

Spor og baner

DKK 110
SEK 145
NOK 130

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

3/2012

Fem tyske MY'er på stribe



Hun giver figurene liv

Side 35



MA lyntog fra Roco

Side 50



Scan koden eller gå ind
på 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

Märklin tilbud:

DSB MY 1103vinrød + 2 stk. CL vogne



(42764) vejl. 2.797,- **Nu kr. 2.048,-**
DSB MY 1142 rød/sort + 5 stk. kulvogne
m/indsats (46096) vejl. 2.996,-
Nu kr. 2.198,-



DSB MY 1103 + 1142
Dæt vejl. 3.598,- **Nu kr. 2.998,-**
DSB MY 1103 eller 1142 pr. stk. **Nu kr. 1.598,-**
Vognsæt DSB 42764 Litra CL
1541-1543 vejl. 599,-
Nu kr. 499,00. 2 sæt kr. 850,-
1 stk. CL vogn kr. 250,-
Vognsæt DSB 46096. 5 stk. kulvogne
m/indsats vejl. 798,-
Nu kr. 698,- 2 sæt kr. 1.248,-



EPOCHE biler

Scania m/hænger "BRDR.MØLLER"

Vordingborg kr. 348,-

Scania m/hænger "PAUL LEHMANN"

Danmark kr. 198,-

Scania m/trailer "GRENAA-TRANSPORT"

Danmark kr. 298,-

Scania "SKJOLD BURNE" Danmarks

populæreste vinhandel kr. 259,-

Matador bil "CARLSBERG BRYGGERI-
ERNE AIS" Helst en Hof kr. 168,-



Roco/Fleischmann

Udvalg af nyheder på lager.

DSB GODS storrumsvogn kr. 259,-

Ma DSB 5 vogns lyntog i designfarve
m/sound kr. 2.448,-



DSB godsvogne 2 stk. Hbbillns kr.348,-

ARRIVA LINT fra kr. 1.898,-

DSB "KLOR" Dansk sojakagefabrik kr.228,-

Kommende nyhed Z21 digital styresystem,

betjen dit anlæg fra din Smartphone eller

Tablet. Mulighed for førerrums billede med

betjenings aktive taster, en helt ny verden

af muligheder, kom ind og hør nærmere.

Forventet levering Juli 2012.

Digital loddestation kr. 598,-

LENZ dekoder tilbud.

SILVER mini med 6P stik eller

med ledning kr. 275,-

Vendesløjfe digital modul LK 200 kr. 475,-

Funktionsdekoder m/6 funktioner

LF101XF kr. 175,-

Besøg os på www.felderbanen.dk hele døgnet · Bestillinger modtages på info@felderbanen.dk
eller på tlf. 7456 0808 eller fax 7456 0801 · Kig ind, ring, fax eller mail - vi sender gerne!

ade shop har det store udvalg!

Udgåede varenumre
fra Hobby trade
sælges nu til helt
uhørte priser!

Kig forbi eller klik ind på
www.adeshop.eu
og se de gode tilbud

Husk hos ade shop har vi
fuldt program i:

- ade/hobbytrade produkter
- stort sortiment i reservedele
til ade/hobbytrade, Zimo og
Uhlenbrock dekodere,
Heki landskabsmaterialer
og LifeColor maling.

ade shop

Ade shop · Teknikervej 12 · 7000 Fredericia · Tlf. 52 43 01 57 · www.adeshop.eu





Foto: Rolf Brems.

Velkommen til Spor og baner nr. 3

Tiden flyver af sted, og det er nu et halvt år siden, at Spor og baner blev grundlagt. Hver dag bringer nye læsere, abonnenter, ris og ros, og det er glædeligt – på mere end en måde, for det viser, at interessen for modeljernbaner er til stede, trods nedgang på mange andre områder i samfundet. Således kunne Spor og baner faktisk udkomme hver måned, da der ikke er mangel på stof – der kommer mange spændende og gode artikler fra nye og gamle forfattere. Modeljernbanen overhovedet ikke er ubetydelig og uinteressant. Desværre sætter økonomien grænser for, hvor ofte bladet kan udkomme. Stofmængden gør på sin side, at mange artikler må udskydes til senere numre.

Interessen for jernbaner kan også ses på andre måder, idet foråret har budt på en lang række messer og udstillinger – lige fra en udstilling i Hanstholm over DMJU's messe i Bramdrupdam, Spor 1-messen i Rolfhallen på Fyn og til Valby-Hallen i København. Dertil kommer en række andre arrangementer, markeder og lignende, så der er meget god mulighed for at følge med i, hvad der rører sig på området og se de seneste nyheder. I sommerens løb er der mange, spændende arrangementer – se bl.a. kalenderen side 44.

Og der kommer hele tiden nye modeller – hvad enten det er nyoptryk af ældre modeller eller helt nyudviklede ting. Af rent dansk materiel er der måske nok sket en opbremsning – vi afventer f.eks. stadig ades F-maskine og Heljans Triangelvogne – til gengæld er der god gang i tilbehørssiden med nye husbyggesæt, diverse dele til gader og veje og fine, ætsede byggesæt til selvbyggerne – for ikke at tale om de avancerede muligheder for styring af togene. Der er kort sagt noget for enhver smag – og pengepung.

På de store linjer kan man bemærke, at tilbehørsfirmaet NOCH nu er ved at trække sig ud af Kina. Grunden er dalende kvalitet ved produkterne. I følge NOCH's chef dr. Rainer Noch sker der følgende: Når et nyt produkt skal fremstilles, bliver de håndlavede modeller fremvist i Kina, og NOCH følger herefter den indledende produktion en uges tid. Når den første sending ankommer, er den altid helt perfekt. Hvis der et halvt år senere atter skal produceres en serie af den samme vare, er tingene ikke i orden. Årsagen er, at det oprindelige hold arbejdere i mellemtiden



Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

1. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig udgiver:
Spor og baner

Redaktør:
Flemming Søeborg, Frisporet
Odensevej 98 B, 5260 Odense S.
frisporet@frisporet.dk
+45 62 21 25 50

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 3000 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:

Forsidebilledet viser fem tyske MY'er på stribe - fra venstre mod højre MY 1151, 1148, 1143, 1138 og 1127. Som det ses, har de 'gamle damer' fået lidt forskellig 'make-up' i tidens løb, lige som der er sket andre forandringer - ikke altid til det kønnere. Billedet er taget af den navnkundige NoHAB-Pappi Klaus Korbacher i marts 2012 i Egeln.

har forladt fabrikken og er rejst hjem eller til andre fabrikker, hvorefter det nye hold ikke har samme rutine – med faldende kvalitet til følge. Samtidig sker der en konstant pris- og lønstigning på op til 25 %. Det har fået NOCH til at lægge den mere krævende produktion til nabolandet Vietnam, hvor arbejdskraften er mere stabil. Måske kunne man forestille sig, at produktionen en gang vendte tilbage til Europa?

Må jeg så – lidt ubeskedent – henlede opmærksomheden på, at tv2 Fyn i påsken bragte en portrætsendelse af Spor og baner. Udsendelsen, der varede omkring ti minutter, blev også sendt på tv2 Lorry, og den kan i sin fulde udstrækning ses på hjemmesiden www.tv2fyn.dk under datoen 9. april.

Vær så god at gå om bord i nr. 3 – der lægger ud med en fascinerende beretning

fra Mariazellerbahn i Østrig – her som modeljernbane. Det kan måske inspirere nogle til at rejse dertil i sommerferien. Vi kommer også til den nye sporvej i Stockholm, til Åbenrå i 'gamle dage', til messer og udstillinger – og et smut til kommandoposten i Langå. God fornøjelse!

Flemming Søeborg

Nyt fra banerne...

Med sporvogn til tre lande

Sporvejene i den schweiziske by Basel planlægger to nye linjer til henholdsvis Weil am Rhein i Tyskland og Saint-Louis i Frankrig. Det bliver dermed det første sporvejselskab i verden, der betjener tre lande på én gang. Til det formål bliver der leveret nogle uhyre lange ledvogne af typen Bombardier Flexity på syv led med plads til 254 passagerer.

(Bytrafik)

IC2 nærmer sig målet

Ved en prøvekørsel med det andet IC2-sæt i serieleverancen viste det sig, at toget ved en fart på 120 km/t kunne bremse på 375 meter, hvilket er inden for kravene. Hvad IC4 angår, nævner DSB's interne blad DSBidag, at "togene kører langt bedre nu. En anden vinkel på de forbedrede køreegenskaber kan også være, at der ikke er passagerer med til at stresser togets funktioner som for eksempel ved åbning og lukning af dørene." Tja, mon ikke det var bedre så at lade togene

køre tomme rundt – for hvis det stresser de stakkels tog, at passagererne bruger døre og andre funktioner i dem, er de vel reelt ubrugelige? I øvrigt har Danmarks Jernbanemuseum tilføjet en 1:20-model af et IC2-sæt til den fornemme modelsamling på balkonen.

(DSBidag, Spor og baner)

DB AG kører kongelige tog

Den britiske dronning Elisabeth II.'s salontog skal i fremtiden køres af det DB AG. Det skyldes, at DB AG har overtaget English, Welsh & Scottish Railway, der havde ansvaret for at køre de kongelige tog.

(Modelleisenbahner)

DB's museum i Nürnberg udvider

Det store og interessante jernbanemuseum har i vinter indviet et ældre pakhuis, hvori der er udstillet forskellige former for jernbaneteknik. Endvidere er en kopi af verdens første dampvogn, Nicole Cugnots køretøj fra 1769, udstillet her. Senere skal besøgende kunne betjene armsignaler m.v. selv, og den permanente udstilling føres á jour med sammensmeltningen af DB og DR siden 1989. I 2011 havde det tyske museum 147.000 besøgende, mens vort eget museum i Odense måtte 'nøjes' med lidt over 100.000.

(Eisenbahn Modellbahn Magazin)

Tak

Hermed bringes en tak til "togvennerne" for udvist opmærksomhed ved Ove Kirk Thomsens bisættelse.

Familien

Spor og baner nr. 3.2012 Indholdsfortegnelse

- 3-4 Leder
- 4 Nyt fra banerne/
Indholdsfortegnelse
- 5-9 71541 til Mariazell.
Af Jens Dresling
- 10-11 DMJU i Bramdrupdam
- 12-13 Eldorado for spor 0-entusiaster.
Af Rita Sørensen
- 13 Forhandlerliste
- 14-15 Minitog i Århus.
Af Michael Nielsen
- 15 Boganmeldelse.
Jernbanehistorisk Årbog 2012
- 16-19 Stockholms nye sporvej.
Af Lars Olov Karlsson
- 20 En beklagelig fejl
- 22-28 På vagt i Langå
- 29 De sørgelige rester
- om Flensborgs sporveje
- 30-31 Skønhedens forfald.
Nyt Joswood-byggesæt
- 32-34 Games on Track
- hvad er det nu lige, de gør?
- 35-37 Hun gør figurerne levende
- 38-39 Spor 1 messe på Fyn
- 40-43 Tur til Åbenrå II.
Af Hans Gerner Christiansen
- 44 Kalender/Flere pudsige
hjertestykker
- 48-50 Nyheder til modelbanen.
Rocos nye MA-lyntog
- 50-51 Forbedret strømoftag på lyntoget
- 51 Nyt fra banerne
- 52-58 Nyheder til modelbanen.
Roco Habbins og Hbbillns, Fleischmann Klortankvogn,
Brekina skinnebus, Brawa 'Dresden', diverse Piko-nyheder
- 59-60 NOCH-nyheder
- 61-62 NOCH's nye 'klaphuse'
- vi bygger et pakhuis.



Hovedstrækningen mod Mariazell udgår til venstre og sidelinjen mod Gresten til højre.

71541 til Mariazell

Tekst og fotos: Jens Dresling

Velkommen til en lille tur på min modeludgave af Mariazellerbahn. Du befinder dig en tidlig morgen på St. Pölten Alpenbahnhof. På min model af banen er St. Pölten Alpenbahnhof en 8-sporet opstillingsbanegård. I spor 2 holder dagens opgave: Godstog 71541 St. Pölten – Mariazell.

Oprangering: To styk ÖBB 1099 – nr. 3 og 6 – en 4-akslet B-vogn til rangerpersonalet, en 2-akslet og en 4-akslet pakvogn, da toget har bjerge af aviser til Mariazell med. Så følger en lukket 4-akslet stykgodsvogn til Mariazell. Alle disse vogne er faste vogne, der er med toget dagligt. Så følger en åben 4-akslet godsvogn til Erlaufklause, en lukket vogn med gødning til Mariazell, endnu en vogn med gødning og to åbne tomme vogne til Gösing og til sidst en 2-akslet togværervogn. Efter at have tjekket vognkort med tilhørende fragtbreve og rangerlisten er vi klar til afgang.

Ober Grafendorf er første station efter St. Pölten. Fra denne station udgår

sidelinien til Gresten, og derfor er der en del udveksling af godsvogne på stationen. Vi ruller ind i spor 2 kl. 03.10. I spor 6 står der tre åbne godsvogne med træ, der er ankommet med godstog 71600 fra Gresten dagen før. De er skal til Mariazell

og indrangeres i toget efter vognen til Erlaufklause. Kort efter at vi har afsluttet rangeringen, kommer der yderligere et godstog fra St. Pölten – 71601 til Gresten – ind i spor 4. Da sidelinien ikke er elektrificeret, skal der skiftes maskine



71541 ruller ind i spor 2 på Ober Grafendorf. 2095.02 venter i spor 8.

71541 krydser en viadukt på vej til Schwarzenbach.





Krydsning i Schwarzenbach mellem 71541 og 6820.

her. En 2095 overtager fra 1099'eren, der ruller tilbage til St. Pölten Alpenbahnhof som lokomotivtog LZ85851. Derefter afgår vi mod Schwarzenbach. Klokken er nu 04.48.

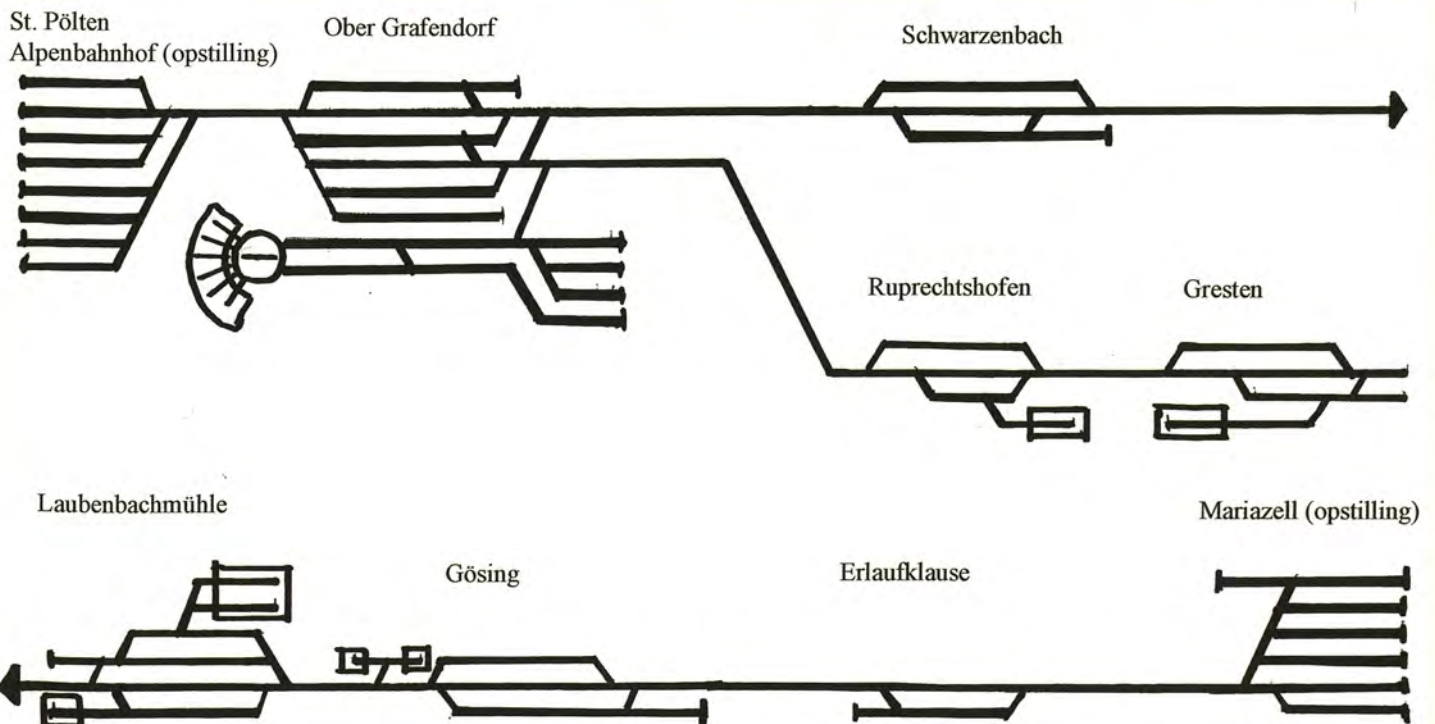
Schwarzenbach er en lille station, hvor der er megen godstrafik – træ – både til Mariazell og til St. Pölten. Krydsningssporet er ikke ret langt, så det kræver lidt planlægning, når der skal krydses eller overhales, samtidig med at der rangeres. Kort efter vores ankomst kl.



71541 på vej mod Erlaufklause.

05.03, krydser vi med morgenpersontoget fra Laubenbachmühle, tog 6820. Det består af 1099.16, fire 4-akslede 2. kl. personvogne - B-vogne - og en personvogn med pakrum – en BD-vogn. I Schwarzenbach indrangeres der tre læsede vogne med træ til Mariazell og en tom lukket godsvogn, der skal bruges i Gösing. Efter en bremseprøve er der afgang mod Mariazell kl. 05.55. Toget er rigtig langt og tungt nu, så de to 1099'ere arbejder hårdt op ad stigningen.

Laubenbachmühle er en vigtig station på banen. Her starter bjergstrækningen mod Mariazell, og den modsatte vej er der megen pendlertrafik mod St. Pölten. Vi ruller ind i spor 1 kl. 06.10. I spor 3 står dagens andet morgenpersontog fra





Der rangeres i Erlaufklause.

Laubenbachmühle mod St. Pölten, 6824, klar til afgang. Det består af i alt syv vogne, 1099.12 forrest og derefter seks B-vogne og en BD-vogn. Derefter går vi i gang med rangeringen. I alt tre vogne med træ til Mariazell står klar i spor 2, der skal dog rangeres en del frem og tilbage, da de ikke står i rigtig orden. Laubenbachmühle betjenes også af godstog 71543, der ender her. Derfor optager vores tog kun læssede vogne i retning mod Mariazell på stationerne til og med Laubenbachmühle. Først efter denne station udsættes der godsvogne. De andre stationer tager 71543 sig af.

Efter rangering overhales vores tog af persontog 6803, med 1099.02 i front, derefter en af banens 3-akslede postvogne, 1 BD og fire B-vogne. Klokken er nu 07.18, og efter en krydsning med tog 6802 kl. 07.53 er vi klar til afgang. Tog 6802 fremføres af den flotte 1099.07 i et forsøgsdesign. Toget medfører i øvrigt en lukket godsvogn med mælk fra Erlaufklause.

Klokken er 08.20, da vi ruller ind på Gösing station. Her ligger der sne, stationen er den højst beliggende på banen. Igen er der tre åbne godsvogne med træ til Mariazell, der skal med. Der skal også udsættes to åbne- og to lukkede godsvogne, Efter endt rangering gør vi klar til af krydse med eksprestog 960 fra Mariazell. Det ruller forsigtigt ind i spor 2, men må pænt vente til, vi får rykket det meget lange godstog frem i spor 1, så udkørselssporskiftet

mod St. Pölten er frit. Det meget korte eksprestog, en B-, AB og BD-vogn efter 1099.10 afgang kl. 08.52, og vi ruller den anden vej ud af stationen på samme tidspunkt.

Indkørselssignalet står på grønt, så vi ruller ind på den lille station Erlaufklause. Overhalingssporet er kort, så betjeningen af det korte sidespor er besværlig, men to åbne godsvogne med træ til Mariazell indrangeres i toget, og en enkelt åben godsvogn udsættes på stationen. Der er ingen krydsning, men eksprestog 961 på vej til Mariazell er næste tog på strækningen, så vi afslutter rangeringen og afgang kl. 09.27.

09.36 kører vi i flotteste stil ind på opstillingsbanegården Mariazell og inden vi ruller retur til St. Pölten med 71542 er der lige tid til en pause...



Rangerliste og vognkort.

Kort om anlægget:

Min lille udgave af Mariazellerbahn befinder sig i et kælderlokale på 4x4 meter. Banen er i HOe, altså smalspor med en sporvidde på 9mm, har to dæk og en kørestrækning på omkring 55 meter. Hovedstrækningen går fra St. Pölten til Mariazell. Begge stationer er opstillingsbanegårde med henholdsvis otte og seks spor. Synlige stationer er Ober Grafendorf, Schwarzenbach, Laubenbachmühle, Gösing og Erlaufklause. Sidelinien udgår fra Ober Grafendorf, hvor der udover et omfattende sporareal også findes en drejeskive og en rundremise. Stationerne på "Krumpen", som sidelinien også kaldes, hedder Ruprechtshofen og Gresten. Gresten er den eneste synlige endestation på anlægget.

Sporene er fra Roco, sporskifter fra Bemo. Banen er digitalstyret med fire kørekontrollere fra Lenz.

Hovedparten af det rullende materiel er fra Roco og Liliput, men også fra Stängel, Ferro-train, Halling og Dolischo. Enkelte vogne er enten selvbyggede eller lavet af samlesæt.

Vognkort og fragtbreve

Jeg har altid sat køreplanskørsel højt og har prøvet forskellige systemer. Lige nu bruger jeg vognkort og fragtbreve efter amerikansk mønster. Jeg har indkøbt nogle holdere til kortene i USA, men alt andet har jeg selv printet ud. Hver vogn har sit eget kort med angivelser af aksler, egenvægt og vægt med last. På kortet er der også et selvklæbende nummer, og vognen har et tilsvarende nummer. Kortet



1099.14 er ankommet med 71601 i spor 4 og er på vej til spor 1 for at returnere til St. Pölten.

er foldet, så det kan rumme et fragtbrev med op til fire forskellige fragter. Da nogle godsvogne kører på to, andre på tre og endeligt nogle på fire destinationer, bliver godstogene belastet forskelligt, nogle dage er de lange, nogle dage korte.

Rangerliste

For at lette rangeringen skriver jeg en lille rangerliste til mit hårdt prøvede betjeningspersonale. Endnu bruger jeg ikke totalvægt, aksler ol. på rangerlisten, men da jeg har taget det med på vognkortene, er det kun et spørgsmål om at lave en udvidet rangerliste, hvis jeg får lyst til det.

Køreplan

Køreplanen tager udgangspunkt i den

rigtige køreplan – selvfølgelig! Jeg bruger JTB – køreplansprogram, det fungerer ganske glimrende. Det kan udskrive en grafisk køreplan, en tjenestekøreplan, stationsplan og en omløbsplan, det er nemt at bruge og kan anbefales på det varmeste.

Jeg bruger et digitalur fra Heathcoat Eletronics, der kan vise tiden otte gange hurtigere.

Der køres tre godstogspar, to eksprestogspar og 16 persontogspar under en normal køreplan, der afvikles på ca. 2½ time.

Køreplanen køres omkring 6-7 gange om året med fire mand – og lige så mange gange med kun undertegnede som eneste personale...



71541 på vej mod Laubenbachmühle.

DMJU i Bramdrupdam

På DMJU's store udstilling i Bramdrupdam var der noget for enhver smag – såvel klubanlæg som salg af modeltog og tilbehør.

Der var anlæg i alle størrelser – fra små, bærbare spor Z-anlæg til meget store, modulopbyggede spor 0- og 1-anlæg – men med hovedvægten lagt på H0. Der var tilmeldt 20 klubber – og flere af dem havde sammenbyggede anlæg, hvilket selvfølgelig gav mere kolorit og variation i bredden. En udførlig liste over de deltagende klubber kan ses på DMJU's hjemmeside.

Fra tid til anden lød forskellige meddelelser om foredrag, fremvisninger eller andet i højtalerne, og resultatet var hver gang det samme: Hallerne blev nærmest tømt for besøgende, der ville overvære, hvad der blev talt om. Senere vendte folk tilbage, og begge dage var der stor interesse og spørgelyst på de forskellige stande.

Selvom nyhedssæsonen er ved at klinge af, var der enkelte nyheder imellem: En af de kommende modeller er byggesættet af Aarhus Østbanegård. Det er Poul-Erik Witzel, der utrætteligt arbejder med at udvikle nye modeller i karton. Dette er det største og mest omfattende byggesæt, han er begyndt på. Endnu er det under udvikling, og især de skrå stræbepiller på hjørnerne har givet Witzel mange panderynker.

Det er løst nu, men endnu mangler der mange ting, førend bygningen er komplet. Witzel lover, at byggesættet er færdigt hen ad jul, så interesserede kan godt begynde at spare sammen til et sæt. Det bliver en bygning i særklasse.

Ellers var der ikke de store nyheder fra de handlende – Finn Lekbo præsenterede dog nye modeller fra REE Models, et nyt mærke på det danske marked. Der er tale om ældre, franske godsvogne, hvoraf flere har kørt herhjemme. Peter Brøndum fra Freja modeller havde bl.a. nogle fine, små bremsesko – velsagtens noget af det mindste, der er til salg i H0. Bremseskoene blev benyttet ved stopbomme, enderamper og lignende steder, hvor vogne blot skulle henstilles og helst ikke rulle videre. Felderbanen havde patinerede MY-lokomotiver fra Märklin – og det er virkelig noget, der pynter på de bedagede lokomotiver. Nyt i handelen var også Rocos femvognslyntog, som vi præsenterer andetsteds, lige som Per Møller Nielsen fra EpokeModeller havde nogle nye biltyper i programmet – f.eks. en møbeltransportvogn med guldræk på varekassen. Så selvom der ikke var meget nyt, var der dog her og der gode tilbud – f.eks. solgte Jeco OHJ/HTJ-daddelæskesæt (med højtalere) til 1.250,- kr., mange gange under nyprisen.



Et kig ind i en af hallerne med store modulanlæg.



Frejas nye sporstoppere.



Håndlavet MH i spor 1 af Flemming Nielsen, Odense.

Jan Møller Holm med de patinerede MY'er.

Århus Østbanegård – et kommende byggesæt fra Witzel Hobby.



Originalt tema vandt

Som noget af det sidste blev årets vindere af modulkonkurrencen udpeget. Tredjeprisen gik til Merete Nærum Pedersen, mens andenprisen gik til Stefan Hupfeldt for en del af det remisekompleks, vi viste i sidste nummer af Spor og baner. Førstepremien blev vundet af Niels Krogsgaard fra Bryrup, der havde fundet på et virkelig originalt tema: Det Gule Palæ, som er kendt fra Københavns Godsbanegård. Her var det i skala 1:45, men ikke nok med det: Niels havde tilmed bygget det, sådan som det og omgivelserne tog sig ud under indspilningen af filmen "Olsen Banden på sporet." En herlig idé. Niels fortalte efterfølgende til Spor og baner, at han var i gang med at bygge samtlige jernbanescener fra Olsen Banden-filmene hjemme – i spor 0, men at der stadig mangler meget. Derfor venter vi til en senere lejlighed med at vise dette spændende anlæg.



Vinderen Niels Krogsgaard interviewes af Jan-Ole Hansen fra DMJU. T.h. havemiljøet fra Det Gule Palæ – ren søndagshygge med smørkage.



kibri helt op til **60% Rabat**

MY 37676
1998,-
DSB

FALLER ÷20%

MV 37677
1998,-
Einmalige Serie · One-time series · Série unique

WIKING

37037 DSB T299
2198,-

988,00 kr.
TILBUD
588,-

hobby trade MZ & ME AC med lyd tilbud 1998,00 kr.
Dampmaskine D-826 m/lyd kun AC 2998,- kr. TILBUD KUN 2500,-
ALLE VOGNE 10% RABAT KUN PÅ LAGER VARER

märklin **NOCH** **WIKING**
BUSCH herpa **TRIX** **kibri** **FALLER**

SAXØ
Kaj Lindbergsgade 51
7730 Hanstholm

Tlf. 97 96 16 33
mail: saxoe@saxoe.dk
Åbningstider:
man-fredag 7.00 - 17.00
lørdag 8.00 - 12.00

EpokeModeller
Cykler og Æggekasser
i Spor 1 og spor 0

- Og selvfølgelig også i H0
Nu også Cykler i TT!

Den patenterede ballastmaskine til Modeljernbanen
Gør ballastering til en leg

Schotterboy

info@epokemodeller.dk
+45 20220449

Webshoppen er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk



Eldorado for spor 0-entusiaster

Tekst og fotos: Rita Sørensen,
Kalundborg Model Jernbane Klub

Modeltog i spor 0 har haft en lidt tilbagetrukket tilværelse i Danmark i nogle år, men er i fremgang. Det ses bl.a. ved, at flere forhandlere har indført spor 0 i deres varesortiment.

I Tyskland er der rigtig mange tog-entusiaster, der kører med spor 0. Dette understreges af, at det er muligt at lave store udstillinger udelukkende med spor 0.

Vedentilfældighed faldtopmærksomheden på udstillingen i Alten Buscheck den 31. marts og 1. april 2012. Det måtte opleves.

Turen fra Kalundborg til Alten Buscheck var på godt 900 km, men den var det værd.

Udstillingen levede til fulde op til forventningerne. Ja, det var et sandt eldorado at se alle de flotte tog, vogne og tilbehør, som her blev udstillet: færdiglavede ting, byg-selv projekter, figurer, træer, bygninger og et væld af små sjove genstande med relevans for togdriften og dens omgivelser.

Jo, der var virkelig inspiration at hente.

Såvel de udstillede genstande som gæster

gav det indtryk, at der rundt om i Tyskland er god gang i at bygge selv. Kreativiteten og detaljerne fejlede bestemt ikke noget.





- Man kunne have købt sig fattig i alle disse herligheder, men det hjælper at holde hænderne i lommerne, smiler Henning Jensen, som tog turen til Alten Buscheck sammen med sin kone.

- Hjemmefra havde vi snakket om, at vi nok var mætte af indtryk efter 3-4 timer, men det kneb for os begge at løsrive os, så faktisk blev det til mere end 6 timer i dejligt selskab med andre spor 0-entusiaster, tilføjer han.

Spor 0 udstillingen i Alten Buscheck er en årligt tilbagevendende begivenhed og tidsmæssigt placeret først i april.

- Hvordan jeg fandt det? Jeg kigger så tit på forskellige hjemmesider. Hver side har link til flere andre, og på den måde fik jeg øje på, at udstillingen skulle finde sted. Om det bliver til et besøg igen næste år, ved jeg ikke, men det er helt sikkert, at vi gerne vil derned igen, fastslår Henning Jensen, medlem af Kalundborg Model Jernbane Klub, en af Danmarks spor 0 klubber.

Vil du vide mere om spor 0 i Danmark, så klik på www.spor0.dk Her finder du henvisninger til alle klubberne i Danmark.

Modeltogsmesse

i Stoholm Fritids- og Kulturcenter
ved Viborg
den 6. og 7. oktober 2012

Du kan købe Spor og baner i løssalg følgende steder:



Togcenter
Blåmunkevej 1-3
2400 København NV

Kystbanen
Strandvejen 213
2900 Hellerup

Nettog
Møllevænget 9
3200 Helsingø

Hobbystalden
Lejerstoftevej 19
4660 St. Heddinge

Felderbanen
Vejlevej 349
6000 Kolding

Saxø
Kai Lindberghsgade 51
7730 Hanstholm

Tog & Tekno
Boulevarden 42
9000 Aalborg

Lekbo Handel
Skovgårdsvej 5
8310 Tranbjerg J.

Hos Dorthea
Torvegade 1
7323 Give

Samlerbørsen
Skt. Pauls Kirkeplads 15
8000 Aarhus C.

Hobbykæden
Vestergade 2
9400 Nørresundby

**Danmarks
Jernbanemuseum**
Dannebrogsgade 24
5000 Odense C

**Odense Hobby- og
Modeljernbanecenter**
Kochsgade 35B
5000 Odense C

Vejlesen's Hobby
Bleggaardsgade 14
7100 Vejle

Godstoget Hobby
Sorøvej 6, Sæby
4270 Høng

Stoppel Hobby
Grundtvigsvej 15
1800 Frederiksberg C

Taastrup Togkælder
Kuldysen 14-16
2630 Taastrup

JK Modelbane
Silkeborgvej 70
8000 Århus C

samt i 85 kiosker,
7-Eleven butikker og
banegårde overalt i
Danmark.

Ring gerne til bladet
for at høre om, hvor
den nærmeste butik
ligger for dig.

Minitog i Aarhus

Modeltog i skala 1:4 og 1:8

Modelparken er ved at tage form med græsplæner, blomster og buske i et miniaturelandskab.

Tekst og fotos Michael Nielsen

Da jeg var dreng, optrådte Walt Disney jævnligt i fjernsynet, og jeg husker især en udsendelse, hvor han kørte rundt i haven på et modeltog, han kunne sidde på.

Det gjorde et stort indtryk på mig, og jeg har nu, mere end 50 år senere, fundet ham på YouTube, Walt Disney's Backyard Railroad, som også hedder Carolwood Pacific.

Der blev også lavet en tegnefilm med Anders And som lokofører. Den kom i

Der gøres klar til kørsel. Når dette læses er drejeskiven lagt i.



To damplokomotiver klar til afgang med publikum fra perronen, hvor blokposten fungerer som midlertidig stationsbygning.

1951 og findes i dag på YouTube: Donald Duck - Out of Scale.

I de mellemliggende år er jeg nogle gange stødt på denne størrelse tog, men der har aldrig været lejlighed til at gøre noget mere ved det. Det varede lige indtil efteråret 2009, hvor der stod i den lokale annonceavis, at en transportabel bane vil blive stillet op ved et gartneri, kun 3 km fra hvor jeg bor.

Vi må hellere lige få afklaret det med skalaforholdene. Både 1:4 og 1:8 kører



på samme spor, nemlig 7¼ tomme, som er lig med 184 mm. Mens 1:4 har udgangspunkt i smalspor, er 1:8 skaleret ned fra normalsporet.

Det blev et positivt møde med Viby Minitog, som var i færd med at leje en del af området ved gartneriet for at bygge en permanent, udendørs bane.

Der er sket meget på de 2½ år, der er gået, der er nu godt 300 meter spor, og der er blevet arbejdet på serviceområdet

med læssespor, drejeskive og remise, så det kunne blive klar til modeltræf og officiel sæsonstart i pinsen 2012.

Det har været en fornøjelse at være med til at lave spor, sporskifter og meget andet. Undervejs er det for mit eget vedkommende blevet til en sneplov, et tog der minder om noget fra en kendt børneserie og et rangerlokomotiv, opbygget på basis af en gammel havetraktor.

Fremtiden er spændende. Med et areal på mere end 10.000 kvadratmeter kan Modelparken Danmark, som det nu hedder, med tiden komme op på 1,8 km spor med bygninger, broer, bjerge, tunneller og meget andet.

Se meget mere på: www.modelparken.dk

Jernbanehistorisk Årbog 2012

Udsendelsrækken af disse spændende årbøger nærmer sig enden. Næste år er det slut, men så er den også udkommet år efter år i 25 år, hvilket er lig med en samling spændende og interessante artikler om snart sagt alle forhold ved jernbanerne igennem 150 år.

Den første artikel handler om anlægget af jernbanen mellem Århus og Randers omkring 1859 og frem. Det er Asger Christiansen, der behandler emnet. At turen på de 58 km dengang tog 1 ¾ time ad jernbanen, var et kolossalt fremskridt i forhold til datidens hestevogne, der var 6-7 timer om turen. Terræforholdene gjorde, at strækningen ad skinner blev længere end landevejen, hvor der blot er 36 km. En 'sidegevinst' ved anlægget af denne nye bane var, at entreprenørerne Peto, Brassey & Betts anlagde en vognfabrik, Hvide Mølle, i Randers. Fabrikken blev nogle år senere omdannet til aktieselskabet Scandia, og virksomheden eksisterer fortsat, nu under navnet Bombardier Transportation Denmark.

I 1887 rejste den russiske zar Alexander III. og hans hustru, den danske prinsesse Dagmar, der ved ægteskabet skiftede navn til Marie Fjodorovna, til dronning Louises 70-års dag. Rejsen foregik med salontog. Poul Thestrup og Morten Flindt Larsen beskriver indgående, hvordan denne rejse fandt sted. Det russiske salontog bestod af omkring 20 vogne med alskens luksus, hvilket gav god grobund for fantasien. Hjemrejsen foregik fra Fredensborg via København – Fredericia og sydpå, og turen blev et tilløbsstykke for befolkningen, der langs hele strækningen spændt ventede på at se det fornemme tog.

I 1912 leverede den svenske lokomotivfabrik Nydqvist & Holm tre damplokomotiver til De Bornholmske Jernbaner, og det blev indledningen til en samlet levering på lokomotiver til danske jernbaner på i alt 30 stk. John Poulsen skriver om Nydqvist & Holm (NoHAB), der leverede de ret moderne maskiner. De havde ofte højtliggende kedel, smårørsoverheder, Heusingerstyring, turbodynamo og gennemgående stempelstang. Maskinerne havde et godt ry, da de var godt bygget og havde god ydeevne. Selvom der blev leveret 30 privatbanelokomotiver fra fabrikken til Danmark, er ingen af dem bevaret.

Storstrømsbroen var et af 1930'ernes storstilede brobyggerier. Broen blev åbnet i 1937. Jens Bruun-Petersen skriver om åbningen af broen. Anlægget af broen m.v. blev påbegyndt i 1933, og fire år senere var broen klar til åbning på Kong Christian X's fødselsdag den 26. september 1937. Indvielsestoget blev trukket af en helt nyistandsat E-maskine, der bl.a. trak den nye kongevogn. Broen og de nye baneanlæg betød en formindskelse på omkring en time i de fleste forbindelser. Kort tid før broen fyldte 75 år, viste det sig, at der var opstået en række revner i konstruktionen, hvorefter broen blev lukket i en periode.

I 1962 fik Nykøbing Falster ny banegård, bygget efter samme koncept som banegårdene i f.eks. Skive og Kalundborg. Nybyggeriet medførte store ændringer i byen, hvor en del huse måtte rives ned, da banegården flyttede nogle hundrede meter mod nord. Artiklen er ledsaget af

en masse flotte billeder fra før og efter omlægningen, herunder nogle luftbilleder, hvor man rigtigt kan følge ændringerne. Den er skrevet af Jens Bruun-Petersen og John Poulsen.

Det er også sidstnævnte, der står for bogens sidste artikel, der handler om brugte GM-lokomotiver til privatbanerne. Den første privatbane, der lejede og senere købte et MX-lokomotiv, var Odsherredbanen (OHJ), der i 1987 købte MX 1008 og senere lejede MX 1009 og 1010. Disse køb og lejeaftaler blev siden fulgt af flere privatbaner – LJ, Østbanen, HFHJ, SB, VLTJ og VNJ. Lokomotiverne var relativt billige (500.000,- kr.), men var af vekslende kvalitet – de blev ved DSB brugt meget i Dan-Link-togene, men på den anden side blev der ikke ofret meget på vedligeholdelse af dem. Sidst i teksten bringes en nyttig liste over lokomotivernes skæbne, som den ser ud p.t.

John Poulsen m.fl.: *Jernbanehistorisk Årbog 2012*. 82 sider, talrige illustrationer, hæftet. banebøger 2012. Pris (vejl.) kr. 219,-.



Stockholms nye sporvej



På museumslinjen har man mange forskellige vogntyper. Vogn 210, som vi ser her, er fra Oslo og trækker normalt cafévognen, som er en bivogn fra Göteborg. Flere af de "ikke-historiske" vogne har gennem årene haft forskellige reklamer, som 210 her.

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Den 3. september 1967 blev der indført højretrafik i Sverige, og da forsvandt også de sidste sporvogne fra Stockholms indre by. For evigt, troede de fleste. Sporvogne var gammeldags, de skramlede og peb i kurverne. Fremtiden tilhørte bilerne, og busserne var for de få, der ikke havde egen bil. Nå ja, Stockholm havde også sin tunnelbane, en bane med stor kapacitet, men også en dyr løsning. Men tiderne forandrede sig. I 1991 var man kommet så langt, at entusiasterne i det Svenska Spårvägssällskap kunne åbne en

museumssporvej fra Norrmalmstorg til Djurgården. Det var en del af den gamle linje 7, som genopstod. Godt nok kun om sommeren og med historiske vogne, kørt af frivillige amatører. Men de viste, hvad der kunne lade sig gøre. Allerede fra starten hentede man andre, moderne sporvogne for at vise dem for stockholmerne, og med tiden skiftede opinionen. Det begyndte med den såkaldte Tvärbanan syd og vest for Stockholm, som kom i drift i år 2000, og som nu er ved at blive forlænget. Og endelig i 2010 kunne der atter åbnes en moderne sporvej i centrum, Spårväg City. Den følger for en stor dels vedkommende museumssporvejen, men blev forlænget til

Sergels Torg i byens absolutte centrum. Nu er der planlagt forlængelser i begge ender og flere sporvejslinjer i City.

Stockholm havde engang et stort og effektivt sporvejsnet, men med tunnelbanens udbygning fra 1940-erne og frem og bussernes fremmarch skrumpede det mere og mere. Forstadslinjer blev erstattet af tunnelbanen, og linjerne i den indre by blev erstattet af busser. Fra 1940-erne blev der anlagt trolleyvognslinjer, men de miljøvenlige elbusser blev hurtigt skiftet ud med dieselbusser. Da omlægningen til højretrafik trådte i kraft, skulle sporvognene bygges om, og det var der ikke råd til. Man indkøbte i stedet hundredvis af nye busser. På den sidste dag med venstretrafik var der fire linjer tilbage, der alle blev trafikeret med de såkaldte Mustang, boggiesporvogne fra 1940- og 1950-erne. I forstæderne resterede tre sporvognslinjer, nu som fødelinjer til tunnelbanen. Det var Nockebybanen i vest og de to baner til Lidingö i øst. Efter nogle år blev den nordlige Lidingöbane nedlagt, og der var så blot to baner tilbage, begge trafikerede med løbende moderniserede toretningssporvogne fra 1940-erne.

Museumssporvej

Svenska Spårvägssällskap er en aktiv forening for alle sporvejsinteresserede. De havde på et tidspunkt påbegyndt lokal virksomhed med blandt andet kørsel med veteransporvogne i



En klassisk Stockholmssporvogn, en Mustang (officielt type A25) på linje 6 en af de sidste dage før omlægningen til højrekørsel i 1967.

Masser af Märklin tilbud

Vi har købt stort ind, og garanterer **INGEN PRISSTIGNINGER** i 2012 tvært om – **MÆNGDE RABAT** på udvalgte skinnetyper.

Hos 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

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
		30 STYK KUN 359,- kr.

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
		24 STYK KUN 299,- kr.

24236	Normalpris 28,75	Vores pris kun 23,00
24360	Normalpris 39,50	Vores pris kun 29,00

		30 STYK KUN 699,- kr.
--	--	-----------------------

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
		24 STYK KUN 549,- kr.

24530	Normalpris 38,75	Vores pris kun 29,50
		24 STYK KUN 569,- kr.

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
-------	-------------------	-----------------------



Märklin 37676 Dielsellokomotiv MV 1134
Dielsellokomotiv MV 1134 fra Danske Statsbaner (DSB) vinrød udstyret med digital mfx decoder med mulighed for indstilling af acceleration, bremseudløb samt maksimalhastighed. Lydgenerator med diesellyd, fløjte samt bremsepipen med mere.

5 Polet motor med træk på 3 aksler, 4 hæfteringe. Belysning kan til og frakobles digitalt og skifter med kørselsretningen. Længde over puffer 20,5 cm - Epoke IV
Normalpris 2459,- kr.

(udsolgt fra Märklin)
NU KUN

1749,-
SPAR 700,-



Märklin 37677 Dielsellokomotiv MY 1100
Dielsellokomotiv MY 1100 fra Danske Statsbaner (DSB) rød/sort udstyret med digital mfx decoder med mulighed for indstilling af acceleration, bremseudløb samt maksimalhastighed. Lydgenerator med diesellyd, fløjte samt bremsepipen med mere.

5 Polet motor med træk på 3 aksler, 4 hæfteringe. Belysning kan til og frakobles digitalt og skifter med kørselsretningen. Længde over puffer 20,5 cm - Epoke V
Normalpris 2459,- kr.

(udsolgt fra Märklin)
NU KUN

1749,-
SPAR 700,-



Märklin 42815 Vognsæt DSB Litra A + B
Komplet vognsæt fra Danske Statsbaner (DSB) bestående af personvogn litra A, 1. Klasse og personvogn litra B, 2. Klasse, begge i vinrød udførelse. (Udsolgt fra Märklin)

Modellerne er med indretning og forberedt til strømførende koblinger 7319, eller strømførende kortkoblinger 72020 / 72021, desuden kan vognene indrettes med belysningsstaven 7330 (1 stk. pr. vogn) eller tilsvarende diodebelysning. Desuden benyttes slæbesko sættet 73404 der både indeholder slæbesko samt stelkontakt til hjulsæt. Samlet længde over puffer 52,8 cm - Epoke IV
Normalpris 695,- kr.

NU KUN

499,-
SPAR 196,-



Märklin 42816 Vognsæt DSB Litra B
Komplet vognsæt fra Danske Statsbaner (DSB) bestående af 2 personvogne litra B, 2. Klasse, i

vinrød udførelse med forskellige vognnumre. Modellerne er med indretning og forberedt til strømførende koblinger 7319, eller strømførende kortkoblinger 72020 / 72021, desuden kan vognene indrettes med belysningsstaven 7330 (1 stk. pr. vogn) eller tilsvarende diodebelysning. Desuden benyttes slæbesko sættet 73404 der både indeholder slæbesko samt stelkontakt til hjulsæt.

Det passende vognsæt med 1. og 2. classes passagervogn findes til omgående levering under Märklin katalog nummer 42815.

Samlet længde over puffer 52,8 cm - Epoke IV
Normalpris 695,- kr.

NU KUN

499,-
SPAR 196,-



Märklin 42764 Vognsæt DSB Litra CL
Komplet vognsæt bestående af 2 passagervogne Litra CL fra Danske Statsbaner (DSB) i den brunrøde bemaling som i driftårene omkring 1964.

Begge vogne med indretning og mulighed for indbygning af vognbelysning som ekstra tilbehør med lyssættet 7335

Samlet længde over puffer 46,0 cm - Epoke III
Normalpris 695,- kr.

NU KUN

499,-
SPAR 196,-



Märklin 47025 Vognsæt DSB Rs samt Res
Vognsæt fra Danske Statsbaner bestående af 4 akslet stolpevogn Type Rs samt 4 akslet stolpevogn Type Res begge belæsset med byggedele.

Mange flotte påsatte detaljer, blandt andet drejelige stolper, og detaljeret undervogn med god vægt for perfekt kørsel. (Udsolgt fra Märklin)

Samlet længde over puffer 45,9 cm - Epoke V
Normalpris 799,- kr.

NU KUN

349,-
SPAR 450,-



Märklin 46922 Vognsæt DSB Kbs
Komplet vognsæt bestående af 3 stolpevogne type Kbs 443 fra Danske Statsbaner (DSB) belæsset med brugte skibsdele. Bemaling og udseende som i driftårene omkring slutningen af 1980'erne.

Alle vogne med forskellige vognnumre, og forsynet med kortkoblinger.

Samlet længde over puffer 47,1 cm - Epoke V
Normalpris 737,- kr.

(udsolgt fra Märklin)

NU KUN

349,-
SPAR 388,-

**MASSER AF OPRYDNINGSS
& OMBYGNINGSTILBUD
BÅDE ENKELT STYK OG
PARTI VARER – DU FINDER
HELE UDVALGET PÅ
WWW.NETTOG.DK**

Salg på www.nettog.dk · Tlf. 51 60 00 06 · Møllevænget 9 · 3200 Helsingør

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



Frankfurtersporvognen 263 med reklame for Svenska Dabladet, sommeren 2011.

Göteborg og Norrköping, og man havde museumssporvejen i Malmköping på en gammel jernbanestrækning. Men kunne det ikke også være sjovt med en linje i Stockholm? Til sidst lykkedes det. Djurgårdslinjen kunne delvist genopstå på nye spor, men på en del af strækningen lykkedes det at grave gamle spor fra 1967 frem. Til trafikken købte man et antal ældre Göteborg-vogne, og endvidere havde man flere museums vogne fra samlingen i Malmköping. Satsningen blev meget vellykket. Med frivilligt personale lykkedes det at klare trafikken til Djurgården dagligt hver sommer samt i weekenderne i foråret og frem til jul hvert år (julemarkedet på Skansen var en stor publikumsmagnet). Vognene var ofte helt fyldte, og man indførte kaffesporvogne og abonnementsture med måltider [i vognene]. Det lykkedes endda at få et samarbejde med Storstockholms Lokaltrafik, så de fleste af SL's billetter også gjaldt på museumssporvejen. SL's busfolk så med en vis skepsis på virksomheden, men det viste sig snart, at museumssporvejen på glimrende vis aflastede busdriften. Det hele blev drevet meget professionelt af amatørerne. I den tidlige vinter 2001 var museumssporvejen den eneste af Stockholms trafikformer, der fungerede tilfredsstillende. Tunnelbanen havde problemer med sne og is på sporet, lokaltogene havde vogne, som frøs fast, og på banerne var der sporskifter, der ikke kunne skiftes. Busserne sad fast på snedækkede gader og så videre. Men

museumssporvejen kørte. Det skyldtes dels god planlægning, men også at medlemmerne trådte til uden beregning og kørte sporvogne nat og dag og dermed holdt linjen helt fri for is og sne.

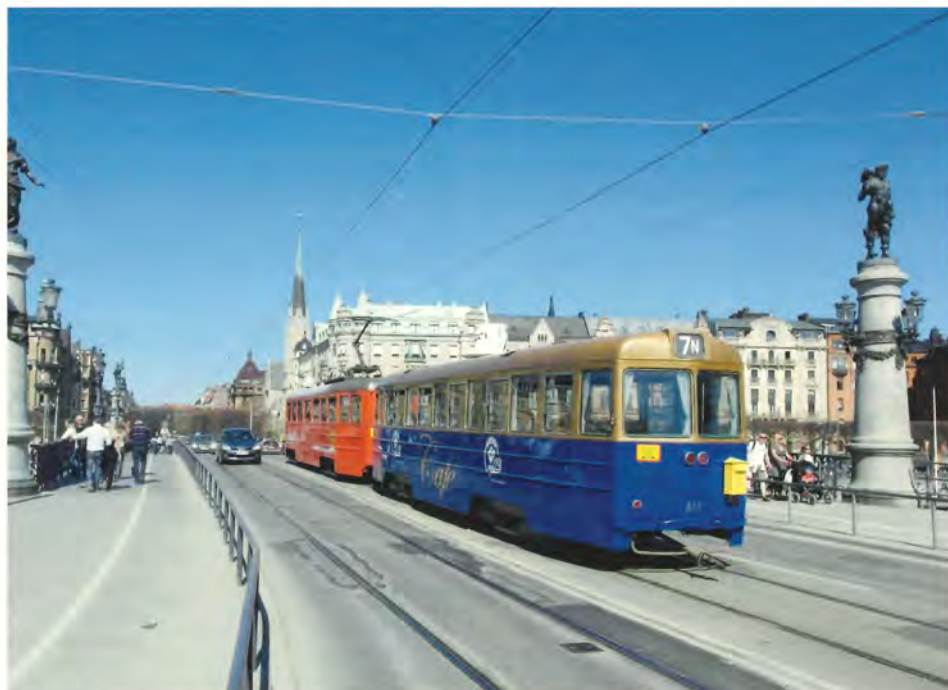
De lånte vogne bliver vist frem

Amatørernes succes gik naturligvis ikke stockholmernes næser forbi. Hvis et hold

museumssporvejen hvert år lånt en eller flere moderne sporvogne for at vise dem frem. Det havde drejet sig om vogne fra Tyskland, Spanien, Belgien og Østrig, men også fra Göteborg og Norrköping. De politiske bravader var mange, men til sidst kom beslutningen om, at Djurgårdslinjen skulle være en moderne sporvej og forlænges gennem centrum forbi Sergels Torg og Centralstationen til Kungsholmen mod vest. Desværre viste det sig, at da man begyndte at undersøge forlængelsen over Sergels Torg, måtte store dele af torvet bygges om og forstærkes for at kunne bære sporvejen. Så den første forlængelse nåede kun til Sergels Torg, en forlængelse på nogle hundrede meter fra den tidligere vendesløjfe ved Norrmalmstorg. Man lagde også nyt spor med større afstand end før på Djurgården.

Anlægsstart

Byggeriet gik i gang, og i sommeren 2010 var alt parat. Den 21. august 2010 blev linjen indviet, og to dage senere begyndte den ordinære drift. Linjen har fået det klassiske nummer 7, som Djurgårdslinjen havde før omlægningen til højretrafik, og som museumssporvejen også brugte.



Cafévognen (bagest) på vej fra Djurgården mod centrum.

glade entusiaster kunne drive en sporvej, så burde byen vel også kunne det? Og man begyndte at tale seriøst om at køre med moderne sporvogne i den indre by igen. Allerede fra begyndelsen havde

Hvordan skulle driften ordnes? Ja, hvem var bedst til det? Svenska Spårvägssällskapet, som lavede et driftsselskab, ansatte folk (mange medlemmer, men også andre) og organiserede det hele. På sigt er det

planerne, at SL skal overtage driften.

SL havde ingen egnede vogne til driften. De vogne, der benyttedes på Tvärbanan, kunne ikke klare kurverne i den indre by, så man måtte finde andre løsninger. Det ville vare nogle år at få nye vogne. Så til åbningen lejede man tre vogne fra Norrköping og tre fra Frankfurt am Main. Vognene var alle af samme type. I Norrköping regnede man med, at vogne først med tiden skulle bruges på de forlængede linjer i byen, men allerede i 2011 viste det sig, at man egentlig behøvede dem nu. I stedet måtte man som midlertidig foranstaltning købe seks brugte Tatra-sporvogne fra Berlin og sætte dem i drift i Norrköping, indtil vognene i 2012 leveres tilbage fra Stockholm. For at kunne rumme de nye vogne er den gamle remise på Djurgården blevet udbygget og moderniseret.

De fleste af museumsvognene er midlertidigt placeret andre steder, men en håndfuld er tilbage og vil vanen tro komme i drift om sommeren. Djurgårdslinjen har også en vogn fra Lidingöbanen, som nu og da må træde til som reserve for de nye ledvogne.

De indlånte vogne har kunnet beholde deres numre, varianterne fra Norrköping hedder 33-35, vognene fra Frankfurt 262-264. I Stockholm kaldes de type A34 (Stockholms Spårvägar begyndte i



En af de forstadssporveje, som overlevede efter 1967, var Lidingöbanen. Her ser vi et trevognstog ved stationen Baggeby. Vognene er fra 1940-erne, men er blevet moderniserede flere gange. Snart vil nye vogne erstatte dem.

1920-erne at kalde deres sporvognstyper A1 o.s.v., op til A29. Senere har såvel museumssporvejen som Tvärbanans vogne fortsat i dette system, og A34 var den næste i rækken, som skulle anvendes. Bivognene hedder på samme måde B1-B29 o.s.v.). De indlånte vogne blev ikke malet om, men blev folieret i sort med gulddekorationer. Det var et modigt træk, men ikke særligt populært blandt stockholmernes. Sporvogne skal være blå. I

det mindste i Stockholm. Og de nye vogne bliver blå. Så snart de nye vogne leveres, vil de indlånte vogne blive sendt tilbage. De nye vogne er nu i sommeren 2012 i drift. De seks nye vogne er af samme type som de indlånte, bygget af Bombardier og af deres type "Flexity Classic".

Fremtidsplaner

Nu planlægger man også en udvidelse af linjen. Den skal gå fra den nuværende linje ved Djurgårdsbroen, over det store, åbne område Gärdet frem til Ropsten og der sluttes til Lidingöbanen. På denne måde skal Lidingöbanen atter få mulighed for at køre til centrum (det gjorde den på sporvejssporene for linje 10 frem til 1967). Lidingöbanens aldrende vogne fra 1940-erne vil blive udskiftet med de moderne City-vogne, og der vil blive bygget en ny remise for såvel de nye vogne som for museumsvognene fra Djurgårdslinjen på Lidingö. Linjen til Lidingö skal bygges i etaper og bliver i følge planerne åbnet mellem 2014 og 2017. Hvornår den vestlige forlængelse bliver færdig, er det endnu for tidligt at spå om. Det er også på tale at anlægge andre linjer som erstatning for hårdt belastede buslinjer, men der er ikke truffet nogle definitive beslutninger endnu. Den, der lever, vil opleve det.



En af de nye vogne ved remisen.

En beklagelig fejl

Ved en fejl manglede en del af billederne til HGC's artikel fra turen til Rødkærnsbro i sidste nummer...



Stadig fra perron 3, men nu i vestlig retning mod Viborg, er dette billede taget. Der er ikke meget at se, og det, der er, ser meget trist ud. Kun sporet til højre, som er privatbanen til Silkeborg, er slidt blankt, og læssevejen i baggrunden til venstre ser meget overgroet ud.



Det var SKRJ 122, der stod ved pakhuset. Selvom det ikke stod på den, må det være en fast stykgodsvogn. Litraet tyder på, at vognen tidligere har været hvidmalet.



Mit tog til Langå ruller ind på Rødkærnsbro station. Trækraften er MO 1837 med en CP-vogn på slæb. Da 1800-vognene havde et stort rejsegodsrum, var det ikke nødvendigt med en rejsegodsvogn. Læg mærke til, at der er plantet små buske under rækværket på perron 2 til venstre.



Langå station set fra syd. Det er en enorm bred perron 2, man har her. Til venstre står en postvogn litra DH.



Her er så den meget specielle grusvogn TC 8206 med den kraftige undervogn. Sammenligner man med den TD, som man kan se lidt af til venstre, er der tydelig forskel. Bagved står to PB-vogne og bag dem fra venstre en henstillet R-maskine og til højre en H-maskine.



Meget à propos sendte jernbanehistorikeren Asger Christiansen dette aktuelle billede fra Rødkærnsbro station, der er ved at blive gennemgribende renoveret af en privatperson. Rart at se, når DSB ikke magter opgaven.

FLEISCHMANN

125 ÅR MED MODELTOG - 1887-2012



Fleischmann
HO 125 års model
406101. Damplokomotiv
BR 064 fra DB. Epoke IV.
Forberedt til digital.

Lokomotiverne i størrelse HO er klar til
udlevering fra Fleischmann i uge 31.

Stærk pris **929.-**



Fleischmann
N 125 års model
707000. Damplokomotiv
BR 70.0 fra Epoke III.

Lokomotiverne i størrelse N er klar til udløring
fra Fleischmann i uge 23.

Stærk pris **929.-**



Fleischmann
HO 125 års model
423501. Diesellokomotiv
BR 200.1 fra DB. Epoke
III. Forberedt til digital.

Lokomotiverne i størrelse HO er klar til
udlevering fra Fleischmann i uge 31.

Stærk pris **929.-**



Fleischmann
N 125 års model
725000. Diesellokomotiv
BR 221 fra DB. Epoke IV.
Forberedt til digital.

Lokomotiverne i størrelse N er klar til udløring
fra Fleischmann i uge 23.

Stærk pris **929.-**



Fleischmann
HO 125 års model
437601. Elektrisk lokomotiv
BR 103.1 fra DB. Epoke IV.
Forberedt til digital.

Lokomotiverne i størrelse HO er klar til
udlevering fra Fleischmann i uge 31.

Stærk pris **929.-**



Fleischmann
N 125 års model
735500. Elektrisk lokomo-
tiv BR 101 fra DB. Epoke
IV. Forberedt til digital.

Lokomotiverne i størrelse N er klar til udløring
fra Fleischmann i uge 23.

Stærk pris **929.-**



ESU
Lok-pilot dekoder nr.
54610 V4.0. Pris ved
samtidig køb af oven-
stående lokomotiver.

170.-




ESU
Lok-sound dekoder nr.
54400 V4.0. med forpro-
grammeret lyd. Pris ved
samtidig køb af oven-
stående lokomotiver.

825.-

Vi har nu over 5200 produkter annonceret på vores hjemmeside. Se hele herligheden på www.hosdorthea.dk

*Modeltog & Hobby
Hos Dorthea*

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



På vagt i Langå

Af Flemming Søeborg

Børge Sundahl har et drømmejob. Han styrer toggangen fra kommandoposten i Langå. Han har arbejdet for banerne siden 1952, og siden 1962 har han bestyret kommandoposten i Langå, med en afstikker til Randers 1974-1990.

- Hvordan var det at arbejde her dengang?

- Her var travlt døgnet rundt. Der var to rangermaskiner stationeret – en F- og en MT-maskine, og der blev også rangeret om natten. F-maskinen havde nr. 700. Jeg har altid boet lige op ad banen, og det gjorde jeg også dengang. Om natten kunne jeg følge med i rangeringen og høre, når tingene ikke gik, som de skulle. Næste morgen kunne jeg så spørge folkene om, hvad der var gået galt.

- Hvor mange arbejdede her?

- Der var 100 mand – tillige med postarbejderne, der havde et specielt postpakhuis på perron 1. Der var også flere togvejsspor – vi havde

spor 6, der blev brugt til de gennemgående godstog,

og dem var der mange af. Vi kørte også godstog med MT til Glyngøre. Lige neden for kommandoposten var der et par vandkraner, og togvejssignalerne var placeret på en signalbro over sporene, så der var noget at se på. Ind imellem

kunne der komme en E-maskine med ti personvogne – alle forskellige. Det var flot.

Styrede F-maskine

- Hvordan kom du ind til banerne?

- Jeg er født i 1934 i Kolding, hvor vi boede på Fynsvej lige ud til banearealerne.

F 700 – den eneste F-maskine i 700-gruppen – var stationeret i Langå.

Foto Børge Sundahl.



Sommerglæder på skinner



Foto: Asger Christiansen



Odense

- Sommerferieaktiviteter for hele familien: 30. juni - 17. august.
Veterantog ved museet, dræsine, minitog, havebane - gratis, når entreen er betalt.
- Følg nyhederne i den permanente udstilling.
- Særudstilling om Det Røde Lyntog og om Wagons-Lits.

Syddjylland

- Veterantog Vejle - Jelling: 22. og 29. juli, 5. og 12. august (damp).

Øst- Midtjylland

- Veterantog Randers Regnskov - Langå: 27. juni, 4., 11., 18. og 25. juli og 1. august.
- Veterantog Århus - Odder: 14. og 21. juli.
- Veterantog Århus - Ryomgård: 15. og 22. juli.
- Rundvisninger i Randers Remise kl. 14: 3., 10. 17. 24 juli. (Se www.museumstog.dk)



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

Dannebrogsgade 24
DK - 5000 Odense C
Tel (+45) 6613 6630
jbmuseum@dsb.dk
www.jernbanemuseum.dk

☎ 10 -16 🐾



Indkørslen fra syd med kommandoposten i 1962. Til højre ses vaskehuset og i baggrunden remisen med vandtårnet. Foto Børge Sundahls arkiv.



var selve stationen, remisen, vaskepladsen og betonstøberiet samt planteskolen ved sporet mod Viborg, så der var masser af aktiviteter. Nu er der kun én på arbejde her, og det er i kommandoposten.

- Fortæl om nogle af dine oplevelser.

- Mens jeg var i Randers, gik der engang ild i en bogie på et lokomotiv, der kørte et IC-tog sydpå. Det ville tage lidt tid at få rekvireret en reservemaskine fra Århus, så jeg besluttede, at de kunne lige så godt spænde en MH-maskine for toget og så køre til Langå med 60 km/t – med passagerer. Det viste sig at passe fint med, at reservemaskinen ankom fra Aarhus samtidigt, og den overtog så toget.

- Og hvad er der ellers sket?

Her var der en masse at se på, så jeg blev meget tidligt gode venner med flere af lokomotivførerne. Allerede som stor dreng fik jeg lov til at køre med, og i nogle tilfælde fik jeg også lov til at styre maskinerne – det var litra F-damplokomotiver dengang. Jeg kunne køre sådan et lokomotiv som 12-13-årig. Vi havde også TKVJ lige uden for vinduerne, og jeg nåede endda også at køre med M1 fra Kolding Sydbaner den sidste dag, banerne kørte – det var i 1948. Det gav lige som sig selv, at jeg så skulle ind ved banerne, så jeg søgte – og blev antaget.

- Hvor kom du så til at arbejde?

- Det første sted var Forlev og derefter Herning, men dengang måtte man flytte meget rundt. Jeg har været i Hobro og efter afløsningstiden i 1962 fik jeg nys om, at der var en stilling ledig her i Langå, og den søgte jeg. Dengang var her helt

Udsigt fra kommandoposten mod planteskolen i 1975. Foto Børge Sundahl.



anderledes. Her var en masse at lave. Der var ud over denne kommandopost én post mere i nordenden af stationen, der

- Dengang den store lyntogsulykke var sket i Odense (i 1967), manglede der MA-lyntog, så turene blev kørt af de ældre lyntog i stedet. De skulle jo afkobles og sendes hhv. til Struer og Frederikshavn, og folkene var så hurtige til arbejdet, at det gik lige så hurtigt som afkoblingen med de automatiske koblinger på MA'erne. De var meget professionelle.

Vi kigger ned på sporterrænet, mens et IC3-tog kører forbi. Børge noterer tidspunktet for passagen og kontrollerer de øvrige data på skærmen. Han fortsætter: Ved forgreningen til Viborg lå der et par skarpe krydsninger. Baneafdelingen ville gerne af med dem, men der skete ikke noget i sagen. En dag knækkede en vognakse i et godstog, og vognene væltede over i et modkørende godstog lige i krydsningen. Det så voldsomt ud, men heldigvis kom

Ms-lyntog ved perron i Langå cirka 1963. Foto Børge Sundahl.



So klingt die echte Bahn

IntelliSound 3 – die neue Soundgeneration



**IntelliSound 3**

Kleine Lösung – großer Sound

 **Uhlenbrock**
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH
Mercatorstr. 6
46244 Bottrop
Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de

To Arriva-Lint krydser i Langå marts 2012. Sammenlign også med billedet s. 20.
Foto Spor og baner.



men selve afgangen har Børge ikke noget at gøre med – ud over at sørge for, at togvejen er indstillet, og signalerne står på 'kør'.

- Ligger anvendelsen af sporene fast?
- Nej, vi har en ret fleksibel anvendelse af dem. Af praktiske hensyn tager vi tit Arrivatogene fra Aarhus ind i spor 1, så de kan afgå uafhængigt af Viborg-togene, som kommer ind i spor 2. Men i det hele taget er der ikke lang tid imellem togene – cirka hvert tiende minut er der toggang – der er en del gennemgående lyntog.

- Hvad med godstog?
- Der er kun ét om ugen – fiskemelstoget fra Skagen (det var før påsejlingen af Limfjordsbroen) – og så ind imellem transporter med IC4 eller andre, renoverede tog fra Bombardier i Randers.

ingen til skade. Efter at der var ryddet op, var sporene ødelagt, og så benyttede man lejligheden til helt at fjerne krydsningen.

noteres i togjournalen og på skærmen. Kort efter afgår toget igen fra spor 4,

Posten lukker aldrig

- Det er jo rigtigt mange år, du har arbejdet med sikkerheden. Hvordan har det været?
- Det har været et dejligt arbejde. Jeg har oplevet utroligt mange ting, har haft en masse gode kolleger og haft det godt med arbejdet.

- Er posten altid bemandet?
- Praktisk talt ja. Det er kun lørdag nat, at der er lukket. Så stiller vi stationen til AG-drift (automatisk gennemkørsel), men ellers er posten bemandet konstant. Børge standser samtalen et øjeblik. Fra syd kommer et MR-tog. Det bliver taget ind i spor 4, blandt andet for at rusten kan blive kørt af skinnerne. Børge og lokomotivføreren vinker lige til hinanden, hvorefter tidspunktet for ankomsten



Børge Sundahl ved centralapparatet i den hyggelige kommandopost. Som det ses, har anlægget været ganske omfattende. Foto Spor og baner.



Inden længe bliver her lidt mere roligt – for så skal banen til Viborg renoveres.

- Hvad med alle opstillingssporene?
- De ligger for det meste øde hen. I nordenden er sporene blevet afbrudt, så de bliver kun brugt til henstilling af dræsiner, ballastrensere m.v.

Toget 'ringer på'
En stilfærdig klokkeklang fra sikringsanlægget tilkendegiver, at et tog nærmer sig fra Hadsten. På en række lamper kan vi følge togets vej forbi de forskellige signaler, der ét efter ét går på rødt, mens de første efterhånden viser

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
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

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



HOBBYSTALDEN

Hobbyfolk er glade folk

Lejerstoftevej 19, Lejerstofte,
4600 St. Heddinge · Tlf. 56 50 86 10
www.hobbystalden.dk · 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, Falter, Kibri, Noch, Willesco,
Warhammer, Revell, Billingboats, Italia, Academy Hobby, Tamiya, Stenboden,
Hobby Trade, Danmore Hobby, Dukkehuse 1/12, Lundby 1/18 m. fl.

Savner du liv på modelbanen?



Hos www.Banetilbehør.dk finder du mange
spændende produkter som giver liv på dit anlæg,
foruden produkter til landskabsopbygning.

Vi bestiller gerne varer hjem
Du kan betale med Dankort

MODELBA NE EUROPA

Europæisk anlæg med 70 tog
Dansk anlæg nu med 15 tog
Kør-selv baner + startknapper
For modelbanefolk og familier



Åbent: Skoleferien tirsdag-søndag kl. 10-17.
Herefter kun søndag. Alle åbningstider:
Se mere på www.modelbaneuropa.dk eller ring
Østergade 9 · Hadsten (v. stationen) · Tlf. 86915822



Et kig på den store banegård på N-anlægget. På sporet i midten kan kongevognen S8 med kedelvogn anes.

de 60 år ved banerne, men – det kan jo være, at de stadig har brug for mig!

Efterklange

I hvert fald vil Børge ikke komme til at kede sig ved et ophør med arbejdet. I hjemmet er han i gang med en større N-modelbane, der rummer en model af Lillebæltsbroen og et stort antal selvbyggede, danske gods- og personvogne – bl.a. den kongelige salonvogn S 8 fra 1900.

- Jeg har planer om at bygge Storstrømsbroen i model også, og banen skal udvides ind i gildestuen ved siden af. Jeg har i øvrigt også lavet armsignaler og sporskifter med ægte trådtræk, for – det er sjovere at have 'den ægte vare'. Og så har jeg et temmelig omfattende kartotek med hylder fulde af ringbind med

grønt igen. Børge stiller togvejen til toget, der er et gennemkørende lyntog.

- Hvor langt væk kan du følge togene?

- Jeg kan følge dem de 13 km fra Hadsten og 7 km fra Stevnstrup. Randers er kun periodevis betjent, ellers er der Skørping og Ellidshøj indtil Aalborg. Det vil ændre sig radikalt, når det nye signalsystem bliver etableret – så ryger denne post, som jo er en af de sidste i landet med denne type sikringsanlæg (DSI type 12/46).

- Vil du så stadig være på posten til den tid?

- Nej, det tror jeg ikke. Jeg har planer om at holde op til efteråret, når jeg har rundet



Lillebæltsbroen i skala 1:160 – en betragtelig længde.

Toget er IC 152, der fik nedbrud i Randers. Jeg var den dag på afløsning i Langå og foreslog den fungerende i Randers at spænde MH'en for og så køre til Langå, alt imens hjælpemaskinen var på vej fra Aarhus. Trækkraften blev så skiftet i Langå. Hjælpemaskinen kom for 152, og MH'en vendte hjem til Randers. Jeg har desværre ikke fået noteret datoen, men det var i juni måned 1982. Når jeg skriver, at jeg var på afløsning i Langå, så var det i den periode, jeg var stationeret i Randers.

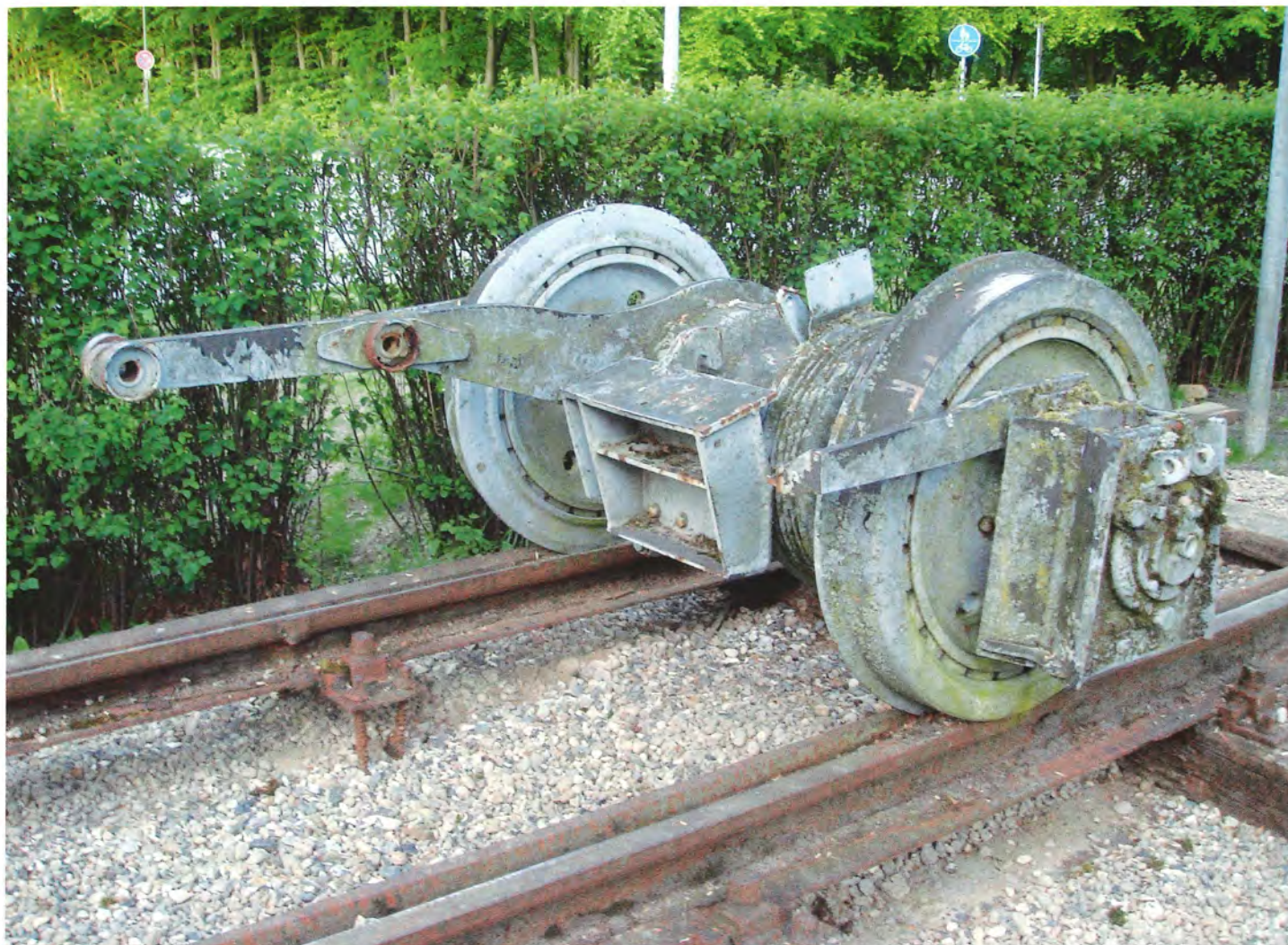


strækkningsbeskrivelser, oplysninger om banegårde, vognlister og meget andet – jeg samler alt det sammen, jeg kan finde og sætter det systematisk ind, bane for bane.

- Og har du noget her fra Langå?

- Det kan du tro. Her er billeder fra dengang, her kørte damplokomotiver, og hvor der var noget at se på.

Vi bladrer i flere af hans mange ringbind og finder nogle billeder, som Børge ikke har noget imod at låne ud, således at alle andre også kan få et indtryk af livet i dette kundepunkt, der igennem 150 år har haft umådelig betydning for jernbanetrafikken (Aarhus-Randers banen åbnede netop i 1862). Lidt senere kører Børge mig til stationen, hvor jeg er det eneste levende væsen – mærkeligt, som tiderne forandrer sig. Snart efter kommer toget, og stilheden sænker sig atter over Langå.



De sørgelige rester...

Der er nok ikke mange, der tænker på, at Flensborg engang havde sporveje. Der var en normalsporet hestesporvej fra 1881-1906. Herefter anlagdes en metersporet, elektrisk sporvej i 1907. Da nettet var størst, bestod det af fire linjer. I 1973 blev sporvejen nedlagt, og næsten alle spor blev slettet.

Men ikke helt. Endnu vidner nogle få relikter om dengang, da byen kunne bryste sig af sporvejen. I anlægget ved banegården findes et lettere overset 'monument' eller mindesmærke i form af en stump gennemrustent rillespor, en aksel med banemotor samt et stoppestedsskilt af den type, der blev indført midt under Anden Verdenskrig.

Tre motorvogne (nr. 33, 36 og 40) er bevaret ved Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. De har ikke været benyttet i mange år, men for tiden gennemgår nr. 36 en komplet restaurering ved sporvejene i Gera (Tyskland).



Forfaldets skønhed

Af Flemming Søeborg

Joswood er et tysk tilbehørsfirma, der især er kendt for meget flotte kartonbyggesæt af kæmpestore industrikomplekser.

Det er dog nok de færreste, der har plads til et større mine- eller jernværkskompleks på modeljernbanen. Joswood tilbyder også skure, trapper og forskelligt tilbehør – og i denne vinter udsendte firmaet blandt andet et kartonbyggesæt af en udrangeret godsvogn af Oppeln-typen.

Jeg må med det samme sige, at dette byggesæt er et af de morsomste byggesæt, jeg har samlet i de 50 år, jeg har bygget modeller. Hvorfor? Fordi det adskiller sig totalt fra alle andre byggesæt og har en masse liv og sjæl, trods dets forfald.

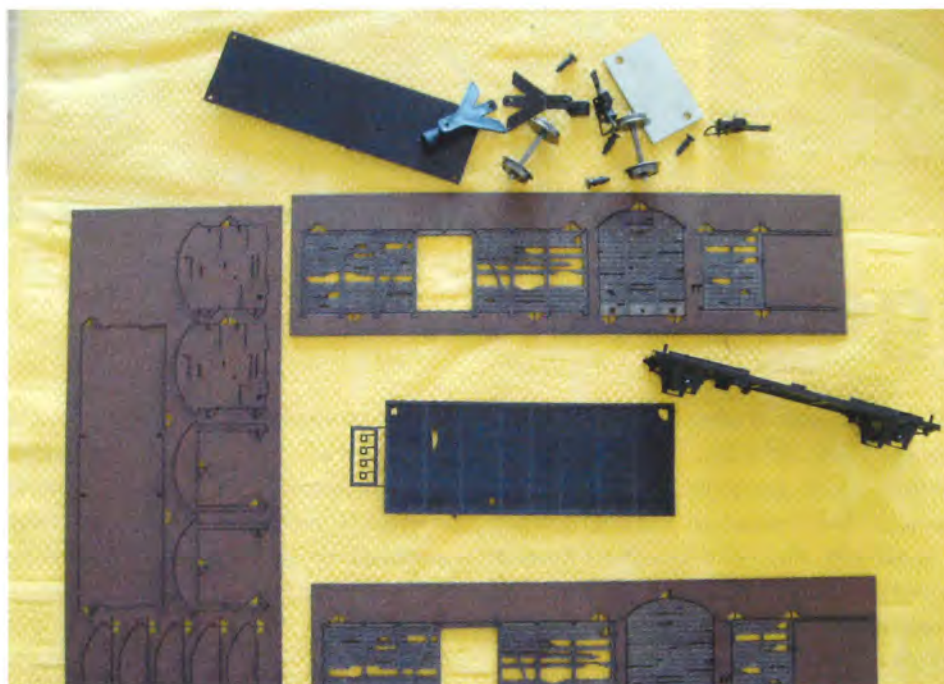
Godsvognen har en stor lighed med en HD-vogn, men alligevel mangler den undervognsarmering, bremseklodser og jalousier. Det er en tysk type. De få kartonark med dele er nemme at overskue.

I en pose findes diverse industridele – puffer, koblinger, hjul, vægtplade m.v. – for vognen er ikke kun beregnet til at være standmodel, den kan også rulle. Undervognen er færdigstøbt, og i følge vejledningen stammer den fra hobby trade. Akslerne synes derimod at være fra Roco, og de passer desværre ikke i akselgaflerne – de sidder for stramt.

Inden man begynder, skal man studere vejledningen, som er rigt illustreret. På bunden skal de to endegavle og midterstøtter monteres – de skal limes, men vejledningen nævner ikke med hvilken type lim. Jeg anvender altid R/C Modellers Craft Glue til kartonsæt, så den kom også i brug her. Delene skal tørre et stykke tid, så jeg samlede i mellemtiden undervognen, der er en slags sandwichkonstruktion: Lim plasticbundpladen fast til undervognen med cyanolim, når koblingerne er monteret, og skift akslerne ud med nogle med kortere pinoler, f.eks. udrangerede Klein-hjul – så kan vognen rulle let.

Husk indretningen

Dernæst skulle tagbøjlerne limes fast, men inden jeg gjorde det, fyldte jeg vognen op med forskelligt skrammel – rustent bras, frønet træ, små stykker krøllet papir, en olietønde. Når dette er klart, er det tid til at montere taget, som skal forestille tagpap. Lim det fast langs den ene langside med 1-1½ mm overhæng langs siden og max ½ mm i gavlene. Klem det fast, mens



Byggesættet fra Joswood er overskueligt og nemt at samle – og har endda fungerende koblingskinematik.



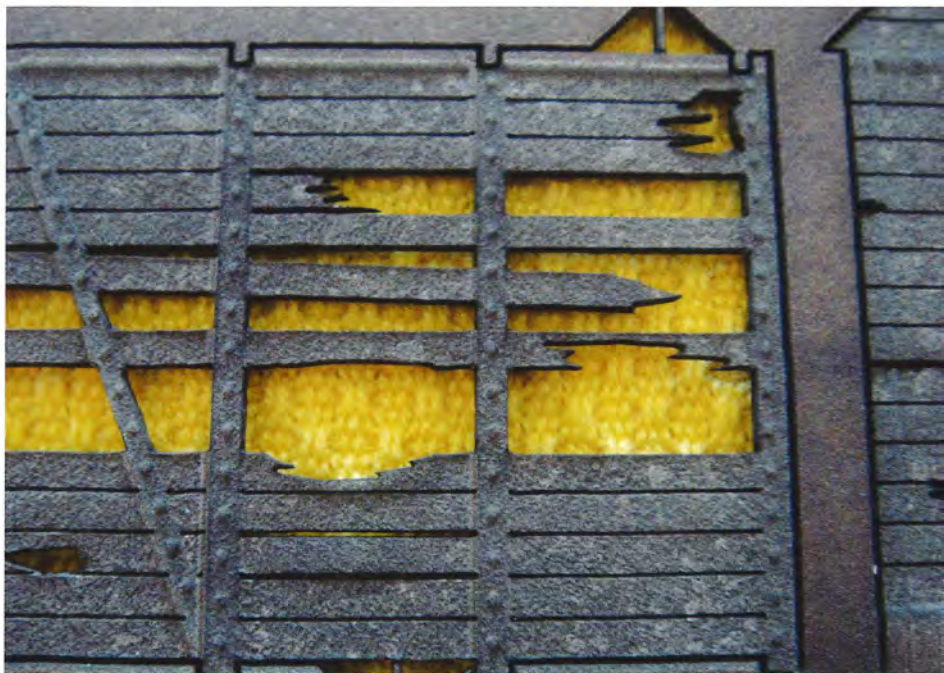
Joswood-vognen og Heljans HD – der er tydeligvis højdeforskel på de to modeller.

det tørrer – og her gør det for en gangs skyld ikke så meget, hvis taget får buler eller lunker undervejs. Jo værre, desto bedre, kunne man næsten sige!

Efter en god times tid kan man så lime taget fast i den anden side, tillige med at tagstøtterne får et lag lim. Taget hvælvles over støtterne og presses fast – husk evt. at rette det lidt til i sider og gavle, så udhænget er ens overalt. Med en skalpel skar jeg et par huller mere i taget. Herefter skar jeg de frønnede sider fri fra arkene, og de kunne nu limes én efter én på vognkassen. Begynd med langsiderne, og sørg for, at de sidder korrekt i forhold til gavle og tagstøtter. Og husk at trykke dem godt fast. Lim derefter gavlene på plads, og til sidst dørene. Disse skal



Tagappet har fin struktur. Bemærk, at der er frit gennemsyn gennem tag og vognside!



Nærbillede af arket med vognsider – der er god struktur i materialet.

monteres i lukket stand, da man ellers kan se undervognens sandwichkonstruktion. Herefter skal hele vognen tørre.

I mellemtiden kan man give den alt for blanke undervogn en omgang mat farve. Jeg valgte Humbrol nr. 67 mat grå, som er velegnet til at illudere en slidt, bedaget undervogn. Måske skal den senere have lidt mosgrøn, muggen patina og lidt rust her og der. Og så var det til at montere de to dele, vognkasse og undervogn – de passer sammen i spænd uden lim. Herefter resterede blot pufferne samt underlagspladerne – disse monteres først på pufferne, hvorefter de limes fast i hullerne på pufferplanken. Desværre er vognen lidt 'højbenet' – dels virker den en anelse for høj, dels sidder pufferne 1-2

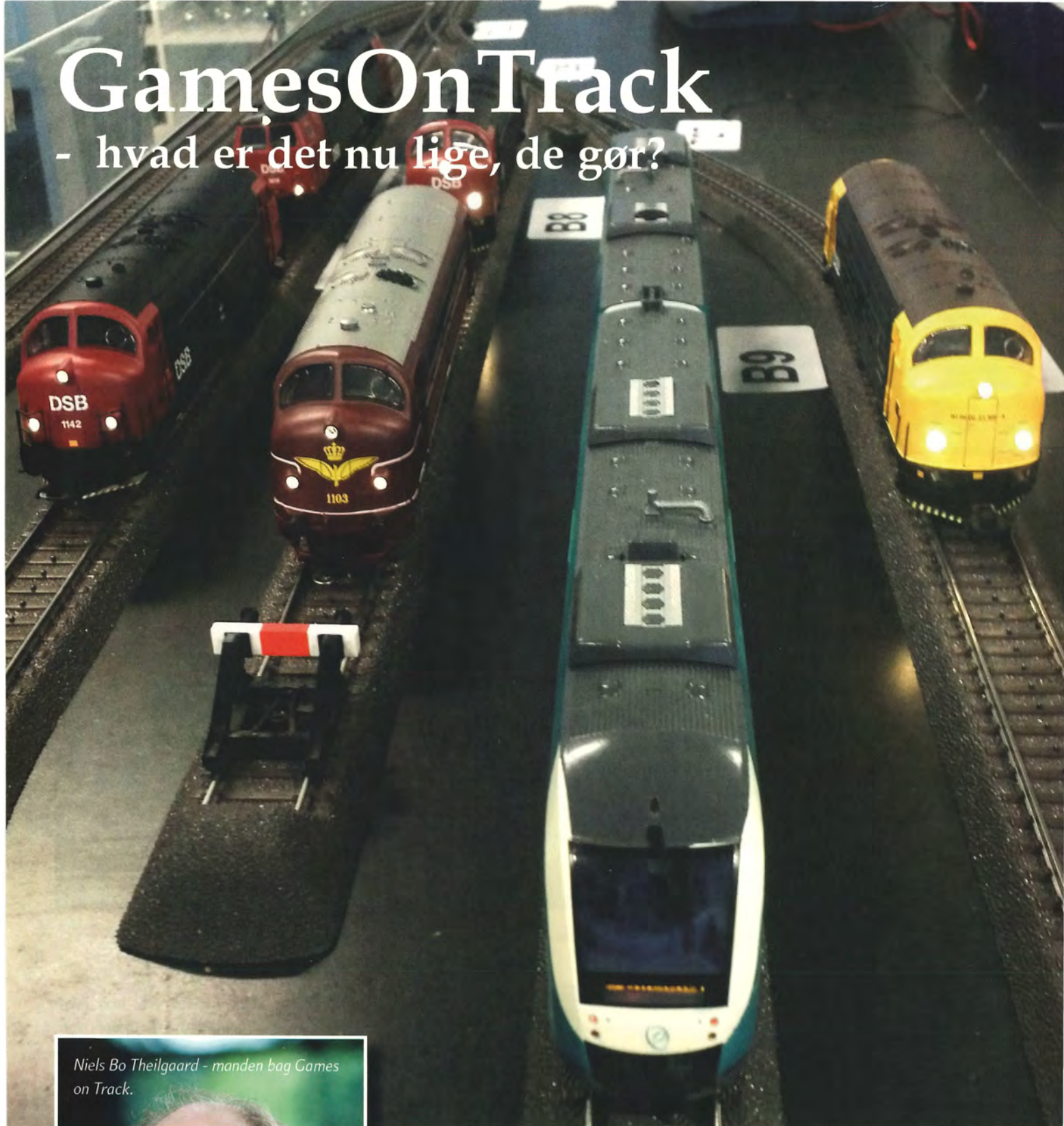
mm for højt. Det bedste ville nok have være at anvende en Heljan-HD-undervogn, men Heljans er for kort til modellen.

Eventuelt kan man give bremseomstillerpladen lidt hvid farve, og i koblingsskakterne kan man anbringe attrapkoblinger – hvis man kan få fat i dem! Hvis man vil patinere vognen yderligere, kan tørfarver anbefales, og yderligere detaljering kunne være tilføjelse af trin, håndbøjler, seddelholdere, bremseklodser, V-armering – men man kan jo også lade som om, at disse dele allerede er fjernet, og at vognen snart har draget sit sidste suk. I hvert fald var bygningen af den udrangerede godsvogn underholdende og lettere, end det forfaldne udseende lader ane.

Joswood art. nr. 19013. Pris ca. kr. 220,-.

GamesOnTrack

- hvad er det nu lige, de gør?



Niels Bo Theilgaard - manden bag Games on Track.



Af Flemming Sæborg

Vi kender Heljan, EpokeModeller og hobby trade/ade som danske producenter af modeller og udstyr til vores modeltog. Men GamesOnTrack er ikke helt så let at finde ud af, de har et lidt mærkeligt navn, og de udstiller på vore messer og kører tog lidt anderledes, end vi plejer. Så vi har begivet os til Holstebro for at finde ud af lidt mere om den virksomhed, og hvad den gør og vil gøre for vor hobby.

Niels Bo Theilgaard stiftede virksomheden i 2007, og han begyndte i 2008 at forme en ide om at få en yngre generation til igen at interessere sig for modeltoget. Et af midlerne skulle være en moderne form for styring, forenkling af det digitale koncept og brug af metoder, som unge mennesker ville finde spændende. Og først og fremmest skal modeltogene køre, de skal ikke samle støv i vitrinerne. Jo mere der kører, des sjovere og mere udfordrende bliver det. Modeltog er ikke beregnet til at holde stille ret længe ad gangen.



Niels Bo fortæller det sådan her: Bedstefar har besøg af 10-årige Thomas. Thomas synes godt nok, at bedstefars modeltog er lidt flot, og bedstefar vil rigtig gerne have Thomas med til at hjælpe sig med at bygge og køre. Tænk hvor herligt, hvis Thomas gad interessere sig for det, og alle de timer, de kunne få sammen. Men Thomas bliver, som mange børn i dag, hurtigt træt og synes, det er lidt kedeligt, for der sker for lidt. Og så er der alle de ledninger, og så kan man dreje på to knapper, og så kører to tog på hver sin runde, og så er det han siger: "Tak, bedstefar, det var sjovt at se, men jeg har lige en aftale med Peter på min PC, vi har lige et spil, vi skal have gennemført, hej hej." Sådan var mine egne børn i hvert fald, lyder det fra Niels Bo.

- Væk er den generation, som skal overtage. Væk er interessen for toget, for motoren, for impulsstyringen, for programmeringen, kurvehastighederne,

relæerne, for byen og landskabet, for alt det, som faktisk kan være en udviklende og lærerig og udfordrende hobby med lige så store oplevelser som Lego Mindstorms. Men for Thomas er det blevet alt for pudset, alt for detaljeret, alt for besværligt, og alt for langsomt – og så det virvar af ledninger og moduler.

- Byg en bane på dit bord, sæt skinnerne sammen, sæt nogle tog på og kom i gang med at lege, flere sammen, sæt en station på og sæt nogle regler for hvordan du transporter passagerer eller pakker og se, hvem der gør det bedst og tjener flest penge. Kom i gang med at automatisere det og brug din konstruktionsfantasi til at lave nogle programmer, så de selv kan tjene pengene for dig. Og brug de virkemidler, som findes i dag og som den unge generation er helt dus med, foreslår Niels Bo som et eksempel på, hvordan man kan udvide legen med modeljernbanen.

Konstant udvikling

- Misforstå mig ikke, jeg synes også, at scenerier er flotte og beundrer den ildhu og tid, vi lægger i det. Jeg respekterer også, at tog er tro modeller, som man gerne vil passe på, de er også dyre. Vi vil bestemt også gerne hjælpe alle modeltogsentusiaster – alder underordnet – med at få det ud at køre, så hurtigt og nemt som muligt. Og vi er helt med på, at ting kan tage lidt tid at forandre.

- Derfor har vi udviklet et styringsprodukt, GT-Command, og et indendørs GPS-produkt, GT-Position, som hver især eller tilsammen hjælper vore kunder med det. Og det ser bestemt ud til, at rigtig mange har fundet både glæde og nye udfordringer ved at bruge det. Desværre tager udvikling tid, og endnu har vi ikke endnu kunnet fjerne den store og dyre digitalstation, endnu må PC'en og mobilen

igennem den for at styre tog, sporskifter og signaler. Vi er dog lykkedes med at fjerne det gamle tilbagemeldingssystem og erstatte det med GPS'en i toget.

- Hvordan virker så den GPS?

- Ja, teknikken i GPS'en baserer sig på en kombination af radio og ultralyd. Princippet virker som en almindelig GPS (en omvendt GPS), hvor satellitter måler afstande til det kørende objekt samtidig, og vha. af matematik og en hel del teknisk snilde med at holde styr på ultralyden får hvert tog en position. På anlægget indlægges en koordinatsystem, som vi kender fra skolen, 0-punkt til venstre, x-aksen mod højre, y-aksen fremad og z-aksen opad, og så kan vi plote hvert tog med GPS hele tiden. I øjeblikket plottes vi 10 tog i sekundet, men er på vej med 20



tog i sekundet. På sporene nedenunder eller på skjulte banegårde må man sætte et par ekstra satellitter op, da vi ikke kan måle afstande gennem træplader.

- Men så skal brugerne jo montere denne ultralydssender og radiochip'en i toget?

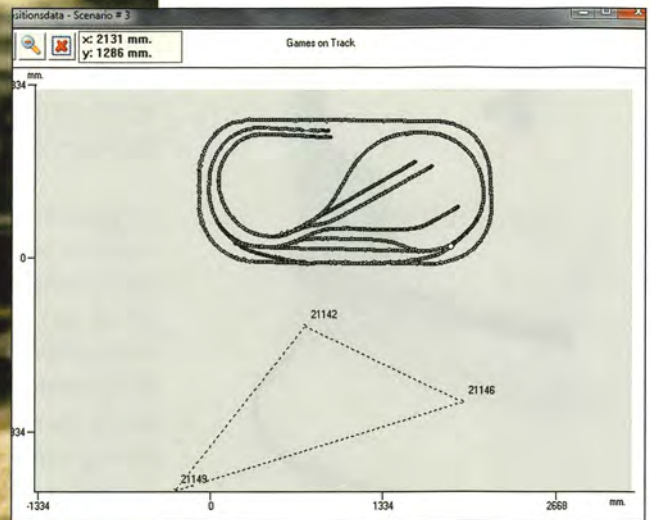
- Ja, det er rigtigt, indtil vi med vores samarbejdspartner Uhlenbrock får samarbejdet GPS-senderen og dekoderen i en chip. Tilbage er kun at skulle anbringe den lille ultralydssender. Den gode nyhed er, at den faktisk ikke længere behøver at sidde i togets tag. Den kan sidde under skjoldet, blot den får en lille 3-4 mm åbning eller en ventilationsrist eller en skorsten eller et vindue i førerhuset til at få lyden ud af.

- Det sjove med en GPS er, at nu kan modeltoget noget helt nyt, tilføjer Niels





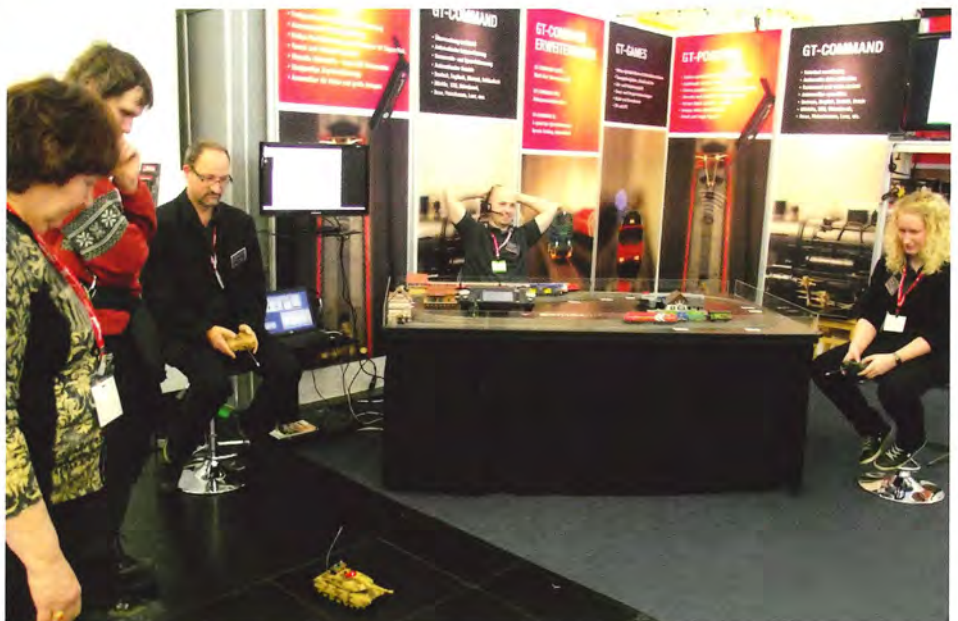
Thomas. For så får modeltogene måske igen den Lego-appeal, som de har mistet.



Bo. F.eks. kan toget selv tegne sporplanen. Vi ved via GPS'en, hvor stærkt vi kører, vi skal ikke længere opdele vore anlæg i isolerede blokke for at få tilbagemeldinger eller bruge moduler, vi kan f.eks. køre med bare to ledninger og fuld automatik (med indbyggede sporskiftedekodere). Og så kan vi lave stor styring eller små sjove aktiviteter ved blot at tegne nogle "blokke" på skærmen, hvortil vi kan knytte både individuelle og generelle styringer. Synes vi, de ligger forkert, tegner vi bare nogle nye. For legen på spisebordet går det meget hurtigere med at komme til det sjove, for entusiasten bliver præcision, indkørsel til skjulte banegårde, langsom opbremsning og det nye "afstandsstyring" muligheder, som IKKE koster en formue i elektronikmoduler, det er bare små SW-moduler, som du kan bruge eller tilpasse. De er med i produktet, og du kan selvfølgelig kalde dem fra din mobiltelefon. - Er der mere i vente?



- GamesOnTrack-visionen standser ikke ved togene. Som bekendt arbejder vi sammen med Fallar om at udvikle et lignende koncept til deres biler. Og vi kunne for den sags skyld også sætte det på et Lego-tog eller et havebanetog eller nogle lastbiler og kampvogne i en sandkasse. Og det standser heller ikke ved GPS'en, fordi vi har endnu et lille stykke vej, inden vi kan erstatte den dyre digitale styreboks. Når banens strømforsyning lige så godt kunne tages fra en billig PC-lader, når GPS'en direkte også kan styre toget, og når sporskifter og signaler blot knappes på, hvor du ønsker det, så er vi nået rigtig langt for både bedstefar og



På Nürnberg-messen 2010 ses bl.a. Finn Lauszus t.v. fra Games on Track.

Hun gør figurerne levende



Lisbet Stevens i færd med at tilpasse en arm til en kommende figur.

Af Flemming Sæborg

Mange besøgende på Danmarks Jernbanemuseum kender figurerne ved togene. Vi har mødt kvinden bag figurerne, Lisbet Stevens.

Lisbet har fået indrettet et atelier i de allerbedste omgivelser, nemlig i den hal på DSBs gamle centralværksted på Otto Busses Vej i København, der kaldes "Museumstog". Her, mellem nye dobbeltdekkervogne og gammelt, bevaringsværdigt materiel former hun sine figurer.

- Hvordan griber du arbejdet an?

- Når jeg har fået en bestilling på en figur, tager jeg over til museet for at se, i hvilken sammenhæng figuren skal indgå – hvordan figuren skal stå, hvilke genstande den evt. skal indgå i forbindelse med. Jeg skal forstå hensigten med figuren. Ofte kan der være tale om en scene fra et ældre billede, der skal genskabes. Derefter går jeg i gang med at forme figuren.

- Hvordan gør du det?

- Jeg bygger i princippet kroppen op over en levende model, som jeg pakker ind i kyllingenet. Efterhånden har jeg opbygget en større samling kopier af kroppe, så jeg kan bruge dem i stedet for den levende model. Jeg kan også kombinere dele fra forskellige kroppe.

- Og hvad er så næste skridt?

- Det er at beklæde netkroppen med gipsgaze. Gipslaget skal være ret tykt – figurerne skal kunne holde til en hel del, for der er mange, der rører ved dem. Derefter kommer arme/hænder og selve hovedet til – det er separate dele, som bliver monteret senere.

- Nogle ansigter virker bekendte – er det efter levende modeller?

- Nej, som regel ikke. I nogle tilfælde kan jeg bruge billeder, hvis de er gode nok – det gælder f.eks. historiske personer som H.C. Andersen og Chr. IX og Dr. Louise på Jernbanemuseet. Det er vanskeligt at genskabe historiske figurer, fordi jeg sjældent har adgang til tilstrækkeligt gode forlæg. F. eks. findes der ikke billeder af

H. C. Andersen i profil. Ofte får jeg idéer til ansigtstyper fra mennesker, jeg møder i bus eller tog. I andre tilfælde kan jeg få idéer fra fotos i avisen. Bedst, hvis det er en kendt person, som ofte gengives fra forskellige vinkler. Det giver mig samtidig den frihed, at jeg kan koncentrere mig om udtrykket, mens ligheden ikke er vigtig. I øvrigt har Glyptoteket en fornem samling romerske buster – kejsere, embedsmænd og andre personer. Her kan jeg i ro og mag fotografere hovederne fra alle sider. Kejser Pompejus vil snart blive portør på museet.

- Hvordan laver du hovederne?

- Det konkrete arbejde med hovedet starter med et lerhoved. Det er den del af figurarbejdet, der er mest krævende og tager længst tid. Når lerhovedet er færdigt, laver jeg en støbeform efter det, som jeg efterfølgende støber figurens hoved i. Gips størkner ved en kemisk proces, og gipsen er derfor våd, når det størknede hoved kommer ud af formen. Så længe hovederne er våde, er det let at arbejde videre på dem med en kniv eller



Et par mandæne rejsende er klar til at tage med den blå restaurantvogn.

- Hvor længe har du lavet figurer?

- Jeg lavede de første i 1985. De første til Danmarks Jernbanemuseum var i 1988. Det er foreløbig blevet til 62 til Jernbanemuseet. Lige nu arbejder jeg på en figur, der rangerer med hest, en "bremser", en "opsynsmand" og en mand med en koblingskrog, og de seneste, der er opstillet på museet, er et par 'banebørster' og nogle rejsende til den kommende sovevogn. Schaffneren (kontrolløren) er opstillet, men mangler uniformen, mens de rejsende står klar i datidens (1955) mundering.

- Hvilke andre figurer har du lavet?

- I alt har jeg med de seneste til Jernbanemuseet lavet 265. Det startede

lignende. Det er en fordel, når hovedet skal tilpasses kroppen og det endelige, præcise udtryk findes. Nogle af hovederne, som skal sættes på de trådkroppe, jeg er i gang med, ligger henne ved vinduet.

- For mig er hovedernes udtryk og deres samspil med kroppens holdning afgørende. Jeg valgte i sin tid, da jeg ved et tilfælde kom til at lave museumsfigurer, at satse på det individuelle udtryk. Det er det, der gør figurarbejdet meningsfuldt for mig, og som nok også er grunden til, at jeg igennem så mange år fortsat har fået bestillinger fra div. museer.

- Hvor lang tid tager det at bygge en figur op fra grunden?

- Cirka et par uger. Dertil kommer så beklædningen – nogle gange kan jeg anvende færdige klæder, men ofte laver Julie Forchhammer tøjet til figurerne. Det er også ofte en vigtig del af figurens



Schaffneren, togføreren, er endnu ikke iklædt uniform...

udtryk, ud over at det skal være korrekt i forhold til tid og evt. figurens arbejde.

med teatermasker i papmaché, som blev til hele påklædte papmachéfigurer, som indgik i en teaterforestilling. En medarbejder fra Arbejdermuseet så forestillingen. Det blev så starten på mit arbejde for de mange museer. Jeg har hørt museumsfolk sige, at Arbejdermuseet skabte museumshistorie, idet "stilen" inspirerede mange andre af landets museer, f. eks. Fregatten Jylland, Dansk Sygeplejehistorisk Museum, Orlogsmuseet, Langelandsfortet og Kastellet for blot at nævne nogle få steder. I begyndelsen var figurerne mindre naturalistiske med et kraftigere udtryk. Teknisk var de svagere, idet jeg jo lærte fremgangsmåden undervejs. Efterhånden fandt jeg en stil, som var tilpasset museernes behov, og en fremstillingsmåde, som gjorde figurerne mere holdbare. De er efter sigende mere holdbare end mange standard-figurer, hvilket har betydning,



Lisbet viser formen til et hovede frem.



En turist i rigtigt rejsekostume med landkort og boxkamera – en anderledes stil end i dag.

- Giver du dine figurer navne?
 - Normalt ikke. Selvfølgelig kan jeg opleve, at de har fået en sjæl, når jeg er færdig med dem. Jeg kan føle en tilskyndelse til at give dem et kys, når de er færdige. De to banebørster, der netop er opstillet, hedder Oscar og Jens, som to ældre slægtninge, jeg kendte i min barndom og som kunne have været dem ca. år 1900, hvor sceneriet med banebørsterne foregår. Jeg signerer altid figurerne med navn og årstal. I øvrigt er værkstedet et dejligt sted at arbejde. Her kommer - af kærlighed til tog - mange forskellige mennesker og arbejder med at restaurere togene, som jo er figurerens verden.

Inden længe kan de seneste figurer ses og beundres i deres rette miljø på museet mellem de gamle lokomotiver og vogne. Og når den gennemrestaurerede, blå sovevogn - som nu er ved at blive sat i stand på værkstedet - kommer på plads overfor, hvor restaurantvognen nu står, vil gamle dages rejsestemning kunne genopleves på fuld kraft.

fordi de typisk anbringes, hvor publikum kan røre ved dem, og væsentligt er det, at de er relativt nemme at reparere. Nogle figurer har "løse" arme, hvis det er en fordel i forhold til formålet.

Jeg har indimellem haft idéer til "frie" figurgrupper, hvor jeg ikke skal tilpasse figurerne et museums behov, så som en gruppe skandinaviske pensionister på Solkysten. Men det er ikke lykkedes mig at løse problemet med værkstedsplads og ikke mindst den blivende efterfølgende placering.

- Er du uddannet kunstner?

- Næ, jeg er psykolog, men jeg har aldrig arbejdet inden for dette felt. Da jeg var færdig, begyndte jeg at illustrere bøger, først og fremmest børnebøger sammen med min mand Claus Senderovitz. Det er blevet til ca. 45 titler gennem årene.



'Skelettet' til en kommende figur. I vinduet hviler flere hoveder til andre figurer.



Spør 1 messe



- Hvor skal vi hen, du? Et par turister på det norske anlæg er vist faret vild.



Broløkke trinbræt fra Langelandsbanen – håndbygget i flot kvalitet.

I slutningen af april afholdt Spor1 Fyn en stor messe i Rolfhallen på Østfyn. Der var udstillet et par store modulanlæg fra Spor1 Fyn, fra Togklubben 1:32 og Spor 1 Trekanten, tillige med nogle andre anlæg, herunder et fra Norge (Arild Tangerud, Proinor). Tillige havde nogle forhandlere, bl.a. Felderbanen, Odense Modeljernbanecenter og Tikøb Hobby og Støberi, fundet vej til messen.

Det var imponerende at se og opleve de store tog for fuld udblæsning. Spor 1 fylder jo virkelig meget, så det at se en tysk E 03'er med en lang række TEE-vogne eller en BR 52 med ægte damp køre på lange strækninger var en oplevelse i sig selv. Lyden er også helt anderledes i denne skala. Messen var pænt besøgt, og mon ikke arrangøren Stefan Hupfeldt her har fået grundlagt en tradition?

Det er i hvert fald tydeligt, at der rører sig meget på dette felt, og Kim Møller fra Tikøb har kastet sig over udvikling af den ene flotte model efter den anden – ikke billige, men til gengæld unikke. Her er nogle indtryk fra messen. Andre deltagere som Poul Asmark, der patinerer modeller og den gruppe af ligesindede, der er ved at genskabe Langelandsbanen i model (1:32), var blandt dem, vi vil besøge i de kommende numre.

Stykgodsvogn fra Langeland, lavet på byggesæt fra det norske firma Proinor.



Indkig i stationen på det norske anlæg



på Fyn

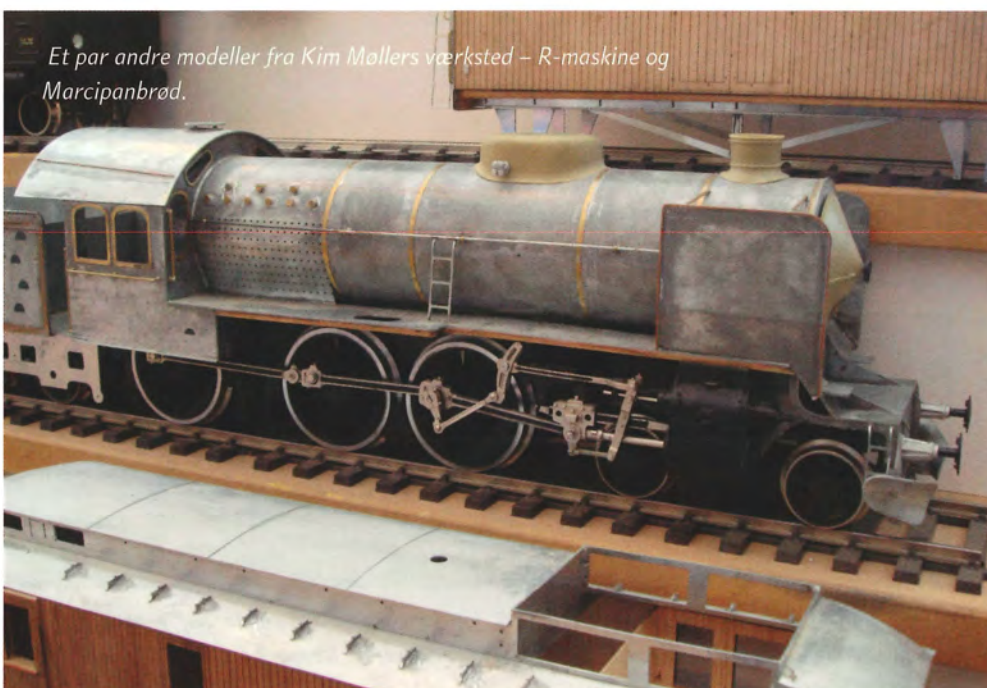


Den norske station.



Traktor 57 'Olsen Banden' i 1:32 fra Tikab Hobby.

Et par andre modeller fra Kim Møllers værksted – R-maskine og Marcipanbrød.



Tur til Åbenrå II



F 431 på havnen i Åbenrå. Tilsyneladende er man ikke vant til at se fotograferende jernbaneentusiaster.

Af Hans Gerner Christiansen

Når man læser mine "rejsebeskrivelser", kan man let få det indtryk, at alle ture var vellykkede, og at jeg fik set det, jeg gerne ville. Men følgende historie vil bevise det modsatte, men der var dog trods alt et lille lyspunkt, idet jeg fik fotograferet noget, der kun var i drift kort tid.

I foråret 1962 – altså netop for 50 år siden – gik der rygter om, at de "høje" F-ere, som kørte mellem Åbenrå og Rødekro, ville blive afløst af MH-ere ved køreplansskiftet. Selvom jeg havde fået en hel del gode billeder, da jeg besøgte den korte bane i 1961, ville jeg gerne besøge den igen for at få nogle flere billeder af togene på fri strækning. Jeg var så heldig i 1962, at jeg holdt første del af min sommerferie, medens vinterkøreplanen endnu var gyldig, så jeg besluttede at tage til Sønderjylland tirsdag den 22. maj.

For at kunne komme ud langs banen ville jeg få min cykel sendt som rejsegods til Rødekro, så jeg var mobil og kunne begynde turen derfra. Som sædvanligt havde jeg købt kort til samtlige stationer på DSB. Da jeg dagen før var kommet hjem fra Rødkærøbro, hørte jeg vejrudsigten om aftenen, og den lød godt. Opklaring vestfra, sagde meteorologerne, så det kunne ikke være bedre, for jeg rejste jo vestpå mod det fine vejr.

Da det første tog kørte fra Åbenrå kl. 14.05, behøvede jeg ikke at stå tidligt op men kunne tage med tog 13, der kørte fra Odense kl. 9.31 og kørte sydpå til Padborg. Det medførte endda gennem-

gående siddevogne til udlandet, som der stod i køreplanen. I Fredericia var der et kvarters ophold, inden toget kørte sydpå, og kl. 11.36 ankom jeg til Rødekro, hvor jeg fik min cykel udleveret. Heldigvis spurgte man i rejsegodsekspektionen i Odense, hvilket tog jeg skulle med, så cyklen kunne blive sendt ekspres. Ellers var den ikke kommet til Rødekro samme dag som mig.

Vejret var noget gråt, men det regnede ikke, og opklaringen kom nok vestfra inden kl. 14.05. Jeg rullede af sted på cyklen, og da det gik nedad det meste af

vejen, var det ingen sag. Jeg kørte ned ad forskellige veje, der krydsede banen, så jeg kunne finde de gode steder, når togene begyndte at køre.

Efter endt rekognoscering ankom jeg til Åbenrå, hvor jeg straks kastede et blik ud mod remisen. Ganske rigtigt, der holdt en "høj" F udenfor og dampede lystigt. Jeg var ikke så heldig som året før, hvor der var 3 F-ere fyret op, men mindre kunne jo også gøre det. Inde i den mørke remise kunne jeg lige skimte en MH, som tilsyneladende var ankommet, så den var klar til at overtage trafikken ved køreplansskiftet



Turens første billede lovede tilsyneladende godt, for der holdt en dampende "høj" F-maskine foran den lille remise. Inde i mørket kunne man lige skimte afløseren. Bemærk den herlige kulbænk til højre i billedet.



Man brugte stadig den sjove treakslede rejsegodsvogn litra EF i persontogene. Til venstre ses lidt af CP-vognen, og bagest i togstammen er tilkøbet en tankvogn uden gennemgående vange fra Gulf.

om få dage. Da der ikke rigtigt skete noget ved remisen, gik jeg lidt rundt og kiggede. Den tidligere SFJ-vogn, IG 20 322, var stadig i brug, selv om den ikke var så fin i malingen, som da jeg så den sidst året før. Foran stationsbygningen holdt den sædvanlige CP samt en af de treakslede litra EF. Mig bekendt var det den sidste DSB-strækning, hvor man stadig brugte de specielle rejsegodsvogne. Jeg har aldrig rigtigt fundet ud af hvorfor. Måske man havde glemt dem. Bagest i toget var en GULF-tankvogn, så det var lidt blandet. Pludselig begyndte F-maskinen at røre på sig, men i stedet for at køre over til toget kørte den ind på et sidespor og gav plads til MH-en, så den kunne komme ud af remisen. ØV, hvad var nu det? Det var da først fra køreplansskiftet, at man skulle



MH 334 med vogne på Åbenrå station



Jeg cyklede ud til en lille dæmning lige udenfor byen, hvor jeg tog et billede af det beskedne tog. MH-erne kunne ved stilstand omskiftes mellem maxhastighed 30 og 60 km/t, hvilket selvfølgelig havde indflydelse på trækkræften. I dette tilfælde kunne toget let fremføres med 60 km/t.



Da jeg kom tilbage til stationen, opdagede jeg, at F 431 var på vej ned på havnen baglæns. Modsat alle andre af DSB's damplokomotiver var styringen omvendt på de "høje" F-maskiner, så selvom det ikke ser sådan ud, kører maskinen altså baglæns. Portøren er på vej til at springe op på trinbrættet. Til venstre holder en splinterny GS-vogn, og bag lokomotivet holder adskillige PT-vogne med presenninger, sikkert læsset med kunstgødning.

bruge MH-erne i stedet for de "høje" F-maskiner. Sikke noget snyd!

MH-en kørte over til toget og blev koblet til det, og jeg tog trods alt et billede af det. Jeg blev også enig med mig selv om, at jeg hellere måtte cykle ud til det første af de udvalgte steder og tage et billede af det lille tog. Da jeg kom tilbage til stationen, var F-maskinen ved at køre ned på havnen, og jeg cyklede efter den, for jeg havde aldrig taget billeder på havnen før. Jeg opdagede, at det var en stor havnebane, man havde i Åbenrå. På et tidspunkt kørte F-maskinen hen ad et sidespor og ind under en stor kran, der kørte på en højtliggende kranbane. Det varede lidt, inden den kom frem igen, hvilket var et held, for jeg løb tør for sort-hvid film og



På min cykel kunne jeg let følge med F-maskinen, og på et tidspunkt drejede den ind på et sidespor, der gik under en stor kulkran. Dampen fra maskinen skjuler noget af kranen, der kørte på en meget høj konstruktion.

måtte skynde mig at skifte. Den medbragte en godsvogn litra QH, da den kom frem igen. Sporet blev skiftet, og det beskedne rangertræk fortsatte videre ud ad havnebanen. Heldigvis kunne jeg cykle hurtigere, så jeg kunne nå at få adskillige billeder undervejs.

Vi endte ude ved eksportmarkedet, hvor F-maskinen hentede en lag række tomme, lukkede godsvogne, som den begyndte at trække op mod stationen. Sidst jeg besøgte banen, var det en mandag, og jeg så, at der kom et langt særtog med levende kvæg til eksport. Det måtte være det, som var blevet tømt inde på eksportmarkedet, og som nu skulle retur.

Rangertrækket holdt pludselig pause, og det gjorde jeg så også. Nu begyndte det at



En QH blev hentet under kranen, og så gik det ellers videre baglæns ad havnebanen, der flere steder havde skarpe kurver, der gik tæt forbi diverse bygninger.



Turen endte ved eksportmarkedet, hvor man hentede et par tomme vogne. Da toget holdt stille, vovede jeg et farvebillede. Foran toget ser det ud til, at man er ved at lægge nye spor. Til højre står en slags container, som må stamme fra en kølelastbil.

regne, hvilket kom som en overraskelse. Hvor i alverden blev den lovede opklaring af? Jeg følte mig endnu en gang temmelig snydt og cyklede op til stationen, hvor jeg kunne stå i tørvejr, medens jeg overvejede den videre færd. Det varede ikke længe, før F-maskinen rullede ind på stationen. Den begyndte så at rangere med vognene, medens jeg fotograferede trods regnen. Til sidst kørte den alene hen til et langt træk godsvogne, som var ankommet fra Rødekro, medens jeg var på havnebanen. Da den trykkede hele trækket ned på havnebanen, tog jeg mit sidste billede af en "høj" F i drift og gik derefter igen over på stationen i tørvejr. Jeg var godt skuffet. Havde det bare været tørvejr, så ville jeg godt være blevet og kunne have taget flere billeder af de MH-trukne persontog, men jeg var ikke klædt på til regnvej.

Jeg besluttede at tage hjem og gik ind på stationen og indskrev min cykel som rejsegods igen og satte mig derefter ind i CP-en og afventede afgang mod Rødekro. Foruden CP og EF var der et par godsvogne med, men det beskedne tog havde MH-en ingen problemer med. Toget fik afgang kl. 16.55 og ankom til Rødekro kl. 17.10, hvor jeg tog turens sidste billede. Kl. 17.19 rullede et MO-tog ind sydfra, og efter stop ved samtlige stationer ankom jeg til Fredericia kl. 19.15. Jeg kunne godt have ventet i Rødekro på tog 14, der var et eksprestog med gennemgående vogne sydfra, men da den lovede opklaring stadig ikke havde vist sig, var det bedre at sidde

i det langsomme persontog end at stå og kigge på regnvejret i Rødekro.

Kl. 19.18 rullede tog 14 ind på Fredericia banegård og afgang igen kl. 19.30, så det var ikke længe, jeg ventede. Min ankomst til Odense var kl. 20.21, og jeg husker ikke, om det stadig regnede.

Da sommerkøreplanen udkom, viste det sig, at jeg havde været heldig, at jeg fik billeder af de MH-trukne tog på Rødekro-Åbenrå, for man indstillede persontrafikken helt på hverdage. Kun søndag aften kørte der en MO-vogn frem og tilbage lige til over midnat, og det fik selvfølgelig også en ende. I dag ligger banen der stadig, men der har ikke kørt tog i mange år på de rustne skinner.



Det var et par udenlandske vogne, der blev koblet til efter QH-vognen. Portøren står forrest på maskinen, som nu kører fremad, selvom det ikke ser sådan ud på styringen. Bemærk den store læsserampe til venstre, formentlig til aflæsning af kreaturer.



Jeg kom først tilbage til stationen og fik et billede, da det beskedne rangertræk rullede ind i regnvejret. Igen viser den lokale ungdom interesse for jernbanedriften.



Medens jeg havde været på havnen, var MH-en kommet med et langt træk vogne, som F-maskinen nu skulle fordele på havnen. Sandelig var der gang i godstrafikken dengang.



Turens sidste billede var dette af mit togs ankomst til Rødekro. Der blev tilsyneladende udvekslet en hel del post på stationen, siden der stod 4 af postvæsenets små vogne på perronen til højre.

Det sker

Tid og sted:

9.-10. juni:

Museumsbanen fylder 50 år.

Kørsel mellem Maribo og

Bandholm med damp og diesel. www.djk.com

17. juni – 2. september (ikke den 19. august)

Syd-Fyenske Veteran Jernbane: Kørsel mellem Faaborg-Korinth.

Endvidere kørsel torsdag 5. juli - 9. august.

www.sfvj.dk

23. juni:

Nordsjællands Veterantog: Sankt Hans-tur Hellerup-Tisvildeleje.

Endvidere kører klubben søndage fra 1. juli - 19. august ture mellem Græsted-Gilleleje-Helsingør.

www.veterantoget.dk

26. juni-19. august:

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm: Åbent alle dage 10-17, dog lukket mandage.

7. juli ungdomsdag (for 12-20-årige).

28. juli: Biler, der fulgtes med sporvognene. Levende musik. Intensiv kørsel denne og næste dag.

18. august: Fiat 500 Klub Danmark besøger museet.

25. august: Aftenåbent 10-22.

26. august: Jazz-koncert med Basie Trust Big Band.

www.sporvejsmuseet.dk

30. juni – 17. august:

Danmarks Jernbanemuseum. Dagligt veterantogskørsel på Havnebanen. Havebane, vippebrædsine.

Se også annoncen i bladet.

www.jernbanemuseet.dk

Med forbehold for ændringer.



Flere pudsiges hjertestykker

Det er svært at holde blikket fra jorden eller asfalten, når man er 'bidt' af spor og baner. Således måtte jeg naturligvis også kigge nærmere på denne interessante sporkrydsning ved Nürnbergs Hovedbanegård for et par år siden. Her har man helt blokeret for muligheden for at krydse sporet, der fører ind i en sløjfe. Sporet, der nu er afbrudt, endte midt i sløjfen, hvor stopbommen var en jernpæl.



Jernbanens guldalder genopstår

Bliv medlem af DWAClub – et nyt initiativ for ambitiøse modeljernbaneentusiaster

Er du interesseret i specialmodeller og specialudgaver af lokomotiver og vogne. Modeller som kun fremstilles i mindre serier og i præcis det antal, der er forudbestilt. Så er DWAClub noget for dig. DWAClub viderefører den tradition for korrekte specialmodeller i små serier af hovedsageligt danske lokomotiver og vogne fra jernbanens guldalder, det vil sige epokerne II og III, som DWA Hobby i mange år har stået for.

Planen er, at medlemmerne af DWAClub hvert år tilbydes et mindre antal specialfremstillede modeller eller bemalingsvarianter fra andre baneforvaltninger af allerede eksisterende modeller – på samme måde som tidligere praktiseret af DWA Hobby.

Disse modeller tilbydes kun til medlemmer af DWAClub, og disse modeller vil ikke komme til salg på anden vis via forhandlere eller via internettet. Der vil kun blive fremstillet det antal modeller, som der er afgivet bestilling på inden en fastlagt deadline. Til gengæld kan hvert medlem af DWAClub normalt kun bestille én model af hver variant. Allerede i løbet af et par måneder kan vi præsentere de første DWAClub produkter, og vi kan love, at der er noget at glæde sig til.

Du er som medlem af DWAClub ikke forpligtet nogen af de tilbudte modeller. Der er heller ikke tale om »løft i flok« projekter.

Det koster ikke noget at være medlem af DWAClub. Til gengæld foregår al

kommunikation grundlæggende pr. e-mail. DWAClub er kort sagt klubben, der kun byder på fordele for dig som ambitiøs modeljernbaneentusiast. Også hvis du på et tidspunkt ikke længere ønsker at være medlem, for så giver du os blot skriftlig besked. Du forpligter dig nemlig ikke til at købe et bestemt antal modeller, inden du kan melde dig ud.

Hvis du ønsker at være medlem af DWAClub, så udfyld kuponen nedenfor, og send den pr. post til DWAClub, c/o Ebert & Ebert ApS, Teknikervej 14, Erritsø, DK – 7000 Fredericia.

Det er også i orden, hvis kopierer kuponen, inden du sender ind, hvis du ikke vil klippe i bladet. Du kan også tilmelde dig på internettet på dwa.hobbytrade.dk

Ja tak, jeg vil gerne være medlem af DWAClub og løbende modtage nyhedsbreve fra DWAClub pr. e-mail.

Udfyldes venligst med blokbogstaver.

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr, by og land: _____

Telefon: _____

E-mail: _____

Dato: _____

Underskrift: _____

Indsendes pr. post til: Ebert & Ebert ApS, Teknikervej 14, Erritsø, DK – 7000 Fredericia.



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

BESØG 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



UNIVERSALSUCTIONBENCHVICE



DU FINDER BL.A. DISSE FØRENDE MÆRKER HOS RISLØV HOBBY:



LightCraft



BADGER

RotaCraft



Risløv Hobby Fridtjof Nansens Plads 4. 2100 København Ø. Telefon +45 35 25 15 73. Mail info@risloev-hobby.dk

RISLØV HOBBY

Danmarks største specialforretning i modeltog ønsker alle kunder en

God sommer!

Hos os finder du altid et stort udvalg i spor

G · O · 1 · HO · N · Z

TRIX

kibri

VOLLMER®

Viessmann
Modellspelewaren GmbH

WIKING

herpa®

Massoth®

märklin

NOCH
...wie im Original

HELJAN

FLEISCHMANN

POLA®

PECO

PIKO
MOBILBÄHNER & GEBÄUDEMODELLE HO

Roco

FALLER

evergreen
scale models

EISENBAHN
KURIER
FORSHED UND MODELL

hobbytrade

LEMKE
Collection

Digital plus
by Lenz

BREKINA
AUTOMODELLE

HO
1:87

Faszination Schmalspur
BEMO
ANSPRUCHSVOLLE SCHWEIZER UND DEUTSCHE
SCHNALLSPUR-MODELLBÄHNER

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

BUSCH

KOMBI MODELL

IGB

LokSound

Uhlenbrock Elektronik

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

Nyheder til modelbanen...

Roco > Nyheder > Femvogns lyntog



Af Flemming Sæborg

Hvad der måske begyndte som en fiks idé for Rocos mand i Danmark, Søren Bendtsen, er nu blevet til virkelighed – femvognslyntoget er på skinnerne.

Der er nok ikke mange, der har set fem- (eller ni-)vognslyntoget i virkeligheden, for det hørte til sjældenhederne, at der blev koblet en ekstra vogn på MA-stammerne. For det første var det besværligt p.g.a. de specielle, faste koblinger, for det andet var der ikke mange reservevogne at tage af, men det kunne altså forekomme. Det kan bl.a. ses på de ret få billeder, der findes af det.

Rocos nye udgave af MA-lyntoget er nu udsendt i epoke IV-bemaling, det vil sige med stort, hvidt DSB på fronten og siderne, hvid midterstribe og mørkere, rød farve på vognkassen (RAL 3001).

Undervogn, skørter og tag er malet gråt. Hele sættet har numrene MA 469, AM 507, BMK 533, BM 523 og BS 486,



altså en dejligt, rodet sammensætning fra hverdagen.

MA-lyntoget er ikke nyt som sådan, det blev første gang udsendt i 2003 og kom senere som 'Sølvpilen', og derfor er der ikke nyt at fortælle om teknikken eller konstruktionen. Det er et velkørende og meget flot sæt, og derved kunne historien slutte – men det fortjener nogle ekstra ord med på vejen.

Nobelt i rødt

Den mørkere røde farve står godt til lyntoget, og det hvide skriftsnit passer meget bedre til dette moderne tog end det antikverede, men dog opfriskede vingehjul, der prægede fronten på MA-lyntoget fra 1963. DSB-logotypen virker mere moderne og passende til dette 'selvbevidste' tog. På vanger og undervogne er der mange, små påskrifter, og restaurantvognen BMk har det korrekte





billeder. MA-vognen har underhængt sneplov af samme type som på Nohab-diesellokomotiverne. Sneplovene blev monteret i tiden efter den katastrofale snevinter 1978-79, hvilket daterer Rocos model til cirka 1980-84. Herefter blev lyntoget malet sølvfarvet og benævntes Sølvpilen eller Stanniolekspressen.

Roco art. nr. 63058 MA 469.
Pris ca. kr. 2.000,-.

antal ruder, heraf to hvidmatterede.

Fronten af MA 469 har hvidt triangellys og to røde slutlanterner uden forkromet rand – på en del MA'er blev den tredje, orange slutlanterne fjernet ved ommalingen, men dog ikke på dem alle. BS-styrevognen har derimod alle seks lanterner i behold, men den orange er blændet af og farvet gul i stedet. Rammerne rundt om kuplen er røde, og såvel motor- som styrevogn har lyskift hvid/rød. Styrken tiltager med farten i analog drift. Trækkraften er enorm, da motorvognen har træk på alle fire aksler og tilmed hæfteringe på den bageste. Mellemvognene vejer stort set intet, så det kan undre, hvad de mange kræfter skal bruges til?

Sættet er vedlagt håndbøjler til montering, men det mangler de ætsede navneskilte. Lyntogene fortsatte i epoke IV med deres velkendte navne (Limfjorden, Kongeåen, Nordjyden, Syd-Vestjyden), og i hvert fald i begyndelsen af epoken kørte de stadig med skiltene, hvilket kan ses på mange



Nyheder til modelbanen...

Roco > Nyheder > Femvogns lyntog - digital udgave



Den digitale version af lyntoget byder på nye, exceptionelle lyde: Såvel motor- som bremselyde virker helt autentiske med 'hvin' fra bremserne ved nedbremsning. I forhold til førsteudgaven (MA 463) er der nu også indlagt andre lyde så som dørlukning, afgangsføjte og – ret finurligt – højttalermeddelelse til brug før afgang. Beskeden her bliver dog overdøvet af motorlarmen, men – det sker jo også i det virkelige liv! Meddelelsen skulle have

været indtalt af Banedanmarks faste speaker på Hovedbanegården, men det lod sig ikke gøre – og i stedet må lytterne nøjes med en anden stemme.

I den digitale version er der fuldt lysskift også i styrevognen BS. Der er dog nogle uheldige bivirkninger mht. belysningen for og bag: På MA-motorvognen lyser slutlanterne svagt igennem, når frontlanterne er tændt, og vice versa.

Det er en (dårlig) arv fra den første MA. Det skyldes genskin fra lysstavene, og det burde have været løst efter så mange år. Lysdioderne er jo forlængst taget i brug ved nye modeller. På BS-styrevognen er problemet det samme, og endvidere er der et par andre, pudsige lysfænomener. For det første stråler lyset ud gennem hullerne til håndbøjlerne. Ved montering af bøjlerne dækkes lyset dog af. Men inde under førerrumskuplen er der et nok så morsomt, gulgrønt lys. Det er lysstaven, som ellers sørger for lys i toplanteren, der lyser her – og som også burde have været afskærmet. Som det er nu, ligner det lyset fra en slikautomat, og det havde lyntoget trods alt ikke installeret!

Under alle omstændigheder er lyntoget – trods de mange år på bagen og de små svipsere – stadigvæk et bekendtskab, der er værd at holde fast i, og godt er det, at Roco nu har smidt de fleste aksler med hæfteringe væk – for dels hæmmer de strømoftagelsen, dels skal lyntoget ikke trække ret meget, vægtmæssigt set. Man kan dog nemt forbedre strømoftagelsen yderligere.

Roco > Nyheder > Forbedret strømoftag på lyntoget



Roco har i bedste mening udstyret det bomstærke MA-lyntog med en aksel med hæfteringe – ganske overflødig, da mellemvognene stort set ingenting vejer, og motorvognen har træk på alle aksler. Strømoftaget kan imidlertid svigte, så derfor skiftede jeg akslen med hæfteringe ud med en "hjemmestrikket" løsning (Roco har løse aksler under nr. 90311).

Jeg tog akslen med hæfteringe og tandhjul ud og bankede forsigtigt akslen fri af hjulene. Montér hjulsættet løst mellem de to kæber på en papegøjetang og bank forsigtigt akslen ud af det ene hjul med en hammer og et søm. Gør det samme for det andet hjul.* Diameteren på hjulet

uden gummiring er cirka 10,4 mm, og i restekassen fandt jeg et Roco-hjulsæt med isolering på 10,6 mm Ø. Akseldiameteren skal være ens (2 mm) for de to hjulsæt. De to hjulskiver blev også her forsigtigt banket løse. Pinol-akslen blev til gengæld noget flad og ubrugelig.

De to hjul – et isoleret og et massivt – skal nu monteres på akslen med tandhjul, og det sker ved, at hjulskiverne forsigtigt bankes ned over akslen. Det lyder drabeligt, men det går nemt. Til sidst kontrolleres den indvendige hjulafstand (ca. 14,3 mm) – sammenlign evt. med et hjulsæt fra en ny Roco-vogn. Akslen isættes med det isolerede hjul i den rette side – pas på, at kontaktstrimlerne kommer inden for hjulene – og bogierammen samt koblingen kan atter monteres. Og nu kører lyntoget perfekt uden strømafbrydelser.

* Normalt anvender jeg Fohrmann-hjulafrækningsæt, men det er p.t. forlagt.



Nyt fra banerne...

Dagens gode nyhed

"Toget er kommet for at blive". Denne gode nyhed diskede gratisavisen metroxpress op med i marts, da de nye tal fra Danmarks Statistik blev offentliggjort. Her viste det sig, at 249 mio. passagerer sidste år tog toget. Til sammenligning var tallet blot på 211 mio. togrejser i 2006, så der er altså tale om en markant stigning - trods de mange trængsler, DSB har måttet slås med de sidste par år. Også privatbanerne havde en stigning på fem procent i passagertallet i 2011. For regionaltogene øst for Storebælt samt for Øresundstogene var der dog tale om et fald i passagemængden i 2011. (metroxpress 22. marts 2012)

Gratis med sporvognen

Fra den 1. januar 2013 bliver det gratis at køre med den kollektive trafik i Estlands hovedstad Tallinn. Meningen er, at byen skal være "Europas grønne bevægelses flagskip", siger borgmesteren Edgar Savisaar. (Kristeligt Dagblad 27. marts 2012)

Storebror hilser

"Så længe jernbanerne dagligt transporterer millioner af mennesker over hele verden, lige så længe har modeljernbaner en fremtid," siger

Märklin i en fødselsdagshilsen til 'lillebror' Fleischmann. "Vi tror, at vor branche efter en til tider meget bevæget fortid står foran en god fremtid, og vi gratulerer derfor som større og ældre bror virksomheden hjerteligt i forbindelse med jubilæet." (Fleischmanns 125-års hæfte 2012)

DSB har besluttet at ændre den "visuelle identitet"

Fra grøn til rød. Det indebærer bl.a., at vingehjul, logoer, tryksager m.v. bliver røde - og dermed mere tydelige. (DSBIdag 30. maj 2012)

Nyheder til modelbanen...

Roco > Nyheder > Habbins



Roco fortsætter stabilt udleveringen af nyheder. I april udkom en ny vogn.

Det er den uhyre lange skydevægsvogn litra Habbins, som blev en af de allersidste godsvogne hos DSB. De 65 vogne blev leveret i 1999 (lejet fra AAE), men allerede i 2001 blev de overdraget til Railion, da man fra politisk hold kort forinden havde ødelagt DSB Gods' muligheder for at køre med gods.

Vognene brød med traditionen med

brunmalede godsvogne, idet gavlerne var lysegrå (RAL 7000). Siderne var blankt aluminiumsfarvede med enkelte hvide felter. Vognene var 23,26 m lange og udnyttede fritrumsprofilen maksimalt.

Modellen – eller en næsten identisk - har været på markedet før, men da det er mange år siden, er det udmærket med en nyudgivelse. Habbins-vognen har nr. 31 86 277 1 753-7, mens den foregående Habbins-model fra 2001 havde nr. 31

86 278 0 673-6. Der er små forskelle på disse to typer, idet Habbins kan laste et par tons mere end Habbins – trods et lidt mindre rumfang.

Habbins-vognen er noget af det allermest korrekte, der er lavet til danske modeljernbaner. De få afvigelser fra forbilledet, jeg har kunnet finde, er seddelholderen, der skulle sidde i andet felt fra venstre, samt det vingskudte vingehjul helt til højre, som jeg ikke har kunnet finde belæg for – men derfor kan det godt have været monteret på nogle vogne i en meget kort periode. Ulempen ved disse moderne vogne er længden, der sniger sig op på 265 mm og dermed gør dem uegnede på mindre anlæg.

Roco art. nr. 66 433 DSB Habbins.
Pris ca. kr. 300,-.



Habbins-vogn i Odense, cirka år 2000.

Roco > Nyheder > 2 vognssæt Hbbilns



Endnu et tovognssæt har set dagens lys fra Roco – det er de moderne, toakslede skydevægsvogne litra Hbbilns, som DSB anskaffede i et antal på 190 stk. i et par serier fra 1987 og frem. Vogntypen var

virkeligheden – og de har numrene 245 7 072-9 og 246 0 021-7. De er revideret hhv. 1993 og 1987. Dette er helt korrekt – vognene i gruppe 246 blev omnummeret i 1993 til gruppe 245, så formelt set har

vognsættet en ret begrænset anvendelse, tidsmæssigt set.

Farve, påtryk og udførelse i øvrigt er helt i orden. Vognene er meget letløbende og har drejelige akselholdere. På den ene af vognene (nr. 072) er et par skemaer på hver side smurt over med maling i en lidt afvigende farve, hvilket ofte skete på materiellet – en fin detalje, som Roco har husket at få med. Lidt patinering vil give vognene det helt rigtige udseende. Der er vedlagt en pose med håndhjul.

Roco art. nr. 67031 2 x Hbbilns.
Pris ca. kr. 475,-.



meget karakteristisk med de oprindeligt blanke skydevægge og den store højde. På gavlene var der anbragt store, gule håndhjul til at bevæge skydevæggene.

Modellen har været på markedet før, men den tåler udmærket en gentagelse. Da der ertaleomen europæisk standardgodsvogn, er den stort set identisk med vogne fra andre baneforvaltninger og i meget høj grad korrekt. Mest iøjnefaldende 'fej' er vel seddelholderen, der skulle sidde i andet felt fra venstre. De to vogne er rene og pæne – det var de ikke ret længe i



Hbbilns 245 7 055-4 i Svendborg 19. dec. 1993. Foto Spor og baner.

Nyheder til modelbanen...

Fleischmann > Nyheder > Dansk Soyakagefabrik Ze 503550



Fleischmanns model er ikke korrekt, den er blandt andet cirka 10 mm for kort og har kun fem felter mod forbilledets seks. Også m.h.t. detaljer afviger den på flere måder – således er stigen placeret i gavlen, og rækværket på taget mangler. Opbygningen er for lille, det lille skilt med påskriften 'KLOR' ved gavlen mangler, og sådan er der mange afvigelser. Når den alligevel er tiltalende og overbevisende, skyldes det, at modellen trods alle fejl minder meget om forbilledet. Påskrifterne er godt udført – her kan man f.eks. notere sig, at cifrene er skrevet med en afvigende type. Modellen er – lige som kadavervogner for nogle år siden – et

Chr. Olsson-tankvogne er i vælten for tiden. Fleischmann har udsendt deres bud på en klortankvogn.

Der er tale om en meget speciel type, nemlig den træbeklædte tankvogn Ze 503550, som blev bygget af Chr. Olsson til Dansk Soyakagefabrik i 1952. Tankvognen var meget påfaldende, da den på den ene side kunne minde om en klassisk, hvidmalet vogn, men på den anden side var meget lav og lang – og tilmed havde en opbygning på taget, stiger ned langs siden, flerfarvede påskrifter og bremseplatform. Træbeklædningen skulle isolere og beskytte mod solens opvarmning.



Forbilledet for Fleischmann-modellen. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum



kompromis, som man kan synes om – eller lade være.

Sjovt nok optræder samme vognnummer senere i historien, hvor vognen har mistet træbeklædningen og ligner en almindelig, lavstammet tankvogn med gennemgående vanger.

Fleischmann art. nr. 5449 06
DSB Ze 503550 Dansk Soyakagefabrik.
Pris ca. 275,- kr.



En 'syltet' historie...

I sidste nummer af Spor og baner gennemgik vi Brekinas nye skinnebus fra Sild. Desværre nåede et par billeder fra Hans Gerner Christiansen ikke at komme med. Noget tid senere kom den mere spraglede modelvariant af skinnebussen med NIVEA-reklame på, så derfor bringer vi såvel forbillede som model her – og ligheden er slående, også selvom vi ikke havde et klitlandskab til rådighed. Tænk, hvis bare sådanne køretøjer stadig fandtes i drift heromkring!



Borgward-skinnebus med bivogn i Westerland 26/8-1967. Foto HGC.



Brekinas forbillede LT4 på vej sydpå syd for List 13/9-1970. Foto HGC.

Nyheder til modelbanen...

Brawa > Nyheder > Type Dresden



Østrigsk standardgodsvogn fra Brawa

En af mellemkrigsårenes tyske, lukkede standardgodsvogne var den langbenede type 'Dresden', senere litra GI, der blev

(til russisk bredspor) og fik derfor hvide pufferholdere. Efter den Anden Verdenskrig blev vognene spredt over store dele af Europa, og en hel del havnede i Østrig, hvor de blev overtaget af De Østrigske Forbundsbaner, ÖBB. Det var godsvogne, der især var velegnede til lettere og voluminøse godsarter. Nogle vogne havde bremsehus, men de fleste var uden.

Med tiden fik de monteret længere og blødere fjedre med henblik på øget hastighed, således at de også kunne indsættes i persontog, og de sidste vogne forsvandt først i løbet af 1980'erne. Kun ganske få er bevaret til museumsbrug.

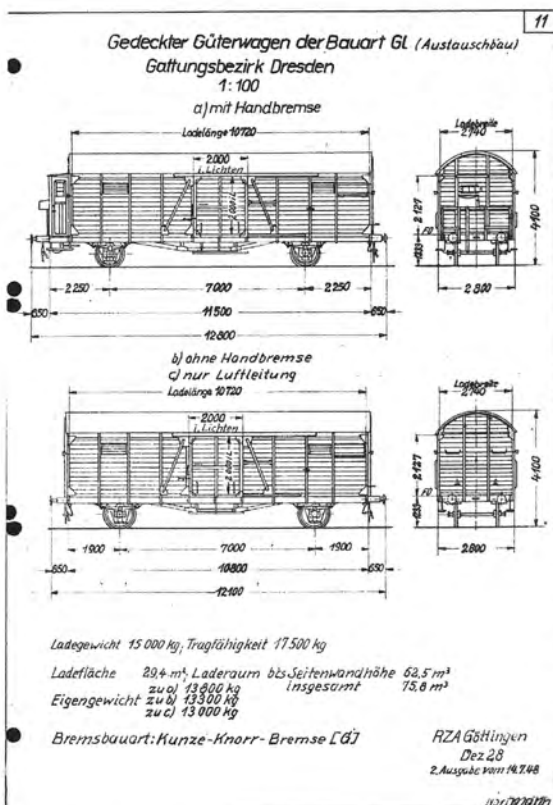
Modellen fra Brawa udmærker sig ved, at den er helt på højde med tidens krav. Målene er nøje overholdt. Hovedparten af detaljer er monteret på forhånd, og de forskellige påsatte dele er enten ultratynde plaststøbninger eller metaldele (håndbøjler, slutsignalholdere m.v.). Farven er mat mørkebrun med let patineret tag, lidt lysere end DSB's gamle mahognifarve til godsvogne,

jernbanefolk behøvede i hvert fald ikke briller for at se litreringen!

Undervognen behøver heller ikke at skamme sig. Bremseklodserne sidder korrekt ved kørefladerne, hjulene er profilerede, og trin og andre undervogndetaljer er særdeles fine, korrekte og spinkle. Faktisk for spinkle, for et af hjørnetrinene knækkede af ved den mindste berøring. De lange håndbøjler er til gengæld ret fleksible, lige som de lange trinbrætter er det. Pufferne er uden fjederfunktion. Der er vedlagt koblinger og bremse-slanger. GI-vognen er en flot og vellykket konstruktion, og mon ikke vogntypen har været på besøg i Danmark fra tid til anden – udenlandske godsvogne optrådte jo i snart sagt ethvert godstog, der kørte på danske skinner.

Brawa art. nr. 48696.

Pris ca. kr. 330,-.



bygget i et antal på 5.600 stykker. Nogle blev bygget med henblik på hjulskift

og påfaldende er de store typer, der er anvendt til påskrifterne – de østrigske





Af Rolf Brems

Med Pikos model af et Vossloh 1206-lokomotiv og i dette tilfælde en model af et privatejede lokomotiv fra Colas har firmaet taget endnu et skridt frem mod tidligere tiders markedsandele. Piko var fra midten af 1960-erne og 20 år frem en relativt stor producent af modeltog i skala N. Da Piko lå i det daværende Østtyskland (DDR), blev forbillederne oftest hentet herfra, men de lavede dog enkelte modeller af vestlige tog, her i blandt en model af en dansk MY. Køreegenskaberne for denne var dog ikke overbevisende, og størrelsen var nærmere 1:150. Modellen var dog mere korrekt end Minitrix's, som havde et norsk forbillede. Forbilledet er som sagt fra lokomotivfabrikken Vossloh, som har opkøbt både MAK's og Siemens' lokomotivfabrikation, og som blev leveret i et antal på 170 stykker fra 1999 til 2005 til de belgiske jernbaner SNCB. Motoren i denne version var en sekscylindret rækkemotor med et hydraulisk gear fra Voith.

Colas blev stiftet i 1924 af to englændere, som havde taget nogle patenter på anvendelsen af bitumen og som navngav produktet Cold Asphalt, deraf navnet Colas. I 1929 overtog SHELL Colas, og det udviklede sig siden til verdens største firma indenfor bygning af infrastruktur, herunder anlæggelse af jernbaner. I 2007 blev Colas Rail stiftet ved opkøb af bl.a. det franske SECO og det engelske Amec Spie Rail, og Colas Rail beskæftiger i dag 3.600 medarbejdere.

Modellen

Modellen ligger godt beskyttet i æsken. Vær forsigtig, når du tager den ud, håndbøjlerne kommer let i vejen. Modellen er yderst detaljeret, påskrifter - og dem er der en del af - er klart læselige, selv de mindste kan læses, dog med lup. Modellen vejer 58 g, og det må siges at være i underkanten, men det er svært at finde plads til mere vægt i modellen. Længde- og breddemål holder sig inden for én millimeter. Farven, striben og logoet ser helt rigtige ud. Overdelen er af metal ligesom håndbøjlerne. Tandhjulene er af plastik. Modellen har to friktionsringe,

én på hver bogie, og den er udstyret med NEM-skakt.

Der medfølger en fin tegning med, hvordan den skal adskilles, samt en komplet liste med reservedelsnumre.

Køreegenskaberne er helt fine, den sætter i gang ved helt lav spænding, hakker dog en anelse, men når den får lidt mere at leve af, kører den jævnt og med et acceptabelt lydniveau. Trods to svinghjul har den ikke meget udløb. Den har fint kørellys, men kun i køreretningen. Jeg satte den på min svenske del af anlægget og lagde hårdt ud, hvor den skulle trække op ad en stigning på 3 % med syv containervogne på krogen, det er det, som jeg normalt trækker op med mine svenske RC- og DU-lokomotiver. Den kunne lige klare fire vogne, før den stallede, men med 20 g mere ballastvægt gik det bedre. På vandret strækning trak den fint. Men da den nåede ind i den første kurve, stoppede den, ja den kortsluttede. Jeg løftede lokomotivet og vendte det 180 grader, så kørte det igen, men stoppede derpå i en modsatrettet kurve.

Nå, lokomotivet skulle jo alligevel skilles ad, så af med førerhuset. Det sidder rigtig godt fast, så håndbøjlerne er igen i fare, for der skal vrikkes med fast hånd. Når det er løst, skru da de to skruer ud og løft hele overdelen af, start med bagenden (den korte snude). Derefter kan printpladen afmonteres. Der er monteret NEM-stik for dem, som vil køre digitalt.

Årsagen til fejlen var en lodning på den ene bogie, som rørte ved metaloverdelen, en bagatel. Ærgerligt på et nyt lokomotiv og et svigt i egenkontrollen hos Piko. Motoren er fra MOTRAX, men Piko oplyser ikke, om den er fempolet, hvilket jeg nu tror, den er.

Alt i alt syntes jeg, at det er en rigtig fin og velkørende model på niveau med de gængse mærker og så i en prisklasse, der ligger noget under konkurrenternes.

Piko 94182 G 1206 Colas Rail.

Pris ca. kr. 650,-.

Nyheder til modelbanen...

Piko > Nyheder > SNCF godsvogn



Piko har udsendt en ny, lukket godsvogn fra De Franske Statsbaner, SNCF. Der er tale om en UIC-standardtype, næsten i stil med vore egne Gs-typer. Der er dog markante forskelle: For det første er hele vognen inkl. tag og undervogn rustbrun og pladebeklædt – men det var franske godsvogne førhen. Endvidere er der mange afvigelser mht. detaljer i forhold til UIC-typerne – f.eks. er der sikker på nogle sidepaneler, forstærkede endegavsprofiler og håndbremsehjul på vangerne.

Bortsalg / God handel

Vi har tømt OKT's forretning og lager:
Vi sælger alle disse varer - ca. 3000 numre
fra forskellige kendte og mindre kendte
producenter til rene spotpriser!

F.eks. ætseplader traktor 70 (295.-) - **NU 150.-**
Viesmann/OKT gennemkørselssignal (575.-) - **NU 395.-**
HT, Heljan, Acme m.fl. vogne **-30% -40%**
Lokomotiver fra Roco, Hobby trade, Heljan m.fl. **-30%**
Masser af Peco, Tillig og Piko spor og sporskifter
Masser af tilbehør **-30-50%**

Vi opstiller stort telt ved vores forretning, hvorfra salget
foregår - inkl. forfriskning.

**LØRDAG DEN 30. JUNI OG
SØNDAG DEN 1. JULI
BEGGE DAGE FRA KL. 11.00 - 16.00.**

Vi henter og bringer dig til Tranbjerg station - ring blot efter
chaufføren, 4054 3409. Tilbuddene gælder kun disse to dage.



Skovgårdsvej 5 · 8310 Tranbjerg J
Fax 86 29 99 34 · Mob. 40 54 34 09 · 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.

Vognen er litreret SNCF Kv 291333 og er revideret 31.5 63, altså en ren epoke III-vogn. Litringen kan synes mærkelig set med vore dages briller – K-litringen bruges normalt til åbne godsvogne (Ks, Kbs m.v.). I Frankrig anvendte SNCF derimod fra 1949-65 litra K til at betegne lukkede godsvogne med jalousier (til langsomme tog), mens underlitraet v angiver, at vognen har håndbremse, der kan betjenes fra jorden. Litringen er altså i orden.

Vognen er som nævnt påfaldende med den helt brune farve. Desværre virker den ret plasticagtig, da vognkassen ikke er malet. Tillige er graveringen af vognkassen temmelig 'flad', således at lemme, beslag, dørlåse og andre detaljer virker livløse, mens undervognen er acceptabel. Der er ingen løsdele, der skal monteres, færgeskroge er markeret med gul farve, håndbremsehjulene og de to håndbøjler er monteret, og dermed holder detaljeringen sig i ret snævre rammer. Med lidt diskret patinering kan vognen komme til at se helt fornuftig ud, og – som ofte nævnt – så bør næsten alle godstog indeholde en eller flere udenlandske vogne.

Piko art. nr. 54982. Pris ca. kr. 170,-.

Modeltogsmesse

i Stoholm Fritids- og Kulturcenter
ved Viborg
den 6. og 7. oktober 2012



Det tyske tilbehørsfirma NOCH har gennemgået en rivende udvikling gennem de seneste år. Sidste år kunne firmaet fejre 100 års jubilæum, men det har ingenlunde fået Noch til at hvile på laurbærene. I år kommer der atter en kolossal mængde af nyheder fra firmaet – så mange, at nyhedskataloget er på hele 40 sider.

Vi har plukket i det og viser her nogle af de ting, der er i vente. NOCH er nok mest kendt for landskabsmaterialer, og her sker der en konstant produktudvikling med henblik på at skabe de mest realistiske træer, buske og øvrig vegetation. Således kommer der en ny træserie på markedet til efteråret.

Det særlige ved disse træer er, at selve stammen med kronen laves af fleksibelt kunststof, der dernæst bemales med specialtræfarve. Herefter hånddekoreres træerne med to forskellige former for 'løv', hvilket skulle give en mere realistisk virkning i kombination med den tredimensionelle krone. I første omgang kommer træerne



Nyheder til modelbanen...

Noch > Nyheder >



i forårs- og sommerudførelse i fem- og tistyks pakninger. Dertil kommer grønne og blomstrende buske. Blandt de andre nyheder er et overgangssæt til banegårde. Det består af et antal laserskårne 'brædder' til at lægge mellem sporene. På samme måde kommer der et sæt brædder til baneoverskæringer vej/bane med noget længere planker.

NOCH er også inportør af Kato, Athearn

og Classic Metal Works. Bag dette sidste firma gemmer sig meget attraktive, amerikanske bilmodeller i N og HO. Blandt årets nyheder er den klassiske bilmodel De Soto fra 1950'erne – store vogne, der overstrålede selv Buick, Oldsmobile, Pontiac og Packard. Særligt berømt blev denne model p.g.a. den markante grill, også kaldet vandfaldet. En anden bilmodel af interesse for det svenske marked må være GMC Transitbussen i metaludførelse.

Den er næsten identisk med de klassiske, rød/cremefarvede Stockholm-busser, der mellem 1954-67 prægede trafikken i den svenske hovedstad (dengang dog med venstrekørsel). Modellen udsendes i såvel N- som HO-udgave i flere farvesammensætninger. Vi vender tilbage til denne model, når den kommer på markedet.





NOCHs nye 'klaphuse'

NOCH har igennem det sidste årti stået for en række nyudviklinger på tilbehørsområdet. Blandt de seneste er kartonhuse med en særlig teknik, herunder bemaling ad flere omgange.

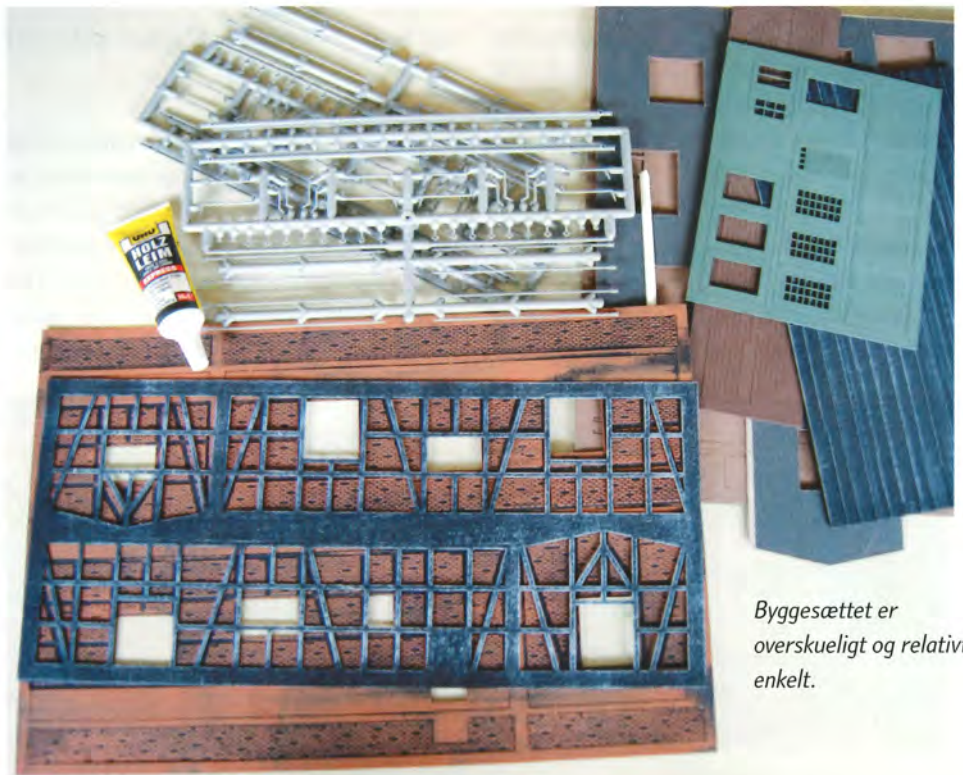
Det specielle ved NOCHs kartonhuse er, at grundstrukturen – vægge samt bund – blot skal klappes sammen og limes, hvorefter man har en stabil og solid konstruktion, som så dekoreres med facadeelementer m.v. - og dermed færdig, kunne man sige. Det kræver dog lidt arbejde, inden man når så vidt. Vi har prøvet kræfter med det nye pakhus, "Tannau", der er en bygning med pæne dimensioner (190 x 70 x 74 mm + udhæng).

Sættet vejer godt til. Det ses også ud af materialetykkelsen, som på nogle dele er 2 mm. Byggevejledningen er udførlig og godt illustreret, og det er nemt at få overblik over delene, der ud over kartonarkene består af to plastark med tagdele samt en matteret vinduesfolie. Endvidere er vedlagt en lille tube UHU-trælim. Indvendigt i æsken er der trykt en række (tyske) stednavneskilte i H0, TT og N til at klippe ud – en god idé.

Følger man vejledningen, går samlingen

af væggene nemt for sig, og limen binder i løbet af få minutter. Alligevel er det en god ide at alliere sig med et par elastikker samt klemmer eller lignende til at fastholde delene. Når den indre ramme er samlet, kan man lade den hvile og f.eks. skære vinduer fri og lime 'glas' (mat folie), sprosser og rammer sammen.

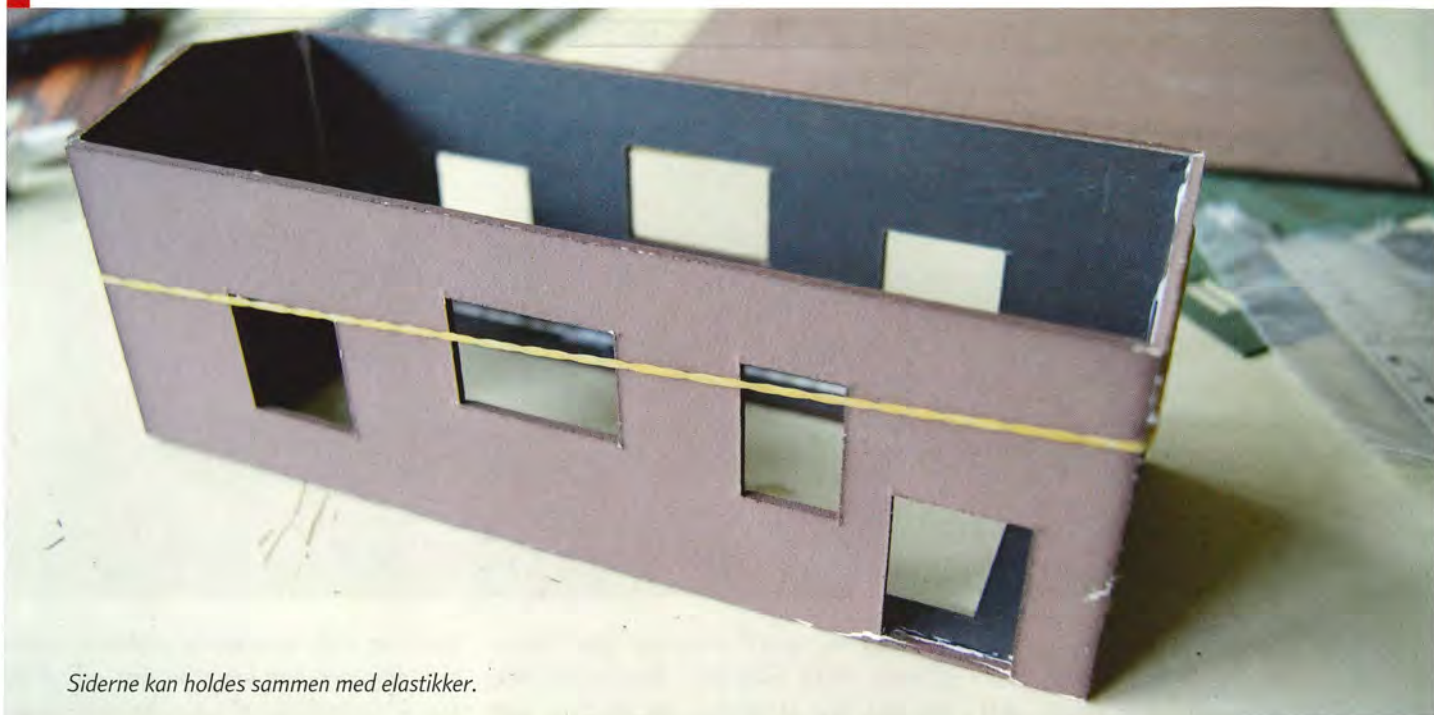
Herefter skal murværket monteres. Man skal lime den ene langside fast og sørge for, at der stikker ca. 1 mm ud i hver ende. Lim derefter gavlene på plads inden for disse ender og sikre*, at fugerne flugter i samlingerne. Til sidst limes den anden langside fast. Bagefter gøres lige sådan med bindingsværket, og til sidst kan man lime soklen (mursten) fast.



Byggesættet er overskueligt og relativt enkelt.

Nyheder til modelbanen...

Noch > Nyheder >



Siderne kan holdes sammen med elastikker.

Nu kan man samle taget, der består af flere dele. Det går hurtigt, og husk at 'knække' det i vinkel, inden limen størkner. Herefter kan vinduer og døre monteres. Hvis man vil have indretning i pakhuset, kan man lave det nu, men man kan også vente – i så fald skal taget ikke limes fast, og vinduerne ikke mætter. Af afsluttende arbejder er påsætning af læsserampen nok det mest besværlige – på en eller anden måde mangler der en form for afstivning inde under den.

Tagrenderne er et andet, ømt punkt ved byggesættet. De medfølgende dele er for korte, hvorfor der skal skæres og klistres fra de medfølgende ark. Det

kan ikke undgås, at snitfladerne træder tydeligt frem – ærgerligt ved et ellers gennemarbejdet byggesæt. Som det sidste skal nedløbsrørene monteres, og NOCH har også lavet vægholdere til rørene. Det betyder, at der skal bores 1,2 mm huller (ikke 1,9 mm, som der står i vejledningen!) ned langs endesiderne. Og så er pakhuset færdigt.

Delene – vægge samt tag – er patineret på forhånd. Man mærker det ved murstenene, hvor farven smitter af. Taget – det er tagpap – er ligeledes patineret og bagefter lysnet med hvid farve langs banerne. Det samme gælder bindingsværket, der nogle steder ser ud, som om det har fået rimfrost.

Det er nok lige i overkanten af patinering – da bygningen qua retlinetheden ellers ser ret velholdt ud, skulle bindingsværket ikke have så meget patina. En anden ting, der skærer i øjnene, er den ret grove, nærmest landlige struktur i bindingsværk og mursten, hvor jeg foretrækker Auhagens mere subtile gravering på deres bindingsværkshuse af plast. Ikke desto mindre er det hurtigt, sjovt og interessant at bygge NOCHs modeller, og der findes allerede mange forskellige bygninger at vælge imellem.

**NOCH art. nr. 66 102 "Tannau",
pris ca. 350,- kr.**



Detaljer af det grove bindingsværk.





märklin

Lavpris på C-skinner
- Spar op til 65 %

Artikel nr.	HK-pris	Artikel nr.	HK-pris
24001	55,-	24430	26,-
24064	19,-	24530	27,-
24071	21,-	24611	96,-
24077	15,-	24612	96,-
24088	121,-	24624	352,-
24094	16,-	24630	198,-
24107	14,-	24640	96,-
24115	15,-	24649	91,-
24130	7,-	24671	96,-
24172	15,-	24672	96,-
25188	15,-	24711	148,-
24194	69,-	24712	148,-
24206	15,-	24740	110,-
24207	15,-	24912	30,-
24215	16,-	24922	35,-
24224	17,-	24951	35,-
24229	21,-	24977	38,-
24230	17,-	24978	71,-
24236	21,-	24994	69,-
24294	69,-	24995	91,-
24330	22,-	24997	121,-
24360	27,-		

Roco



Roco 66968 DSB "Lauritzen" vogn
Nyhed kun 325,-

Ny trailer og litrering

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,-

hobby trade



Hobbytrade: DSB MT grøn 152 el 157
Normalpris op til 2495,-
DC udgave 945,-
AC udgave 1245,-
DC/AC med lyd 1845,-

Roco



Roco DSB MA lyntogsæt 5-vognsæt
katl. 63058 **DC-analog 1895,-**
atl. 63059 **DC dig+lyd 2395,-**
katl. 69059 **AC dig+lyd 2545,-**

Vi har dem i AC!

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 66031 DSB "hbblins" vognsæt
Nyhed kun 385,-

FLEISCHMANN



Flei. 521605 DSB PT-vognsæt m.pre
Nyhed 445,-

FLEISCHMANN



Flei. 544906 DSB "DS" klorvogn
stærk pris, kun 225,-

HK-modeller/ HELJAN



Nordjyske Jernbaner M17 MY-- eksakt 1:87 --forventet levering til oktober!!

DC 1595,- **AC 1795,-** **AC/DCversion med lyd**

Begrænset antal
- forudbestil nu!



5207

Bjh 304

LEVERINGSKLAR

kr. 450,-

5206

LJ B 78

LEVERINGSKLAR

kr. 450,-



5207



5206

PÅ VEJ: DSB CM-VOGNE I SPECIALFREMSTILLEDE TEAK-FARVER!



LEVERING JUNI / JULI 2012

- | | | |
|-------------|------------------------|-----------|
| 5101 | CMM 2404 berlinerbogie | kr. 565,- |
| 5102 | CM 2084 træebogie | kr. 565,- |
| 5103 | CM 2090 træebogie | kr. 565,- |
| 5104 | CM 2099 træebogie | kr. 565,- |

Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer og udsolgte varer. Prisene er vejledende udsalgspriser. CM fotos er produktions-fotos.