogne af detaljer, så derfor var der ingen tvivl, da jeg i efteråret 2011 konstaterede at de var kommet langt med planerne om at lave en CIWL type Y, som har kørt her i landet. Den måtte straks bestilles og ankom lige før jul.

Der er det mærkelige med LS, at hvis man ikke får bestilt sine vogne, før de bliver sendt ud, så skal man ikke regne med at få

BESØG [RISLOEV-HOBBY.DK](http://RISLOEV-HOBBY.DK)

# Nyheder som bare holder!

## Køb de nye Model Craft produkter i webshoppen

MINI BENCH VICE



HOBBY BENCH VICE



MULTI-ANGLE BENCH VICE



UNIVERSALSUCTION BENCH VICE



DU FINDER B.L.A. DISSE FØRENDE MÆRKER HOS RISLØV HOBBY:



LightCraft



BADGER



Rislov Hobby Fridtjof Nansens Plads 4. 2100 København Ø. Telefon +45 35 25 15 73. Mail [info@risloev-hobby.dk](mailto:info@risloev-hobby.dk)

RISLØV HOBBY

# Nyheder til modelbanen...



nogen! Det virker, som om LS samler ordrer, før de går i gang med at producere og kun fremstiller ganske få flere, end de har ordrer på? LS har en meget omfattende og uoverskuelig hjemmeside [www.LSmodels.com](http://www.LSmodels.com), hvor de viser alt det, de har tænkt sig at lave, og ved hjælp af farvekoder angiver de, hvor langt de enkelte modeller er nået: ide, 3D-tegning, 1. prototype, 1. produktionsprøve og leveringsklar.

Tilbage til sovevognen: Den er noget af det flotteste, jeg nogensinde har set i HO! De overgår Heljans ellers flotte vogne adskillige gange. Jeg tør godt sige, at de må være det tætteste på perfekte modeller, som det er muligt at komme! Og som om det ikke er nok med komplet indrettede kupeer, hvor der både er to-sengs, enkeltopredninger og dagskupeer, så er vognene konstrueret så sindrigt, at gardinerne kan trækkes for vinduerne i de kupeer, hvor man måtte ønske det! Jeg havde nær sagt – selvfølgelig er sengene/køjerne redt op og viser CIWL logoet midt på sengetæppet! Skulle man være utilfreds med indretningen, så følger der et udvalg af ekstra køjer med sammen med alle de andre smådele så som krogkoblinger, bremseslanger og andre undervogndetaljer. Desværre er der kun vedlagt én sammenslået harmonika. Det bør også bemærkes, at trinene er meget nydeligt udført uden at blive lige så sarte som på CI-vognene fra hobby trade.



Maling og påskrifter er naturligvis ligeledes i top. Ser man rigtig godt efter, så sidder det ellers meget detaljerede CIWL ornament en lille smule skævt. Lidt ærgerligt, når alting ellers er så perfekt.

Hvis man vil "trække gardinerne for", kræver det, at man afmonterer taget. Det ser meget nemt ud i vejledningen, men det kræver lidt mod, for taget synes særdeles godt forankret i gavlene, så det er bedst at starte et lille stykke hen ad siden og få en negl til at fange underkanten af taget og på den måde få det løsnet hen langs siden. Til sidst giver tappen i gavlen sig, og taget er af. Det er ikke lykkedes mig at skifte indretningen i kupeerene, det kræver, så vidt jeg kan se (og mærke), at man afmonterer vognbunden for at kunne løsne det monterede interiør.



Køreegenskaberne er der intet at udsætte på, bortset fra at vognene kræver radius 2 svarende til 42 cm, men selv dynamoen er lavet på en snedig måde, som tillader dette udsving af bogierne. Vognene leveres med hjul efter NEM-normen med små flanger, men der er plads til Märklin-hjul. Vognen kommer dog til at stå lidt lavt, da de oprindelige hjul er 12 mm mod Märklins 10,4 mm. Koblingskulissen fungerer godt og holder koblingen stabilt i den foreskrevne højde. Märklins kortkobling kan også anvendes, men kræver, at der skrælles lidt af undersiden af pufferne.

Jeg er sikker på, at jeg ikke er alene om at være begejstret for LS's produkter. De koster oven i købet nogenlunde det samme som danske modeller. Lige i øjeblikket venter jeg spændt på nogle karakteristiske franske vogne med buede vinduesoversider, som også har kørt herhjemme i epoke II og III.

Det bør bemærkes at Danmarks Jernbanemuseums nyhvervede sovevogn er en type Y, dog ikke fuldstændig mage til den som LS har valgt. Forskellene ligger hovedsageligt i undervognen, en tråd på [www.signalposten.com/forum](http://www.signalposten.com/forum) fra 13. oktober 2011 har flere detaljer.

\* CIWL = Compagnie Internationale de Wagon Lits = Det internationale sovevognsselskab.

# Den skæve bane

## ”Netto – derfor!

Om eftermiddagen tog teknikerne så ud og tømte den lokale Netto for shampoo, madolie og hvad de ellers havde af glatte cremer, så pøse de det ud på sporet. Sådan blev de ved, indtil de over en strækning på to km smører madolie på sporene ved hjælp af oliekanter. Der genskaber de noget, der kan minde om næsten-ulykken ved Marslev.”

(DSBIdag)

## Griskhed uden grænser

De schweiziske Forbundsbaner (SBB) har planer om at tage betaling for bagage, der henstår på sæderne i togene. Det har affødt stærk kritik, blandt andet fordi der i moderne tog ofte ikke er plads nok til kufferter og anden, større bagage. Her burde man nok skaffe bedre plads i togene, således at gangarealerne ikke flyder over af kufferter, bagagetrolleyer og rejsetsaker.

(Modelleisenbahner)

## Welcome on board

Ved det danskejede DSB First hed togtørerne train managers på godt, gammelt dansk, og damen med trillebaren kaldes hos DSB for stewardesse. Personalet på perronen hedder ground crew, og måske skal vi i fremtiden spørge om togtider og lignende på engelsk. Ved det tyskejede Arriva hedder togpersonalet (billetkontrollører) togværter, og det klinger jo anderledes venligt og imødekommende. Nu afventer vi så bare, at Arrivas togværter disker op med drinks og snacks på turen rundt i det jyske, for – det er vel en værts opgave?

(Arriva min tid)

## Alt, der ikke er tilladt, er forbudt

Rundt om på DSB's stationer og holdsteder er der en mængde opslag, henvisninger og anvisninger. Høflig selvbetjening er devisen i dag. Mens man står i kulden og venter på toget, kan man more sig med at læse diverse plakater – som nu denne (i uddrag): ”Det er ikke tilladt at sætte plakater op, lave graffiti, tilsmudse bænke, vægge og andet inventar.” Nå. Hvordan skal

man forholde sig til det? Har DSB ikke netop overtrådt forbuddet ved at sætte denne plakat op? Og ’tilsmudser’ de ikke hver dag deres egne bygninger, tog og alle tilgængelige flader med kæmpestore reklamer, tit, så man som passager ikke kan se ud ad vinduerne i toget – uden at DSB refunderer i billetpriserne? Moral er godt – derfor må dobbeltmoral være dobbelt så godt! (Opslag på venteskur i Fruens Bøge)

## Ombord i DSB's prestigetog, lyntog

Lyntogene har siden 1935 været det ypperste, DSB kunne byde på. Spændingen var derfor tilsvarende stor, da hjemturen fra Aarhus skulle foregå med et dobbeltdækker-lyntog. Det var en af de allerførste afgangene i januar i år, og passagererne var lettere forundrede og overraskede over det store tog. Vel inde i lyntoget kunne man så se frem til den udsøgte forplejning, som vel fandtes i lyntoget. Men nej, den enlige kaffeautomat var defekt, og snack/chokoladeautomaten var gabende tom og delvist smadret. Nå ja, tænker man, DSB regner vel med, at lyntoget er så hurtigt fremme, at de rejsende slet ikke når at tænke på at få forfriskninger undervejs, eller det er måske resultatet af DSB's nye sparekoncept?

(Spor og baner)

## Bolig til storfamilien

Er du på udkig efter en større bolig til familien – og flere rum til modelbanen? Så er dette måske lige noget for dig: DSB's administrationsbygning i Sølvgade, København er til salg. Der er dog lige den betingelse ved købet, at da bygningen er fredet, må du ikke rive vægge ned og bygge om – og så er huset måske knapt så attraktivt, trods beliggenheden midt i København. (flere medier)

## Løn som forskyldt?

Indførelsen af betalingstoiletter på Københavns Hovedbanegård har medført mange protester fra trængende, der nu pludselig skal have en femkrone parat, trække en billet, få den scannet og først derefter kan få lejlighed til at benytte toilettet. Flere ’værdigt trængende’ benytter nu i stedet banegårdens mange hjørner og kroge til at lade vandet, hvilket har givet mange gener for andre rejsende og forretningsdrivende. Her på bladet mener vi, at det er at gå i for små sko at opkræve penge for noget, der burde være en gratis service. Det næste bliver vel, at DSB indfører pladsreservering til toiletterne i IC3, hvor man f.eks. vil kunne booke et toiletbesøg mellem Fjenneslev og Korsør (uden garanti for, at toilettet virker!). (inspireret af nyhed i ’metroXpress’)



The image shows a train platform. On the left, there is a black sign with a white diagonal line and a white icon of a person smoking, indicating a no-smoking zone. In the background, a train is visible on the tracks. In the foreground, there is a large black poster with white text. The poster is titled "Ordensbestemmelser om ophold og færdsel på DSB områder" and lists various rules for passengers. The text is partially obscured by a white scribble.

**Ordensbestemmelser om ophold og færdsel på DSB områder**

Kun personer med berettiget arrende må tage ophold i forhal, venterum og på perroner.

Det er ikke tilladt:

- at ryge i forhal, venterum, trappehuse eller andre indendørs arealer
- at tigge, være støjende, eller optøre sig på en måde, som kan virke anstødelig eller generende for andre passagerer
- at sælge varer, spille musik, foretage indsamlinger, omdele tryksæer eller lignende uden forudgående aftale med DSB
- at smide affald og beskadige bygninger, venterum, udsmykninger og andet
- at sætte plakater op, lave graffiti, tilsmudse bænke, vægge og andet inventar
- at drikke øl, vin eller spiritus uden for serveringsstederne
- at cykle, køre på rulleskøjter eller skateboard
- at tage hunde med, som ikke er i snor

Enhver henstilling fra DSB med hensyn til at overkomme Ordensbestemmelser af disse bestemmelser kan medføre bortebetaling og politianmeldelse i henhold til Lov om Jernbane.

# Nyheder til modelbanen...

## Fleischmann > Nyt startsæt



Umiddelbart lyder det måske ikke så interessant med et startsæt, men dette er alligevel værd at bemærke sig. Det indeholder nemlig det nykonstruerede, lille toakslede damplokomotiv, et par vogne, en skinnekreds samt strømforsyning.

Det spændende er her damplokomotivet, der som nævnt er toakslet. Det er betydeligt mindre end 'Sorte Anna', men det vejer godt til – 110 gram. Overdelen er støbt i metal, og her giver sidevandskasserne naturligvis god, ekstra vægt. Desværre, kunne man også sige, for de lange vandkasser gør lokomotivet for fremmedartet – ellers havde det måske kunnet bruges som HS-type, men der er ingen oplagte 'kandidater'.

Bortset fra det er modellen meget flot, spinkel og usandsynligt lille, sammenlignet med, hvad man ellers kender af storserie-modeller. Længden er 78 mm, og kedlen ligger meget lavt. Pufferne er meget spinkle og lavet af metal. gangtøjet er – forventeligt nok – forenklet, men driv- og kobbelstænger er alligevel fine, uden at være profilerede. Markant er den lange, høje skorsten, der vækker mindelser om HS. Pas i øvrigt på skorstenen – den er løst monteret og falder nemt af (meningen er nok, at der senere vil komme andre varianter).

Førerhuset har frit gennemkig – i hvert fald så længe, man ikke monterer dekoder her (Pluxx 16-stik). Motoren er ultralille. Belysningen er hvidlig og skifter med kørselsretningen. I analog drift øges belysningen med hastigheden. Hvordan det ser ud ved digital drift, må afprøves senere – for det er irriterende med de stadige skift i dekoderstik-standarde: Først var der ingen standard, så 8-polede stik, dernæst 21-polede, nu 16-polede – som forbruger må man da kræve af producenterne, at de snart beslutter sig for én standard, så man ikke hele tiden skal anskaffe nye dekodertyper.

Modellen er ikke superdetaljeret, men heller ikke discountpræget, trods den meget humane pris for sættet. Trækraften er beskeden på ret bane, ved kraftig hældning fedter hjulene rundt, så det er ikke en lille slider på dén måde – men det er nok meget

realistisk. Som industrilokomotiv eller 'privat' privatbanemodell vil det egne sig fremragende, og ingen kan jo forhindre nogen i at konvertere det til en fiktiv HS'er – f.eks. nr. 357-360, som vist aldrig har fandtes ved DSB.

## Märklin > Nyheder 2012

Märklins danske nyheder er hurtigt oversat i år. To tovgognssæt og et trevognssæt er, hvad der er – og så er det endda kun 'halve nyheder'.

Trevognssættet er tre bogie-gastankvogne fra Kosangas. For et par år siden udsendte Tog & Tekno en enkelt, sølvgrå tankvogn af denne type, og nu kommer altså ikke blot en supplerig, men faktisk en hel togstamme. De er nydeligt påtrykt og relativt korrekte, bortset fra at soltaget vist er nogle mm for langt.

Det ene tovgognssæt er ligeledes bekendt, idet det består af to Hbis-skydevægsvogne i 'Albani'-udførelse (nr. 562 og 564). Sidste år udsendte samme forretning en enkelt Albanivogn (nr. 566), og nu kan man altså lave en komplet vognstamme med disse ølvogne – Albani havde nemlig blot disse tre til sidst. De kørte bl.a. i fast rutefart mellem Odense og Sorø, hvor Albani havde et stort lager ved stationen.

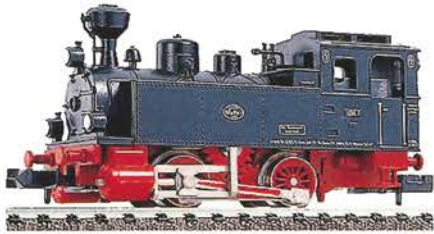
Tredje nyhed er et tovgognssæt med et par containerbærevogne fra AAE, læsset med to gange to veksellad fra Skandinavisk Fjerntransport – populære modeller fra vore dages godstog.

## Hobbytrade > Laaeilprs



Moderne vognlitra kan være svære at tolke, men her drejer det sig om såkaldte Multi Purpose Wagons – altså vogne til flere formål. Det er dobbeltvogne, bygget af Kockums i Malmø, og ideen med dem er, at de den ene vej – typisk fra Sverige og sydpå – fragter op til 12 biler pr. vognenhed. hobby trade er nu klar med en serie af disse moderne godsvogne fra Auto Transport Service i Norge. Det er ret enkle modeller med et stramt design – grå aluminiumssider med ret små, røde dekorationer. Selvom vognene virker ret enkle, er modellerne dog fyldt med detaljer, lige fra bremseudligningshåndtag over håndhjul til gummivulste, håndbøjler og særdeles detaljerede gavle og pufferplanker. Der er virkelig noget at hægte efter moderne ellokomotiver.

# RØG OG DAMP *Hos Dorthea*



Fleischmann "N"  
Nr. 7000

*Stærk pris*

**649,-**



Fleischmann "N"  
Nr. 707802 - BR232

*Stærk pris*

**1.595,-**



Fleischmann "N"  
Nr. 709901 - BR098

*Stærk pris*

**1.525,-**



Märklin "H0"  
Nr. 30050 - BR23

*Stærk pris*

**2.195,-**



Märklin "H0"  
Nr. 36140 - T3

*Stærk pris*

**547,-**



Märklin "H0"  
Nr. 37024 - BR53

*Stærk pris*

**3.915,-**



Fleischmann "H0"  
Nr. 401002 - T3

*Stærk pris*

**1.869,-**



Fleischmann "H0"  
Nr. 408601 - BR86

*Stærk pris*

**2.067,-**



Fleischmann "H0"  
Nr. 409201 - BR94

*Stærk pris*

**2.106,-**

Vi har nu over  
4200 produkter annonceret på vores  
hjemmeside. Se hele herligheden på  
[www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk)

Nu også med hobby artikler til vores  
bedre halvdel, 800 forskellige produkter at vælge  
imellem. Se under "Hos Dorthea - hobby" og  
"Hos Dorthea - leg".

## Modeltog & Hobby - Hos Dorthea

Torvegade 1 · 7323 Give · Tlf.nr.: 29446771 eller 20619530 · [www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk) · Mail: [info@dorthea.dk](mailto:info@dorthea.dk)  
Åbningstider: Tirsdag - Torsdag kl. 15.00-18.00 · Fredag kl. 13.00-19.00 · Lørdag kl. 9.30-14.00

# Nyheder til modelbanen...

## Hobbykæden > Nye tankvogne



Sidste år præsenterede Jeco de nye tankvogne fra Chr. Olsson, en type, som med årene også fandt vej til Danmark. Aarhus Oliefabrik anskaffede to af vognene, ZE 503 693 og 694, bygget i 1961.

Denne type tankvogne var meget markante i forhold til de fleste andre, idet de var ret lange og samtidig ret lave – og dertil ikke havde nogen egentlig undervogn. Tankene bestod af flere 'svøb', og enderne på tankene var også påfaldende ved at være sammensat af otte 'lagkagestykker' og en cirkel i midten. Firmanavnet var malet med versaler hen langs tanken. I den ene ende var der en bremseplatform med lejder op til påfyldningsplatformen, og ved siden af domen var der en slags løbebrædder, der fulgte tankens krumning.

Hobbykædens to nye vogne ligger meget tæt på forbillederne. På de foreløbige billeder synes påskrifterne at være i orden, og helhedsbilledet stemmer med forbillederne. En lille detalje, der adskiller forbillede og model, er størrelsen på domen, der skulle være mindre, og længden på rækværket og påfyldningsplatformen, men det er så små afvigelser, at det næppe er værd at ligge søvnløs over. Det er i hvert fald dejligt, at der nu kommer en type tankvogne, der adskiller sig mærkbart fra mængden af fordanskede, tyske tankvogne.

Modellerne har god vægt. Bremseplatformens gelændere, håndbøjler og lejder er støbt i meget tyndt, elastisk materiale, mens de endnu finere rækværk ved domen er lavet i tråd – i noget, der ligner målestoksmæssig korrekt tykkelse. Det kan vist ikke gøres ret meget bedre.



## Brawa > Nyheder 2012



For et års tid siden debuterede Brawa med en flot vogn på det danske marked. Det har givet blod på tanden – i år kommer et trevognssæt med Carlsberg-vogne.

Det er de såkaldte Wismar-vogne, som Brawa har kastet sig over. Det er et oplagt valg, da firmaet har grundmodellen – og samtidig ikke viger tilbage for at lave formændringer. For hvor le-vognen havde skydedør, havde ølvognene dobbelte fløjddøre.

Wismarvognene var som navnet antyder, tyskbyggede. De var afledninger af den udbredte G 10-type med bremsehuse, men med modifikationer i henhold til bestillerens ønsker (jalousier, tagventiler osv.).

Carlsberg bestilte ti vogne, der blev leveret i 1919, men fem år efter røg den ene ned på havsens bund i Storebælt og blev herefter udrangeret. De øvrige, ZA 99 552-559, fik et langt liv indtil sidst i 1960'erne, hvor de blev udrangeret. Undervejs undergik de store forandringer, men det kan vi komme tilbage til, når modellerne er på markedet.

De tre modeller skal nok vække opsigt – og afføde spørgsmål, for de er uvante at se på for nutidens øjne (og lad være med at bedømme dem efter katalogbilledet her, de leveres selvfølgelig uden tagventiler og uden de trykfejl, der er på håndmodellerne).

Det er vogne fra den sjældne epoke II, nærmere bestemt omkring 1940. Netop her skiftede vognene udseende, idet litreringen gik fra at være højreorienteret til at være venstrevendt. Samtidig forsvandt – af gode grunde – Carlsbergs hidtidige varemærke, svastikaet (eller soltegnet, hagekorset) og blev erstattet af to tolvtaktede stjerner inden i hinanden. Muligvis et symbol på årets 12 måneder eller dyrekredsen.

På vognsiderne er et par øletiketter placeret under det slyngede Carlsberg-logo, og hvad bremsehusene angår, er de helt korrekte, idet de fleste først forsvandt i midten af 1940'erne. Men lad os afvente dette flotte trevognssæt, der i øvrigt består



af vognene 99 552, 557 og 559 – åbenbart meget velvalgt af Brawa, idet nr. 554 og 558 allerede er lavet af hhv. Piko og Roco.

Brawa har atter fuld gang i nyhedspaletten. Det mest interessante, set med danske øjne, er trevognssættet af Carlsbergvognene, men der er mange andre, flotte nyheder. En af dem er damplokomotivet G.7.1 fra de Prøjsiske Statsbaner. Det fik senere betegnelsen BR 55. Typen havde som et af de få, store tyske lokomotiver styringen liggende inde under kedlen. Lokomotivet er kendt fra Pikos billigmodeller, men her kommer det i en super-version med bl.a. gløder i askekassen, bevægelig, indre styring, lys i førerhuset, fjedrende puffere, påsatte detaljer i ekstra fin kvalitet m.m. G.7.1 kommer i løbet af året i andre udgaver, bl.a. DB, DR, SNCF og ÖBB, så det er lidt af et tidligt, europæisk standardlokomotiv, betinget af et par verdenskrige, der vendte op og ned på mange ting.

I 1935 anskaffede Deutsche Reichsbahn nye, todelte motorvognssæt, VT 137, med hydrodynamisk kraftoverførsel. De nye togsæt var lakeret mørkerøde og blev benyttet i driften i området rundt om Stettin (i dag Szczecin i Polen). Efter anden verdenskrig befandt nogle sig i den russiske, andre i den britiske besættelseszone. De blev efterhånden udrangeret, og blot et enkelt eksisterer i dag.

V 100 fra Spitzke Logistik er et af de tidligere østtyske diesellokomotiver, der efter foreningen af de to Tysklænder efterhånden blev solgt til forskellige firmaer. Spitzke vedligeholder spor, bl.a. herhjemme, så derfor har man ofte kunnet se deres blå lokomotiver ved sporarbejder rundt om i landet.

Ud over trevognssættet fra Carlsberg laver Brawa IE-vognen med nyt nummer – 18800. Åbenbart er det danske marked også ved at blive interessant for firmaet fra det sydlige Tyskland, så det bliver spændende at se, hvad de kommende år bringer.

Der kommer endvidere en række toakslede tankvogne af en type, der blev bygget af DR i 1930'erne, og efter anden verdenskrig blev mange af vognene efterladt rundt om i Europa. Muligvis er nogle af dem senere købt af firmaer i Danmark. I de kommende numre vil vi se nærmere på dette kapitel.

Ellers er der mest tale om farve- og påtryksvarianter af allerede kendte modeller. I N kommer det nye diesellokomotiv 'Gravita', tillige med et sæt med to BR 118 fra den daværende, østtyske regerings særtog.

I Brawas nye produktlinje spor 0 kommer standardgodsvognen 'Oppeln', en model med alle mulige detaljer: fine støtter på undervognen, ekstra monterede akselkasselæg, særdeles gennemarbejdet undervogn – modeller i håndarbejds kvalitet. Det samme gælder for silovognen Kds 54, der ganske enkelt er fyldt med ekstremt sirlige armaturer, håndbøjler, håndhjul osv.

## Hobbytrade > Nyt NSB-lokomotiv



Det grønne EL13-lokomotiv stammer fra slutningen af 1950'erne og blev bygget i et antal af 37 stykker indtil 1966. De blev brugt til såvel passager- som godstog. De havde en harmonisk formgivning med buede fronter.

I løbet af 1990'erne blev de gradvist udrangeret og erstattet af EL 18 og moderne togsæt. Syv EL 13 har dog overlevet og kører på Ofotbanen.

hobby trade har nu lanceret en ny model af EL 13. Markant er de frembyggede sidespejle og rødmaledede hjulringe, som kan virke lidt fremmedartede, og ellers er modellen fyldt med detaljer fra top til bund. Modellen leveres også i ny, rødbrun bemaling med store, gule snepløve for og bag, men i knapt så elegant udseende som den klassiske mørkegrønne. Da modellerne kom lige før trykstart, har vi ikke kunnet nå at prøvekøre dem.

Fra de  
rigtige  
baner

# Nyt fra banerne

I november 2011 blev Lint-togsæt nummer 500 afleveret fra fabrikken Alstom til det tyske jernbaneselskab Nahverkehrsgesellschaft Niedersachsen. Lint-togsættene må hermed betegnes som en succes. På mange strækninger i Danmark møder man også Lint-sættene, f.eks. består hele Arrivas togbestand af Lint-sæt, lige som de kan træffes over store dele af Sjælland.



I 2011 kunne DSB bryste sig af at have hele fem administrerende direktører, måske noget nær en verdensrekord. Også på andre måder var 2011 et rekordår for det ellers hårdt prøvede DSB. Således havde selskabet, trods utallige tilbageslag, en fremgang på 6 % passagerer det første halvår af 2011 i forhold til året før.



Spor og baner håber, at I er tilfreds med det nye blad og glæder os allerede til at præsentere meget mere nyt fra vores verden i næste nummer, der udkommer i april måned 2012.

På gensyn!  
Flemming Søeborg, redaktør

# märklin

## HO - nyt og brugt

Komplet udvalg, lave priser.

Altid mange ekstra gode tilbud - Kig ind



Abildskous nye, store Neoplan Skyliner bus indsættes på ruten Aarhus - Flensburg - Berlin i april. Der samarbejdes med DB, hvorfor deres logo også ses på bussen. Samtidigt kommer bussen fra Rietze i 1:87.

Samler Børsen har eneret på forhandling af modellen. **Pris 325,- kr.**

Dog ved forudbestilling inden april **Pris 295,- kr.**



Å R H U S

Skt. Pauls Kirkeplads 15, 8000 Aarhus C.

Man., ons., tor. kl. 11.00 - 1730, fre. 11.00 - 18.00,

lør. 10.00 - 13.00. (tir. lukket)

Tlf.: 86 12 35 33

## TOGCENTER

### BESTIL DINE 2012-NYHEDER HOS OS TIL NETTOPRISER

#### EKSTRA TILBUD:

Hvis du tager bladet med denne annonce med i butikken, når du bestiller, så giver vi 100 kroners ekstra rabat på 2012-lokomotiver fra Brawa, Fleischmann, LGB, Märklin, Roco eller Trix/Minitrix. (tilbud gælder til om med 31/3-2012)



#### OGSÅ KVALDGODE TILBUD PÅ MÄRKLIN:

26340 Köf III DB,	KUN 1329,-
26833 Br 55 med dampneslynge,	KUN 2999,-
29163 Startset med Haribo-godsvogn,	KUN 599,-
37011 BR110 i rød/beige DBAG,	KUN 1499,-
37925 Br 42 DB,	KUN 2399,-
43475 Metronom vognsæt,	KUN 1659,-
47025 DSB-vognsæt m. byggematerialer,	KUN 359,-



[www.togcenter.dk](http://www.togcenter.dk) • [www.modeltog.nu](http://www.modeltog.nu)

Blåmunkevej 1 - 3 • 2400 København NV  
Tlf. (+45) 39 65 13 61 • Fax. (+45) 39 65 13 65 • [togcenter@togcenter.dk](mailto:togcenter@togcenter.dk)



## märklin

### Mobile Station II



Märklin Mobile Station II sæt,  
Katl. 60653, 60113, 66361 u. æske!  
Normalpris 1575,-

**Nu kun 695,-**

## hobby trade



Hobbyt.: DSB MT grøn 152 el 157  
Normalpris op til 2495,-

**DC udgave 945,-**  
**AC udgave 1245,-**  
**DC/AC med lyd 1845,-**

### Åbningstider:

Normal:

Man-torsdag kl. 13.00- 18.00

Fredag kl. 12.00- 18.00

Lørdag kl. 09.30- 14.00

### Webshoppen er altid åbent

Fragt = 75,- uanset ordrestørrelse!!

Bestil alle 2012 nyhederne nu! Se alle nyhederne fra ROCO, Heljan Fleischmann, Brawa, Märklin, Hobbytrade, HK-modeller mf.

## Roco



ROCO Dansk (jyske) Arriva togsæt  
katl. 72100 **DC-udgave 1995,-**

katl. 78100 **AC-udgave 2295,-**

## HELJAN



Heljan CA, CAR, CAE- vogne

**Pris pr/stk. kun 425,-**

## Roco



Roco 66969 DSB "DSV" vogn

**Nyhed kun 325,-**

## Roco



Roco 66832 DSB "ESSO" tankvogn

**Igen på lager 224,-**

## hobby trade



Hobbyt. 34055 DSB "Premier IS"

**Nyhed kun 298,-**

## Roco



Roco 66089 DSB liggevognsæt

**Nu kun 1195,-**

## Roco



Roco 66968 DSB "Lauritzen" vogn

**Nyhed kun 325,-**

## KATO



Kato 2888: DSB MY 1101 (SKALA N)

**Stærk pris, kun 945,-**

## HK-modeller/PIKO



DSB Postvogn ep IV litra Pm:

HK 95984: DSB Pm 50 86 90-44  
731-5

HK 95985: DSB Pm 50 86 90-44  
738-0

**pr/stk.495,-**

## HK-modeller/JECO AB



DSB ZE "AARHUS OLIEFABRIK"  
selvbærende Falkenberg-type

HK 86001: DSB ZE 503 693  
HK 86002: DSB ZE 503 694

**pr/stk.318,-**

## HK-modeller/hobby trade



DSB Ucs kuglesilovogne

33015 DSB i oprindelig udg. ep. III,  
33016 DSB ep. IV m. DSB Logo,  
33017 DSB "Dannevirke mel"

**Pris pr/stk.298,-**

# HELJAN BYDER VELKOMMEN TIL DANMARKS NYE MAGASIN!



**LEVERINGSKLAR**

**45931** MX1002, epoke IV - DC sæt kr. 1500,-

**45932** MX1002, epoke IV - AC sæt kr. 1850,-

**KOMPLET SÆT MED...**

WENSTEGODSVOGN 270-4

ELO 670-0

WENSTEGODSVOGN 166-6

ELO 459-7



## FLERE DANSKE NYHEDER!

Triangel- samt CM-vogne udgives snart!  
Hold øje hos din lokale HELJAN-forhandler  
og på [www.heljan.dk](http://www.heljan.dk)



**LEVERINGSKLAR**

**5257** DSB Brh 290

kr. 450,-



**KOMPLET SÆT MED...**

PB 11698

PB 10872

PB 11072

PB 10102



**LEVERINGSKLAR**

**45921** MX1011, epoke III - DC sæt kr. 1500,-

**45922** MX1011, epoke III - AC sæt kr. 1850,-

Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer og udsolgte varer. Priserne er vejledende udsalgspriser.