

Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

DKK 110

SEK 145

NOK 130

4/2012

Kørsel er sagen

Side 5



[www.facebook.com/
sporogbaner](http://www.facebook.com/sporogbaner)

ISSN 2245-4039



Jubilæum på Museumsbanen

Side 8



Nyt styresystem fra Roco

Side 53



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

Demodage / Husmesse

Fredag d. 7. september kl. 12.00 - 18.00

Lørdag d. 8. september kl. 10.00-15.00

Fredag

Märklin digitalstyring m. centralstation og mobilstation præsenteret af Dieter Lorenz og Claus Aaltonen fra Märklin.



Games on Track, modeltog næsten uden ledninger, stemmestyring, positionering, Niels Bo Theilgaard.

Demo **Noch** grasmaster

Lørdag

Roco/Fleischmann ny generation af modeltogstyring Z21 via Smartphone eller tablet præsenteret af Søren Bendtsen fra Roco.



Games on Track - modeltog næsten uden ledninger, stemmestyring, positionering, Niels Bo Theilgaard.

Poul Asmark Models - patinering af loks og vogne.

Kom og besøg os, få svar på dine spørgsmål og bliv informeret om den digitale verden og alle dens muligheder.

Begge dage gode tilbud.

Der er desværre ingen parkering i gården den dag, da arrangementet foregår i telt samme sted.

Forbehold for ændringer se program på www.Felderbanen.dk

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. 4

Trofaste læsere af Spor og baner vil nok bemærke, at dette nummer er lidt anderledes end de første tre. Bladet er blevet mere kompakt, og der er i dette nummer gjort mere ud af gennemgangen af modelnyheder, uden at det historiske stof har måttet undværes. Vi indleder nu en kampagne for at få tegnet flere abonnenter. Som noget nyt vil ikke kun den, der får en eller flere af sine venner til at tegne abonnement, en flot gave som tak, også den nye abonnent får en velkomstgave. Der er flere ting at vælge imellem (se også s. 20).

Der er efterhånden så mange nyheder af modeller at vælge imellem på markedet, at det lønner sig at være kritisk ved indkøbet. For nogle er det måske knapt så væsentligt, om en model svarer nøje til billedet, mens det for andre er altafgørende. Under alle omstændigheder er det forbavsende, at der i dag stadig sendes produkter ud, der bærer tydelige tegn på sjusk i research-arbejdet eller manglende slutkontrol. Der er en række fremragende jernbanehistorikere herhjemme, som producenterne kunne tage med på råd, når de beslutter sig for nye modeller. Retfærdigvis skal det siges, at de største producenter benytter sig af fagfolkens ekspertise, men ind imellem dukker der kedelige 'smuttere' op. Det kunne undgås ved lidt mere kontrol.

Fra 'modeljernbanernes moder', Märklin i det sydtyske, lyder meldingen på, at det går fremad, og at virksomheden atter ser lyst på fremtiden. Det har været nogle drøje år for firmaet, så forhåbentlig er der hold i optimismen. Også på den hjemlige jernbane-arena er der tegn på bedring. Således vides det, at indsættelsen af det første IC4 i normal drift i juli mellem Århus og Esbjerg forløb glat. Man kunne i dagens radioaviser løbende følge med i, hvorledes turen gik, og hvordan passagererne oplevede vidunderet, og at toget til slut nåede frem til sin endestation. Alene det må siges at være en præstation, og måske kommer alle 83 togsæt med årene ud at køre. Det kan blive århundredets tekniske bedrift.

En anden, væsentlig nyhed er Rocos nye styresystem Z21, som netop er kommet på markedet, i første omgang blot 800 stk. Vi kommer senere med en afprøvning af det – der vil nok være



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. 595.-

EU: Seks numre af Spor og baner kr. 690.-

Udenfor EU: Seks numre af Spor og baner 792.-

Annoncer:

Tilbydes som helside, halv eller kvart side.

Materialefrist er den 14. i måneden før
udgivelsesmåneden.

Materiale vedr. annoncering skal sendes til:

Sats & Tegn · Solbævej 18 · 8800 Viborg

20 16 02 50 · 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:

Forsiden: Moderne jernbaner har stor tiltrækningskraft, også i model. Dynamikken stråler ud af dette tog på Per Sørensens store Märklin-anlæg, hvor alle slags tog får lov at boltre sig. Foto Spor og baner. Lille billede t.v.: Lollandsbanens M 9 'Kanariefluglen' var ude at køre ved Museumsbanens jubilæum (foto Spor og baner). T.h. Rocos nye styresystem Z21 (foto Roco).

sket lidt videreudvikling af systemet i løbet af sensommeren. Og ellers venter vi vanen tro på de for længst annoncerede nyheder fra Heljan og ade – CM- og Triangelvogne, F-maskine –

så der er nok at glæde sig til og spare sammen til.

Der er ikke flere eksemplarer tilbage af nr. 1, så hvis man vil have fat i dette

nummer, er der ikke andet for, end at man prøver sig frem hos forhandlerne. Muligvis ligger nogle inde med et par stykker. Til gengæld er der stadig nok af nr. 2, 3 og 4. Og med det er der ikke andet tilbage for mig at sige end – velkommen til Spor og baner nr. 4!

Flemming Søeborg

MY 37676
1998,-
MV 37677
1998,-
 Einmalige Serie · One-time series · Série unique
37037 DSB T299
2198,-
988,00 kr. TILBUD 588,-
hobby trade
märklin **NOCH** **WIKING**
BUSCH herpa **VISSMANN** **TRIX** **kibri** **FALLER**
NYT: Roco & Auhagen
HUSK: Vi holder vores åben tog dag Lørdag D. 15. september fra kl. 10-15.00, og vi har kaffe på kanden m.m. og der ingen købe tvang så kom i bare, se nyhederne som er kommet og gør en god handel, vi har også masser af andre gode Tilbud. HUSK næste tog dag er d.1.dec.
SAXØ Tlf. 97 96 16 33
 Kaj Lindbergsgade 51 mail: saxoe@saxoe.dk
 7730 Hanstholm Abningstider:
 man-fredag 7.00 - 17.00
 lørdag 8.00 - 12.00

Spor og baner nr. 4.2012 Indholdsfortegnelse:

- 3 Leder.
- 4 Indholdsfortegnelse.
- 5-7 Kørsel er sagen - et kæmpe Märklin-anlæg.
Af Flemming Søeborg.
- 8-9 Jubilæum på Museumsbanen.
- 10-11 På besøg "hos Dorthea".
Af Jim Hoff.
- 11 Dyr og baner.
- 12-13 Et upåagtet jubilæum.
Af Flemming Søeborg.
- 13 Forhandlerliste.
- 14-15 Det store, tomme rum.
Af Flemming Søeborg.
- 15 Med sporvogn gennem København. Nyt linjehæfte.
- 16-20 DSB PT-vogne med presennings-tag. Af Morten Flindt Larsen.
- 20 Abonnements-kampagne.
- 21-28 Tur til damp i Lemvig.
Af Hans Gerner Christiansen.
- 31 En hyggelig fø'sda'...
Af Anders Riis.
- 34-39 Klassiske Carlsberg kultvogne.
Af Morten Flindt Larsen.
- 40-43 DSB personvogne litra CM - en vigtig vogntype. Af Vagn Holstein
- 44 Det sker/Tid og sted.
- 44 Nyt fra banerne.
- 46-47 ade på vej frem.
Af Flemming Søeborg.
- 48-50 En kort 1. og 2. classes personvogn - fra CP til ASM.
Af Finn Frøsig.
- 52-61 Nyheder til modelbanen: Rivarossi ASF, Brawa Gms 54 og DSB IE, Fleischmann DSB G, Roco DSV-vekselladvogn, Witzels frysehus, Roco DSB SAD 69400, Tillig DSB BP, NOCHs nordiske nåletræer.
- 62 Opstillet materiel: FFJ 34.
Af Børge Sundahl.
Fornem låge af skinneprofiler.

Danmarks største samlertærf
for gammelt legetøj

FREDERIKSBERGHALLEN

i den nye hal 4

Jens Jessensvej 16, Frederiksberg

Søndag den 2. september
kl. 11.00 - 15.00

Søndag den 2. december
kl. 11.00 - 15.00

Arrangør: Hermansen
DANSK LEGETØJSMARKED

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

Kørsel er sagen



Blant de flutte lokomotiver kører denne luxemburgske 'Krokodille' med nærtrafikvogne.

Tekst og foto:
Flemming Søeborg

Et livsværk – og så alligevel skabt på blot få år. Således kan man betegne Per Sørensens imponerende Märklin-anlæg.

Udefra ligner Per Sørensens hus så mange andre, men når man træder indenfor, bliver man overrasket: For halvdelen af stueetagen – den tidligere havestue – er ombygget, så den rummer et kæmpe Märklin-anlæg i sydtysk stil og stemning.

Det er svært at se sig mæt – der er charmerende og fascinerende miljøer rundt omkring på anlægget, der tillige rummer en god del 'natur' og niveauforskelle. Da Per et øjeblik efter tænder for strømmen, bliver indtrykket endnu mere overvældende, for lydkulissen tilføjer nye dimensioner – her og der hører man damplokomotiver og diesellyde, og lidt efter begynder det første tog at køre.

Det er et alenlangt TEE-togsæt, som suser af sted – imod det på det andet spor kommer et bedaget damplokomotiv med en række ældre godsvogne. Knap er TEE-toget væk, førend det næste tog kommer – et fransk FRET-ellokomotiv med

moderne godsvogne. Og sådan fortsætter det – det ene flotte togsæt efter det andet dukker op, passerer 'paradestrækningen', forsvinder i en tunnel, kommer frem et andet sted, krydser efter et stykke tid den store bro over den dal, hvor det først kørte, og forsvinder så igen. Mens jeg beundrer et E 10-lokomotiv med stammen af 'Rheingold'-vogne, kommer en BR 44 dundrende i modsat retning med en række fireakslede kulvogne, sådan som dampæraen sluttede ved DB – og bagefter kan E 03 med de flotte TEE-vogne så komme susende. Næste tog kan være et prøjsisk eksprestog eller en schweizisk eller sågar en luxemburgsk Krokodille – det er en sand opvisning af klassiske tog.

- Hvor mange tog har du egentlig i drift?

- Der er 30 stammer. Under det synlige anlæg er der to vendesøjfer og en række opstillingsspor, og en runde tager en time, fortæller Per. I realiteten er der tale om en enkeltsporet bane, der er lavet således, at der er dobbeltspor hele vejen rundt – med en enkeltsporet sidebane, hvor der kører en skinnebus i penduldrift.

- Hvordan kører togene så – har du en 'tilfældighedsgenerator'?

- Nej, de kører efter en plan – men da ikke alle tog kører med samme hastighed, er der stor uregelmæssighed i hyppigheden. De kører efter et bloksystem, således at der – som i virkeligheden – skal være frit gennem næste blok. Det betyder ind imellem, at et tog må vente længere end normalt, men på den anden side har jeg lavet det sådan, at godstogene kører direkte igennem hovedstationen uden holdt.

- Hvordan det?

- Det er meget enkelt. På sporet ligger der reed-kontakter, der styrer signaler og sporskifter. Nogle steder ligger der en kontakt i både højre og venstre side af sporet. Det er kun godsvognene, der har to magneter, så de kan påvirke den anden kontakt, og på den måde ledes godstogene igennem personbanegården uden holdt og ind på godsbanegården. Der er altid ét spor ledigt til standsende eller gennemkørende tog.

- Rangerer du så rundt med togene?

- Nej, det gør jeg ikke. Jeg kan godt gøre det, men jeg foretrækker at se togene køre – og hvert enkelt tog er oprangeret tids- og epokemæssigt korrekt.



“Rheingold” bliver her trukket af en E 10 gennem det sydtyske landskab.

- Men du holder dig ikke til en bestemt epoke?
 - Nej, jeg er lige fascineret af epoke I som af epoke V – så her kører alle mulige tog. Det er mest tyske, østrigske og enkelte franske, men der er også belgiske og schweiziske tog – og alt lige fra ydmyge skinnebusser til ædle eksprestog. Køretråden er der – du ser den bare ikke, siger Per med et smil. Det er først, da han nævner det, at jeg tænker nærmere over den manglende køretråd.

Enkelte problemer

- Hvad så med danske tog?
 - Der er ingen danske tog på banen – men jeg har en stor samling, bl.a. af stort set alle Märklin-MY'er – og naturligvis også litra N i den originale udgave fra 1967.
 - Hvor længe har du været om at bygge dette fantastiske anlæg?
 - Det har taget en del år, men det er bygget i flere etaper – til det sidste fik jeg god hjælp af en ven, der lavede tømmerkonstruktionen.
 . Jeg begyndte i 1981-82 med M-skiner, men de var reelt ubrugelige – rustne, skæve, årsag til mange afsporinger og kortslutninger. Det blev først godt, da jeg gik over til K-skiner nogle år senere. Der er dog noget, der ikke fungerer så godt ved dem.

- Og det er?

- Det er sporskiftedrevene. De er ikke stabile nok, og det er irriterende. Jeg har forsøgt at bruge Viessmanns relæer, men det er heller ikke løsningen. Næsten som

for at demonstrere det sker der kort efter et mindre uheld, hvor en V 200 med en stamme passagervogne er på vej ind i et holdende tog ved perronen – relæet ved et krydsningssporskifte har svigtet igen. Per når lige at standse toget, før der sker en større katastrofe.

- Er hele anlægget digitalt?

- Nej, sporskifter og signaler er analogt styrede. Jeg har i øvrigt skiftet de fleste gamle Märklin-relæer ud med Rocos, der er langt mere driftssikre. De er placeret under anlægget. Jeg bruger dog Märklins

nyere, elektroniske signalmoduler, der giver en flot, langsom opbremsning af togene foran signaler og ved perronerne. Men at digitaldrift kan klare sig med to ledninger, det stemmer ikke helt. – I øvrigt blev strømforsyningen til sporskifterne først rigtigt pålidelig, da jeg skiftede over til separat 150 W-transformator.

Jeg kigger mig rundt på anlægget, mens Per går i gang med at få orden på systemet. Der er en masse fine detaljer og gennemarbejdede scenerier – hvad enten det drejer sig om manden, der kigger på et butiksvindue (med modelbaner), de øldrikkende bayrere ved deres stamværtshus eller vognmanden ved sin nye taxi. Påfaldende er de mange Ford-modeller på anlægget. – Det skyldes, at jeg arbejder ved Ford – så jeg er nok lidt miljøskadet, og der er givetvis for mange Ford Taunus 12 m på anlægget, fortæller Per. – Men de er så flotte – og Brekina har lavet en række fine varianter. Landskabs- og dekorationsmæssigt prøver jeg dog at holde den ene del til sommeren 1961. Den anden del skal forestille at 'foregå' i 1980 – det kan man bl.a. se på bilmodellerne.

Lidt efter kører togene igen, og nye togstammer dukker op. Det hele styres af Märklins Central Station, og det virker nemt og overskueligt. Ind imellem tager Per en sprøjte og efterfylder røgoliebeholderen på damplokomotiverne – mens de er i fart. Det er tydeligt, at han er vant til det, og straks efter kvitterer



Den centrale banegård har stor udstrækning og er helt fuldautomatisk.

damplokomotiverne med en fin røgfane. Mange af vognene har indbygget lys, og i det hele taget er der ikke sparet på effekterne.

Enorm samling

Vi går ind i stuen for at få en kop kaffe, og i det tilstødende rum er der et større arkivskab, der viser sig at være fyldt med Märklin-vogne, herunder en komplet samling af de længst forsvundne byggesæt af blikvogne fra 1960'erne. I en vitrine står nogle af de eftertragtede metalbiler i 1:43 – allerede dengang, de var på markedet, var de sjældne, og i dag kan de være formuer værd. På en reol står en overvældende samling af lokomotiver i de blå/orange æsker – dengang var de også kostbare, men er i dag næsten værdiløse. – Sådan går det med mange af modellerne – de mister deres værdi, selv den klassiske MY stiger ikke længere, konstaterer Per med et træk på skulderen. Vigtigere for ham er dog glæden ved modellerne, der blandt andre klenodier også tæller 'The Northlander' – det legendariske TEE-tog, der endte i Canadas vildmarker, men hvor et enkelt sæt mange år senere vendte tilbage til Holland. 'The Northlander' er dog ikke ude at køre i dag.

- Du nævnte, at der ikke kørte danske tog på din bane?

- Det stemmer, men jeg har alligevel en masse danske modeller, siger Per og trækker nogle skuffer ud. Her ligger



Storbymiljø ved den store banegård. Th: Oppe i 'vildmarken' ligger der en forladt banestrækning, næsten overgroet.



På de to paradestrækninger kan man hele tiden se flotte tog rulle gennem landskabet.

såvel nyere som ældre modeller af DSB-materiel.

- Er der så andre mærker?

- Nej, det er der ikke! Per er meget bestemt, her er det Märklin, der råder – og rundt om på væggene er der da også klassiske Märklin-reklamer og lyskilte fra lukkede butikker.

- Hvornår begyndte din interesse for Märklin?

- Det var langt tilbage – det var dengang, jeg var en lille dreng i 1950'erne, og jeg så et elektrisk tog i et blad. Det ville jeg

have! Min mor sagde til mig, at man ikke kunne købe det i Danmark, så i første omgang fik jeg ikke noget – og lidt om det er der, for dengang var der stadig importrestriktioner efter krigen. Nå, men efterhånden fik jeg alligevel et lokomotiv og enkelte vogne, og så blev jeg bare bidt af det. Og det er skønt, jeg kunne ikke forestille mig et liv uden modeljernbanen med alle de flotte tog.

Noget senere kører Per mig til stationen. Her – på en større, dansk provinsbanegård – er toggangen til gengæld så meget mere forudsigelig: Lutter gråblå IC3 og ingen oplivende farver eller spændende materiel.



Jubilæum på Museumsbanen

*Tekst og foto:
Flemming Søeborg*

I weekenden 9.-10. juni holdt Museumsbanen Maribo-Bandholm 50 års jubilæum. Det var lidt af en folkefest.

Den lille sidebane Maribo-Bandholm er Danmarks ældste, bevarede privatbane, anlagt i 1869. Banen mistede persontrafikken i 1952, og i de efterfølgende årtier svandt godstrafikken også helt ind. I stedet fik Dansk Jernbane-Klub fra 1962 mulighed for kørsel på banen med museumsmateriel, og Museumsbanen er i dag en integreret del af vor kollektive, trafikale arv.

Det kunne mærkes på tilstrømningen. De mange tog, der dagen igennem kørte

mellem Maribo og Bandholm, var fyldte, og da vejret tilmed artede sig godt (i det mindste om lørdagen), kunne man nyde materiellet, det fine stationsmiljø i Bandholm og stemningen på den lille bane.

Det er svært at fremhæve en ting frem for en anden, for hele arrangementet var vel tilrettelagt og fungerede for os som gæster perfekt. Det var især dejligt at se så meget forskelligt materiel i brug – der var virkelig blevet pudset og poleret en hel del op til jubilæet. På udturen kørte vi i det stilfulde, rigtige oldtimertog trukket af 'Kjøge' fra 1879, hvor vi tilmed fandt et par pladser i den ti år ældre, originale 1. klasses vogn fra Bandholmbanen, MBJ 1. Denne vogn repræsenterede en nyskabelse inden for vognmateriellet dengang, idet den efter amerikansk forbillede havde gennemgang

og ikke enkeltkupéer, altså præcis som jernbanemateriellet i dag. Dengang – i 1869 – faldt det mange rejsende på 1. klasse for brystet, at 3. klasses passagerer kunne vade frit igennem vognen.

I Bandholm var der masser af aktivitet. Ud over materiellet er der et par fine udstillinger i station og pakhus, der er indrettet, som dengang banen var i almindelig drift. På stationskontoret regerede Flemming Jakielski som stationsforstander, og det virkede som om, at det var en behagelig opgave. Rundt om var der boder, og de obligatoriske veteranbiler samt en lokomobil manglede heller ikke. Nogle tog blev fremført til og fra havnen, hvor der var bekvem adgang til hotellet, der serverede kaffe og kringler til trængende rejsende.

Nogle tog blev ført helt ned til Bandholm Havn, hvor man kunne nyde en kop kaffe i krohaven i baggrunden.



Sporskifteviseren var nydeligt nymalet.

I Bandholm var der udstillet forskelligt materiel, bl.a. disse fine dræsiner.



Svenskeren' LJ M 1 fra 1923 røg som et damplokomotiv ved ankomsten.



Kanariefuglen M 9 - en spraglet fugl i jernbanemiljøet.

På et tidspunkt gik der nærmest et sus igennem den store menneskemængde på stationen. Det var, da 'svenskeren', DEVA-lokomotivet LJ M1 langsomt rullede ind i en sky af blå dieselos. 'Svenskeren' er verdens ældste, køreklare diesellokomotiv, og det vakte beundring, da det tøffede

ind til perronen. At holde det kørende må betegnes som en bedrift i sig selv, så beundringen var velfortjent.

Vi tog tilbage til Maribo med 'Kanariefuglen' M 9, et af LJ's firkantede Frichs-lokomotiver i den markante gul/

røde bemaling. Efter godt et kvarters køretid var vi tilbage i Maribo, hvor mange fortsatte togtrejsen videre med LJ's IC2 – moderne, effektive tog af en ganske anden kaliber end de bedagede oldtimere. Kort sagt, en dejlig dag på Museumsbanen.

base på privatadressen Diagonalvejen 74. På salgslisterne fandt man – og gør det stadigvæk – modeltog og byggesæt med gedigne mærker som tyske Märklin, danske ade, Faller og Heki samt en del mere. Der er tog og vogne for enhver smag og pengepumpe, og derudover kan man få de klassiske byggesæt, hvor man med tungen lige mellem ørerne og tålmodighed som udfordret spidskompetence kan bygge virkelighedstro fly og tanks.

Det hårde benarbejde har båret frugt

Med en gunstig placering her i hjertet af det midtjyske skulle det nye 'modelpar' så i gang med at slå på jungletrommer og gøre opmærksomme på sig selv og ikke mindst deres butikks eksistens. Arbejdet gik indledningsvist ud på at skabe et solidt netværk til forhandlere via bl.a. modeltogsmesser og markedet i Brørup, hvor der spores en stigende interesse for modelverdenen (ikke den med pigerne, den med togene).

Med placeringen i Give i det midtjyske var konkurrencesituationen ganske gunstig. Der er nemlig kun én lignende forhandler fra Århus og til grænsen, nemlig den tidligere omtalte 'Felderbanen' i Kolding. Ud fra denne glimrende forretningsmæssige position satsede man indledningsvist på det danske marked. Dernæst gik man sidst på året i 2011, ni dage før jul, på nettet med butikken – og så sagde det ellers 'boom', så det kunne høres i begge ender af det europæiske kontinent. Med et varelager her i 2012 på 5500 emner (målet er ifølge Henrik det dobbelte) er 'Hos Dortheas' netshop nu en af Danmarks største. Heldigvis er der plads nok i cyberspace til den stigende efterspørgsel. Det

var der dog ikke i den 16 m² store/lille garage på hjemadressen, så 1. marts 2011 overtog Model & Hobby Hos Dorthea nye lokaler på Torvegade 1 i Give midtby på lejebasis for at åbne dørene for deres butik lørdag d. 15. april.

Større synlighed

Det var først og fremmest et behov for ren butiksmæssig større synlighed og dermed en bedre tilgængelighed til butikken, der fik Dorthea og Henrik til at rykke de forretningsmæssige teltpæle op og drage de 500 meter mod nordøst om i de velbeliggende lokaler på Torvegade. En anden motivationsfaktor var forretningens uventet hurtige ekspansion, hvor bl.a. netshoppen medio 2011 kunne fremvise ca. 2000 emner, hvilket gav behov for mere lagerplads. Dorthea og Henrik var også klar til at ekspandere på privatfronten, idet parrets første barn, Daniel, kom til verden i maj. Familieforøgelsen, var parret dog enige om, måtte ikke stoppe firmaets stigende vækst. – Den tillid vi har oparbejdet både hos vores kunder og leverandører har vi ikke i sinde at kaste overbord nu ved evt. at drosle firmaet ned. Den tillid skal vi vedligeholde og gerne udbygge, kom det krystalklart fra Henrik og Dorthea tilbage i marts 2011. Og de holdt i høj grad ord, for samtidig med det lykkedes at give junior en god start på tilværelsen, voksede 'Hos Dorthea' bare videre og videre. Og så bød den helt store chance for en ny karrieremæssig kolbøtte sig pludselig fra uventet side i foråret 2012.

16 m² er nu blevet til 350 m²

Lissi Christensen fra Give Leg, tøj og hobby havde gået med en slags pensions-

planer i baghovedet et stykke tid, og da ejeren, Calle Henriksen, af de bygninger i Vestergade, hvor legetøjsbutikken holder til, nok havde luret den fremdrift og succes, Dorthea og Henrik havde ført deres firma frem med, øjnede den driftige forretningsmand en mulighed for at sætte vand over til en klassisk win-win handel: Dorthea og Henrik skulle da have tilbudt det om at overtage legetøjsforretningen og det endda med mulighed for at tillægge yderligere 100 m² til deres modeltogsafdeling. Og sådan blev det! Pr. 1. september overtager Hos Dorthea den lokale legetøjsbutik med Dorthea på fuld tid bag disken og med Lissi Christensen som assistent. Om Henrik også går på fuld tid og dermed kvitter sit job, vides endnu ikke, men det er i hvert fald drømmescenariet.

Dorthea og Henrik fortsætter med at sælge legetøj og børnetøj, ligesom afdelingen med hobbyartikler også vil køre videre. Derudover vil parrets nuværende forretning (og hjertebarne) med modeltog og modelbyggesæt selvfølgelig også være at finde i butikken på de nye kvadratmestre, som tillægges butikken. Henrik planlægger at udvide med Wileco dampmaskiner og racerbaner fra Scalextrix samtidig med, der køres videre med de klassiske kendte mærker fra Märklin, Fleischmann, Roco og Brava.

Det bliver interessant at se, hvor det driftige par befinder sig om tre-fire år. Fortsætter de med den fart, ender det vel med, at de må flytte gesjæften over i det gamle rådhus for at få plads nok.

Grævlinge på banen

Som regel er det større og voldsomme kræfter, der hæmmer jernbanedriften – kraftige regnskyl, storme, lynnedslag og andre naturfænomener gør deres til at forsure livet for personale og rejsende i togene. Men mindre kan også gøre det. Således har grævlinger i flere tilfælde været årsag til hastighedsnedsættelser på banerne.

Det er ikke, fordi grævlingerne løber over sporene, at togene må

nedsætte farten, men fordi dyrene graver deres grave i banelegemerne. Det underminerer sporene, hvilket medfører nedsatte kørselshastigheder. Grævlingerne er truet i deres naturlige levesteder på markerne, og derfor har de søgt tilflugt langs banerne, hvor det tilmed er lettere for dem at grave i dæmningerne. banedanmark, der står for vedligeholdelsen af sporene, prøver at jage grævlingerne væk med klude med hjortetakolie, men øjensynligt ikke med de bedste resultater.

(Kristeligt Dagblad)

Fisketog

En privatbane havde engang et godstog, der populært blev kaldt for "Sildetoget". En rejsende, der gerne ville med i bremsevognen, spurgte togføreren: – Kører De udelukkende med sild? – Ja, men vi tager en gang imellem en torsk med!

Et upåagtet jubilæum



Sløjfen set fra oven cirka 1985. Foto Tom B. Schrøder.



En ledvogn på linje 1 møder en kollega fra linje 6 ved sløjfen cirka 1966. Foto John Kåre Bjørnson.

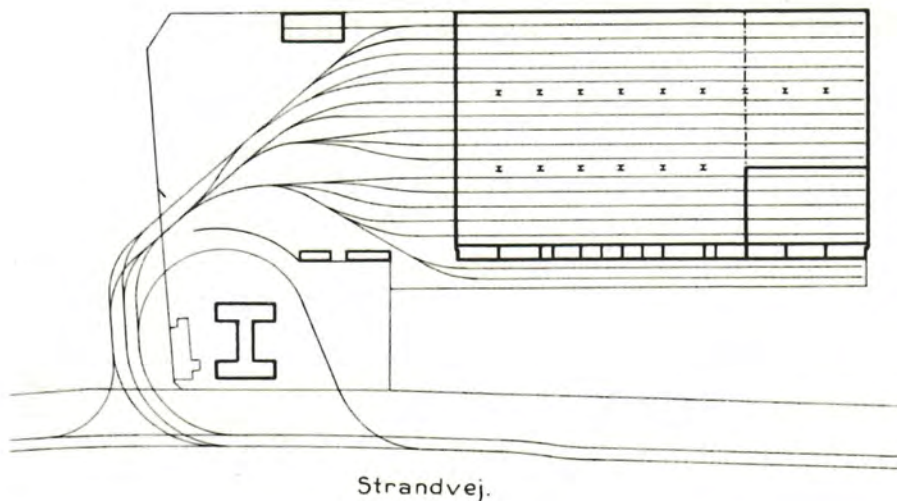
De fleste 100 års jubilæer plejer at blive bemærket, men dette synes at blive forbigået mere eller mindre i tavshed – måske fordi der ikke er så meget at fejre? Alligevel får jubilæren her et par ord med på sporvejen.

Det er Svanemøllen Remise, en af Københavns sporvejes (KS) store remiser, der den 29. august fylder 100 år. Da remisen blev opført, var bydelen Østerbro allerede godt udbygget, og sporvejen ud ad Strandvejen havde været i drift siden 1868 – som den tredjeældste af de københavnske sporvejsstrækninger.



Remisen i 1936. Billede samt sporplan fra KS jubilæumsbog 1936.

Svanemølle Remise.



Strandvej.

Ved Svanemøllen blev der i 1908 anlagt en sløjfe, og den smukke, gule/røde bindingsværksbygning, der rummede folkerum og billetsalg, blev opført. Reelt var der tale om en flytning og udvidelse af bygningen, der oprindeligt stod ved Husarkasernen på Indre Østerbro. Bag sløjfen blev remisen opført.

Remisen var ret stor med plads til 105 vogne på 15 overdækkede spor samt to depotspor langs vestsiden. Bygningen var 70 m lang, men blev i 1931 forlænget med 30 m mod syd. I den bageste del var der indrettet revisionsværksted. Sløjfen blev i årenes løb udvidet med et ekstra spor. Adskillige sporvognslinier havde

Du kan købe Spor og baner i løssalg følgende steder:



endestation her eller passerede forbi – det var linie 1, 4, 14, 15, 18, natlinie D, mens andre linier fik remiseplads her i deres sidste tid (linie 3, 6, 9).

Gennem nogle år blev remisen benyttet som depot for KS's bestand af museumsvogne, til dels tildækket under grå presenninger. Desværre besluttede byens politikere i 1965, at sporvejsdriften skulle afvikles hurtigst muligt. Svanemøllen Remise ophørte med at være driftsremise i april 1969, hvor linie 6 blev 'bussificeret'. Herefter havde Sporveishistorisk Selskab (SHS) noget materiel opmagasineret i bygningen, indtil det også måtte flyttes. Remisen blev omdannet til sport- og idrætshal, og som sådan fungerer den i dag.

De mange spor, der lå på forpladsen, blev først asfalteret over, men SHS har siden overtaget en del af skinnerne til brug på Skjoldenæsholm. De forskellige småbygninger og skure, der fandtes ved remisen, er også fjernet – det gælder f.eks. trælageret, saltskuret og toiletbygningen – mens bindingsværksbygningen er nænsomt restaureret og nu er bydelens markante vartegn. Svanemøllens S-station er siden sporvejenes nedlæggelse flyttet hen som nabo til den gamle sløjfe, således at der meget nemt vil kunne etableres adgang mellem S-tog og en ny letbane, hvis den skulle komme på tale.



Togcenter
Blåmunkevej 1-3
2400 København NV

Kystbanen
Strandvejen 213
2900 Hellerup

Nettog
Møllevej 9
3200 Helsingør

Felderbanen
Vejlevej 349
6000 Kolding

Saxø
Kai Lindberghsgade 51
7730 Hanstholm

Tog & Tekno
Boulevard 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

ade shop
Teknikervej 12
7000 Fredericia

Togdillen
Jyllingevej 20
2720 Vanløse

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.



Udrangeret materiel i smøgen langs remisen i 1966 - forrest en snefejevogn. Foto John Kåre Bjørnson.

Det store, tomme rum



Det ser så idyllisk ud, men sporene skræmmer: Der kommer hverken tog, sporvogne eller andet spændende til Skælskør længere...

For et par år siden fik Foreningen Skælskørbanen den nedslående meddelelse om, at deres domicil skulle ryddes, og banestrækningerne Slagelse-Næstved og Dalmose-Skælskør skulle fjernes totalt og omdannes til natursti. Det betød, at klubben måtte fjerne alt materiel og søge ny samarbejdspartner. Det blev Vest-SjællandsVeterantog i Høng, og flytningen skete i den følgende tid.

Nu kan man så beundre det store arbejde, som Realdania, Naturstyrelsen og storkommunen (Slagelse) har gjort for at omdanne dette meget unikke og velbevarede jernbanemiljø ved Skælskør banegård. Hele området er totalt ryddet for skinner, drejeskive, ramper, sporanlæg og andet, der kunne minde om, at der engang har kørt tog, og det ligner nu en gold ørken. Bevares, stationsbygningen, pakhuset, remisen og rangerhestestalden står der endnu, men i særdeles trøstesløs og miserabel tilstand med plader for vinduerne og huller i taget. En skamplet og en skamstøtte over en storkommune, der ikke kender sin besøgstid.

Når man ser bygningerne, kunne



Skælskørs flotte banegård - nu et spøgelseshus uden liv eller sjæl. Posthuset bagved gav inspiration til Heljans model.

man næsten ønske, at de blev revet fuldstændigt ned i stedet for som nu at overlade dem til langsomt forfald. Hvad hensigten har været med at rydde hele området, får stå hen i det uvisse, men byen Skælskør mistede ved nedlæggelsen et potentielt stort trækplaster, en veteranjernbane samt en tilsluttende, kørende sommersporvej ned til havnen. I dag ligger der blot cirka 100 meter 'glemt' spor på havnen. Til gengæld har man fået en meget lang natursti, der – mens vi var der – glimrede ved, at der ingen som helst færdsel var på stien – hverken gående eller cyklende. Ved overkørslen over landevejen ved Tjæreby er der placeret en relæhytte og en mindetavle, og det er så det! Der er absolut intet at tage til Skælskør efter for den jernbaneinteresserede, ikke engang i 'arkæologisk' henseende. Der er ryddet fuldstændigt op.



Det tidligere banegårdsareal er sikkert en udmærket boldplads, men ingen benytter grunden. Imens forfalder pakuset og rangerhestestalden mere og mere. Hvad f... er meningen?

Med sporvogn gennem København

I den lange række af publikationer fra Sporvejshistorisk Selskab er turen nu kommet til et hæfte om linie 9. Nieren var en linie, der på sin tur gennem byen på lange strækninger fulgtes med andre linier eller krydsede et stort tal af dem. Den gik i hovedtrækkene fra Amager gennem byen, via Østerbro til Frederiksberg for at ende i Valby. På et tidspunkt verserede der planer om af gøre den til en ringlinie, hvilket dog aldrig blev til noget.

Linie 9 havde markante lineslilte, rød/grønne med et hvidt nital, og i kraft af den meget lange rute havde den faktisk forskellige identiteter alt efter hvilken del af byen, den befandt sig i. Og netop fordi linien berørte stort set alle andre sporvognslinjer og kørte over hele byen, virkede det som om, at Københavns sporveje mistede en stor del af identiteten, da

nieren 1. maj 1966 blev 'bussificeret', som det hed med et skønmalende ord dengang. Ved samme lejlighed blev de klassiske, gamle motor- og bivogne udrangeret ved et stort optog, hvor mange københavnere sikrede sig nogle værdifulde souvenirs i form af skilte og andet, der kunne skrues løs undervejs.

Hæftet, der er skrevet af Per Vadmand og meget rigt illustreret, fortæller vidt og bredt om denne sporvognsline, der ved nedlæggelsen måtte erstattes af hele to buslinier, 9 og 18.

Per Vadmand: Linie 9 – en sporvognsline i billeder.

Sporvejshistorisk Selskab 2011. 66 sider, hæftet. Pris ca. 105,- kr.



DSB PT-vogne med presenningstag

epoke III

De to PT-vogne med lidt forskellige formede presenninger taget lige ud af æsken.



Af Morten Flindt Larsen

Fra Fleischmann er kommet et vognsæt med to højsidede åbne DSB-godsvogne litra PT med presenningtag.

Vognene er af en tysk standardtype, som blev bygget 1913-1928 i ca. 200.000 stk. efter "Musterblatt A 10". Typen er i dag mest kendt under sit vesttyske efterkrigslitra: Om 12.

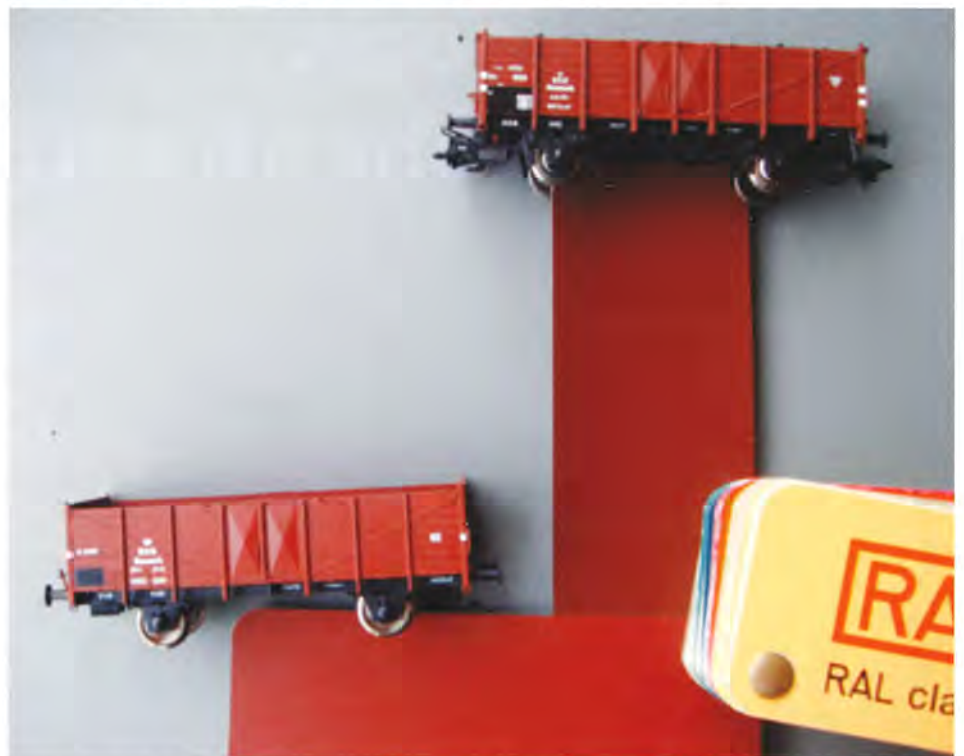
DSB's oprindeligt 156 PT-vogne var alle bygget i 1919-1920 af Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten AG, Dortmund, og anskaffedes over to omgange; dels 124 stk. i 1933 fra Tyskland (PT 9501-9624), dels 32 stk. i 1940 fra privatbanerne MFVJ og TKVJ (PT 9459-9500).

Hertil kom 41 stk. PTR-vogne med skruebremse i bremsehus på platform: 29 stk. fra Tyskland i 1933 og 12 stk. fra TKVJ og MFVJ i 1939/40.

I 1940 blev et antal PT- og PTR-vogne forsynet med beholdere og benyttet som hjælpetankvogne litra ZT til indenlandsk distribution af mineralolieprodukter for Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolier. Indkøbscentralen fordelte de sparsomme rationer fra olieselskabernes lagre, mens en stor del af selskabernes egne "rigtige" tankvogne fra efteråret 1940 var i trafik på Rumænien for at hente de ikke mindst for industrien så nødvendige mineralolieprodukter hjem til Danmark. ZT-vognene blev i 1945 tilbageført til DSB som PT- og PTR-vogne. Herefter havde DSB 116 PT-vogne af to typer: 32 stk. med trykluftledning og

håndbremse PT 9469-9500 (type I) og 84 stk. med trykluftbremse og håndbremse PT 9501-9584 (type II). Af PTR-vogne var der nu 81 stk. ligeledes fordelt på to typer. Fra 1956 blev PT- og PTR vognene forsynet med presenningtag til brug ved transport af kunstgødning fra Kalundborg. Taget blev båret af et stativ,

12 glimrende, trods det at den vel snart har 20-25 år på bagen. Modellen gengiver en Om 12 i Länderbahn-udførelse, hvor det sorte påskriftsfelt i nederste venstre hjørne af vognkassen bestod af en jernplade, som med tiden rustede, og som derfor udskiftedes med brædder som også på DSB's PT-vogne. Modellen har korrekte



Den lyse farve RAL 8012 nederst, som vognene er holdt i, sammenholdt med den mørkere 8016, de burde have haft. Ærgerligt med denne fejl.

der forblev monteret på vognene, til de blev udrangeret i 1967. Det er denne variant, Fleischmann forsøger at gengive med sit "presenningsæt".

Som grundmodel er Fleischmanns Om

proportioner og er fint graveret, ligesom den tekniske side er i orden; den løber og kobler godt. Den er ikke forsynet med bremsere (ledningsvogn) og svarer dermed til PT'erne af type I (de tidligere TKVJ-

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

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



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)

Modelerne 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. Modelerne 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 lyssettet 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.-

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



Fraværet af surringsbånd mærkes tydeligt på nærbilledet. Presenningen ligner en karikatur.

og MFVJ-vogne). Modellernes vognnumre 9486 og 9497 er i overensstemmelse hermed. Begge er udrangeret i 1967.

Märklins Om 12 er lidt grovere i gravuren end Fleischmanns, men den gengiver det trykluftbremsede forbillede ganske udmærket med bremseklodser på alle fire hjul. Märklin har da også produceret en nydelig mahognibrun PT 9582. Den er imidlertid T-mærket og hører dermed hjemme i perioden 1941-1951/52. (i epoke IIIa).

I sagens natur mangler Fleischmann-vognen den karakteristiske danske håndbremse med "vægtstang" og én bremseklods på ét hjul, og desuden savnes de brede danske rangertrin og trin under dørene. Trinnene var monteret på PT-vognene efter dansk skik, så begge dele må man selv fremskaffe som løsedele. Hvis man finder det umagen værd, kan man ligeledes erstatte modellens ret bastante cylinderpuffere med nogle spinklere, og det samme gælder de mange bindinge, som forbilledet var udstyret med hen langs siderne, men som mangler på modellerne.

Hvis man kører epoke IIIc på sine bane og vil have PT-vogne indsat, kommer man ikke udenom presenningerne, men desværre virker de formpressede presenninger i vognsættet meget lidt overbevisende. De er lysgennemskinnelige, plasticagtige (intet ligner plastic så meget som plastic)

og minder mest af alt om en engangshætte for kirurger og sygeplejersker. Selv om plasticpræget kan fjernes med en gang mat maling (husk at male udenom påskriften!), så er presenningen fortsat blot en løs "hætte" sat ned over vognen, uden surringer med reb og uden at smygge sig tæt til vognkassen som på forbilledet. Det er katastrofalt grimt. Kan man ikke lave andet end en stiliseret karikatur af en presenning, burde man måske helt undlade at gøre forsøget.

På vognenes vanger kan man læse en revisionsdato i 1952, og samtidig

er vognene RIV-mærkede for kørsel i udlandet. RIV-mærkningen erstattede T-mærkningen (T for "Transit") i 1948 og blev fjernet (overmalet), da PT-vognene overgik til kørsel med kunstgødning. Så vil man køre med presenninger, bør RIV-mærkerne også overmales på modellerne. Hvad angår påskrifterne på vognkassen, så er de fine og læsbare, men Fleischmann har som på sit tidligere PT-tovogssæt uden presenninger formindsket litraet og vognummeret for at tvinge det op over den lille jernliste over påskriftspladen. Det ville have været meget pænere at rykke litra og vognummer ned på den rigtige position (på pladen ganske vist) og med den rigtige størrelse skrift (som "DSB"), frem for at lade litra og vognummer være for småt og svæve umotiveret langt over det sorte felt til kridtpåskrifter. Det ser tosset og ukorrekt ud, ikke mindst når vognene er indrangeret blandt godsvogne, hvor de danske påskrifter følger normerne. Ingen kan se bemeldte jernplade på 1 meters afstand, men man kan godt se størrelsesforskellen og den vanartede placering af skriften på lang afstand. Märklins PT er behæftet med samme fejl, men det bliver modellerne ikke pænere af. Litra og vognummer skal være placeret direkte ovenpå det sorte påskriftsfelt, uanset om dette fylder to eller tre brædder i højden.

Farven på Fleischmann-vognkassen er i øvrigt temmelig lys og kræver effektiv patinering for at fremstå som på en godt vejrbidt vogn. På en slidt vogn ligger nuancen nok indenfor det acceptable, men til en nymalet vogn dur den ikke. Godt nok malede DSB nogle godsvogne

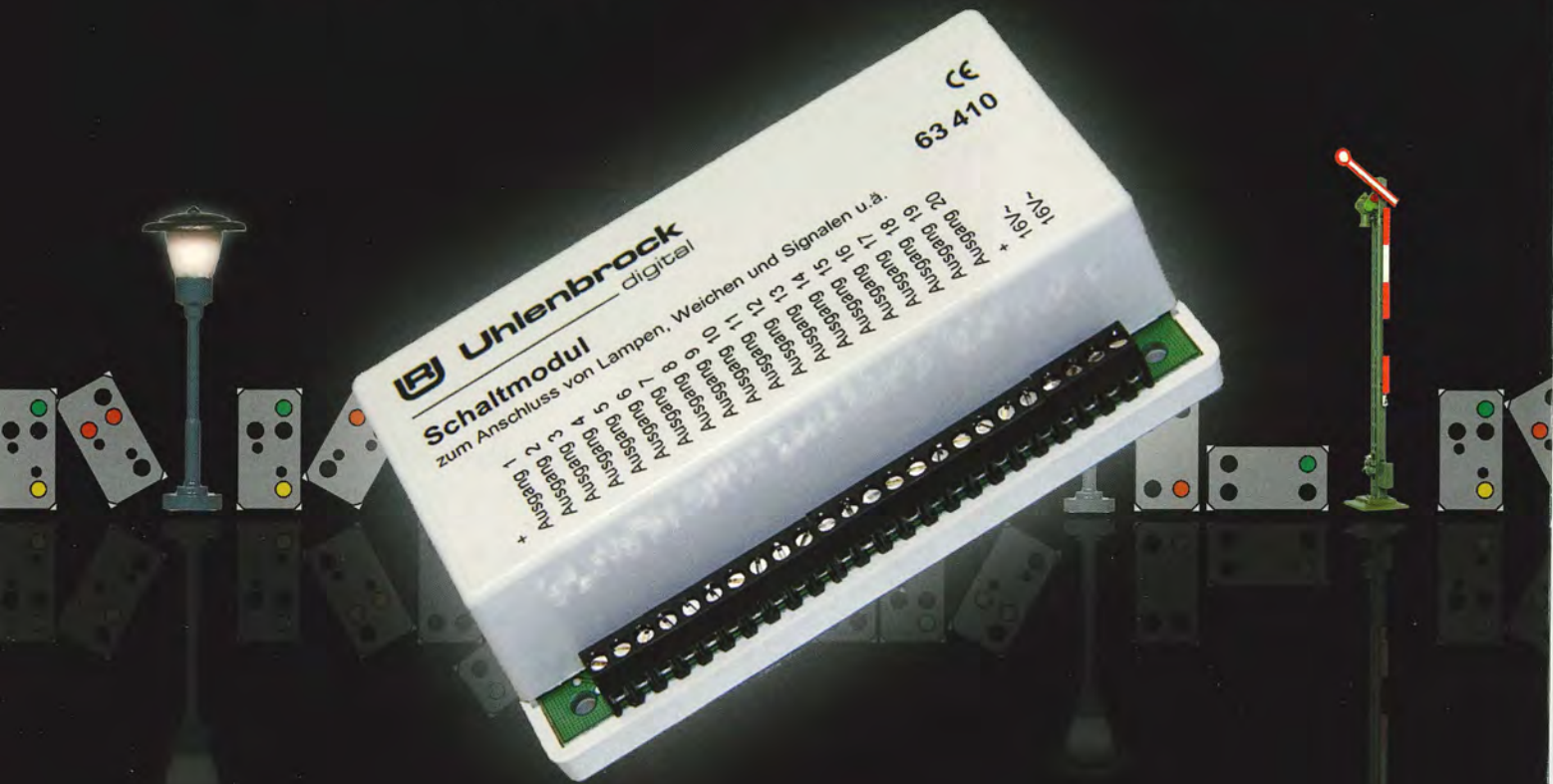


PTR 9596 med presenningstativ og lille bremseplatform. Her kan en del detaljer tydeligt ses, bl.a. bindinge og håndbøjler. Foto: Danmarks Jernbanemuseum.

Loco-Net Schaltmodul

Das Universalgenie

Schaltet bis zu 10 Weichen,
bis zu 20 Lampen oder bis zu 10 Lichtsignale.



- + Anschluss über LocoNet
- ++ Schaltet auch mehrbegriffige Lichtsignale
- +++ Langsames Auf- und Abblenden der Lampen
- ++++ Viele Effekte durch 2 voneinander unabhängig einstellbare Blinkgeber
- +++++ Separater Trafoanschluss, keine Belastung der digitalen Fahrspannung

Loco-Net Schaltmodul
Preiswert und überall einsetzbar

Uhlenbrock
digital

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

lysere brune (f.eks. PE og HD), men ved sammenligning med f.eks. Märklins PT-vogne er forskellen markant; deres farve er RAL 8016 mahognibrun, mens Fleischmanns er RAL 8012 rødbrun. Smart nok, for så tager man bare en grundmalet DB-vogn og påtrykker et nyt hvidt layout...!

Skulle Fleischmann og Märklin finde på at barsle med Om12'ere med bremseplatform som litra PTR, vil det danske marked givetvis hilse initiativet velkomment. Åbne godsvogne med bremseplatform pynter i togene. Og hvis vi så oven i købet kan slippe for unødvendige fejl og floverter som følge af dårlig rådgivning til producenterne, vil det bare være helt perfekt!

Fleischmann art. nr. 52 16 05.

Pris ca. 450,- kr.



Nærbillede af påskrifter m.v. på PT-vognen. Sammenlign placeringen med den rigtige PTR-vogn på side 18.

Skaf en ny abonnent og få en vogn!

Du får en eksklusiv model* af en godsvogn, hvis du skaffer en ny abonnent til Spor og baner. Og den nye abonnent får også en velkomstgave, nemlig et figursæt af Olsen Banden eller en Volvo-varevogn fra Irma.

Alt, hvad du skal gøre, er at få en eller flere af dine venner til at tegne abonnement på Spor og baner. Du skal selv være abonnent på bladet, og det er vigtigt, at den nye abonnent giver os lov til at kontakte ham, når du har sendt hans – eller hendes – navn og adresse til os.

Når den nye abonnent har betalt abonnementet på 595,- kr., sender vi den ønskede vogn til dig samt figursættet eller Irma-Volvoen til den nye læser. Det nye abonnement på seks numre vil løbe fra det senest udkomne nummer.

Og mere endnu: Hvis du kan skaffe fem nye abonnenter inden for en tre-måneders periode, venter der en flot gave til dig – et lokomotiv (DSB klædeskabet nr. 43 fra Rivarossi)!

* Vælg mellem IKT 24 577, QR 35 997, IB 18 963 og QR 36 015 fra hobby trade. Modellerne har ikke været enkeltvis i handelen. Alle modeller er til H0. Tilbuddet gælder kun så længe, at lageret af modeller rækker.



Tur til damp i Lemvig



VLTJ nr. 3 og 6 udenfor dampremisen i Lemvig.

Da jeg i 1961 besøgte Lemvigbanen (VLTJ) for første gang, gik jeg glip af rangeringen med damp på havnebanen i Lemvig, idet jeg ikke vidste, hvornår den foregik. Jeg tog i stedet til Thyborøn, og da jeg kom tilbage til Lemvig, havde man været på havnen.

På den måde fandt jeg ud af, hvornår den spændende rangering fandt sted, så da jeg den 24. maj 1962 forlod Odense med nattoget, var planen at blive i Lemvig hele dagen, så jeg ikke blev snydt denne gang. Da der var et ophold i Esbjerg, købte jeg billet til VLTJ der, så jeg ikke skulle bruge tid på det i Vemb, hvor der var kort overgang. Den kostede kr. 6,50, og jeg fik som sædvanlig lidt rabat, fordi jeg havde kort til samtlige DSB's stationer.

Da jeg ankom til Vemb, skulle jeg videre til Lemvig med det sædvanlige lille motor-tog med VLTJ No. 3 som trækraft. Der var dog sket en forandring, da det var en anden postvogn, Triangelvognen skulle have på slæb. Banen havde købt to brugte DP-postvogne af DSB, og de havde afløst de tidligere mindre vogne. Den store solide postvogn passede ikke særlig godt til den lille motorvogn, men det lod den sig nu ikke mærke med. Personalet havde givetvis fået bedre arbejdsforhold.

Som sidst rullede vi af sted på de halvdår-lige skinner, hvor vi kunne mærke hvert

skinnestød. Jeg vidste, at vi skulle krydse dagens godstog i Fåre, så i god tid trak jeg vinduet ned og kiggede ind mod stationen. Jeg havde en sær forudelse om, at det kunne være med damp og ganske rigtigt – inde på stationen holdt VLTJ 6 og ventede på os. Nu fulgte heldet mig vist. Bare der nu også var damprangering på havnen i Lemvig!

Da jeg ankom til Lemvig, så jeg, at et af de to små rangerlokomotiver stod klar henne ved remisen, så jeg var sandelig heldig. En mand kom ud fra stationsbygningen, og da han fik øje på mig og mine fotografiapparater, gik han hen til mig og spurgte, om der var noget, han kunne gøre for mig. Det var en fin modtagelse, og jeg spurgte, om jeg måtte gå lidt rundt på stationsom-



Kort efter min ankomst til Vemb rangerede motorvogn No 3 til perron med en af de "nye" DP postvogne. I baggrunden holder vogne til det senere godstog.



Motorvogn No. 2, der mig bekendt var den eneste Triangelvogn med tagrytter. Bagved den ses tømrerværkstedet.

rådet og fotografere. Jo, det måtte jeg da gerne, så det benyttede jeg mig af. Der holdt en række af banens toakslede personvogne, som jeg tog billeder af, da ikke to var ens, men dem har jeg undladt at vise, da der ellers ikke vil være plads til de endnu mere spændende billeder.

Hos Triangel i Odense byggede man en masse nye to- og treakslede motorvogne, men man kunne også aflevere en ældre personvogn, som så blev bygget om til motorvogn. Da køretøjets udseende blev stærkt påvirket af den vogn, man ville have bygget om, opstod der en del Triangelvogne, som absolut ikke lignede fabrikkens modeller. Lemvigbanen havde en toakslet personvogn med tagrytter, bygget i 1917, som man sendte til Odense. Den hed D 22, og motorvognen,



Et noget blandet tog kørte ind fra Thyborøn. De to DSB-vogne er en HJ og en IAR, og bagest hænger VLTJ's eneste bogievogn, A 2.



Jeg tog et farvebillede af A 2. Man ser tydeligt de meget korte træbogier. Vognen er udstyret med toilet i midten af vognen, hvilket ikke er så almindeligt for så lang en vogn.

der blev leveret i 1932, kom til at hedde No. 2, da en ældre Triangelvogn med samme nummer var udrangeret. Genbrug er ikke noget nyt. Jeg havde aldrig set det specielle køretøj, men nu fik jeg øje på det udenfor tømrerværkstedet. Desværre var køleren fjernet og erstattet af et stykke rødt krydsfinér, ligesom motoren var fjernet, hvilket man dog ikke kunne se udefra. Det ærgrede mig lidt, at den var blevet skamferet, men man kunne da stadig se, at den stammede fra den gamle tagryttervogn. En søstervogn stod lidt længere ude, så man kunne sammenligne. Den hed D 23.

Jeg tog en hel del billeder fra forskellige vinkler, og pludselig opdagede jeg en mand bag mig, og jeg ventede på den sædvanlige: "Hør, hvad laver De her?". Han sagde imidlertid: "Ja, er den ikke sød?" og

jeg fik at vide, at motoren var fjernet for 14 dage siden.

Jeg endte helt ude ved motorvognsremisen, hvor grunden til, at man kørte med damp i godstoget, fandtes. To af de store dieselmotorvogne uden midterbogien stod på et sidespor. Det kendte jeg fra de to fynske privatbaner, OMB og OKMJ, hvor der også af og til opstod den slags smitsomme sygdomme. "Marcipanbrødet" ML 12 måtte derfor køre persontog, og da man ikke havde andre diesellokomotiver, måtte man ty til dampen, og det var mit held.

Jeg gik tilbage til stationen, for nu nærmede den tid sig, hvor jeg sidst tog af sted til Thyborøn, og denne gang ville jeg ikke gå glip af damprangeringen. Det varede ikke længe, før ML 12 ankom med et meget

blandet tog fra Thyborøn. Bagest hang banens bogiepersonvogn, som jeg ikke tidligere havde set. Den var bygget i 1899 af Vulcan i Maribo, men kraftigt ombygget i 1944 til den nuværende form med midtergang og lukkede endeperroner. Den hed A 2 og var en helt pæn vogn. Den var udstyret med meget korte træbogier og blev i 1978 solgt til Dansk Jernbane Klub's afdeling i Aalborg. Desværre blev den voldsomt beskadiget ved et rangeruheld i 1982 og ophugget året efter.

Kort efter, at det tog, som jeg var med sidste år til Thyborøn, var kørt, rullede den ene af de små toakslede rangermaskiner ud fra dampremisen. VLTJ havde to af typen, nr. 3 og nr. 4, og det var nr. 3, der meldte sig til tjeneste. Hidtil havde vejret været lidt mørkt, men det regnede da ikke. Det begyndte det så på nu, hvilket dog ikke holdt mig tilbage. Nr. 3 rangere-



Dagens havnerangermaskine var nr. 3, der på billedet ruller fra dampremisen. Ude på vejen holder en ældre rutebil, vistnok en Bedford.

skråningen og endte midt på den nederste del, så jeg kunne få endnu nogle billeder

inden havnen. Jeg løb efter toget og fik et par billeder mere ned ad den snoede nedkørsel. Det var næsten som en bjergbane. Toget kørte kun lidt hen ad havnesporene og satte IAR-vognen. Den var formentlig fyldt med øl i flasker, for på sporet ved siden af stod en ølvogn fra Tuborg, som blev koblet på nr. 3. "Vil du køre med?", spurgte lokomotivføreren. Det var pænt af ham, men jeg ville have billeder af rebroussementet, så jeg spurgte, hvornår de kørte op. "Nu", sagde lokomotivføreren, og så kan det nok være, at jeg løb op ad stigningen. På et tidspunkt kunne jeg høre, at nr. 3 satte i gang nede på havnen, hvilket påvirkede mit løb, og da jeg endelig nåede op til sporskiftet i rebroussementet, kunne jeg se lokomotivet for enden af den sidste stigning. Jeg var så forpustet, at jeg dårligt kunne se i apparatets søger og måtte indrømme, at jeg ikke kunne klare



Nr. 3 er blevet koblet til den IAR-vogn, der skal på havnen og kører nu tværs over sporene og hen til havnebanen. Det ses på maskinen, at det desværre er begyndt at regne.

de først lidt med en personvogn, der stod i vejen, men kunne så komme til at hente den godsvogn, der skulle på havnen. Det var en hvid vogn, IAR 21 270, og maskinen var forrest. Efter at have krydset vejen, som gik bag stationsområdet, gik det kraftigt ned ad bakke, så maskinen bremsede kraftigt med dampbremsen. For at kunne overvinde højdeforskellen på 33 meter mellem station og havn var banen anlagt med et rebroussement halvvejs nede, således at stigning/fald kunne holdes indenfor rimelighedens grænser. Efter at have taget et billede af det lille tog, der kørte ind på Vesterbjerg-viadukten, spænedes jeg efter det over viadukten. Der var langt ned til vejen under. Jeg skød genvej ned ad



En lastbil holder andægtigt tilbage, da rangertrækket kører over vejen lige bag stationen og ind på havnebanen. Det ses tydeligt, at det går nedad på den anden side vejen.



Jeg nåede at få et billede på den nederste del af havnebanen, efter at toget var rebrousseret. IAR-en havde nr. 21 270.

mig i lokomotivforfølgelsesløb. Jeg tog et par billeder, da det lille tog dampede op gennem den forårsgrønne skov med små arrige dampslag. Det var en oplevelse. Da rangertrækket var kommet forbi sporskiftet, der blev lagt om, regnede jeg med, at lokomotivet ville skubbe vognen op til stationen. Vognen blev imidlertid koblet af, og så fik den et kraftigt skub op ad den videre stigning. Lige før sporskiftet stoppede nr. 3, og skiftet blev lagt om. Nr. 3 skyndte sig ned ad sporet til havnen, men stoppede hurtigt. Vognen var i mellemtiden gået i stå på stigningen op til stationen og rullede ned over sporskiftet, der var blevet lagt om endnu en gang og ud for enden af rebroussementet, hvor den blev standset af en lille stigning. Så blev sporskiftet lagt over igen, og nr. 3 kørte



Jeg vendte mig hurtigt om, så jeg fik et billede, der viser, hvordan havnebanen snor sig ned til havnen.



På dette billede er rangertrækket nået ned på havnen, hvor IAR-en skal stå. I baggrunden ses ølvognen, der skal op på stationen.

hen og hentede vognen, som den så trak op ad stigningen til stationen. Det skete hurtigere, end jeg kan skrive det og virkede meget indarbejdet. På fynsk kaldes manøvren "at slå ræveslag", men hvad den hedder på vestjysk, ved jeg ikke.

Da lokomotivet passerede mig, standsede det brat. "Hvor blev du af?", spurgte lokomotivføreren. "Jamen jeg skulle have nogle billeder", svarede jeg. "Det kunne du da bare have sagt, men hop nu op". Det lod jeg mig ikke sige to gange og klatrede op i førerrummet. Maskinen satte let og ubesværet i gang på stigningen, og jeg nød turen. Da vi kom op på stationen, range-rede nr. 3 Tuborg-vognen over i spor 1, så den kunne komme med det første tog til Vemb.

Det undrede mig lidt, at lokomotivet ikke

skulle skubbe vognen op, for da det ikke var udstyret med tryklufsbremse, havde man ingen mulighed for at standse vognen, hvis koblingen sprang. Det samme var tilfældet, når man kørte ned til havnen, så burde lokomotivet være forrest på faldet, som man siger. At man "slog ræveslag", havde tilsyneladende ikke noget at gøre med sikkerheden, snarere tværtimod, og var nok mere for at vognen skulle være lettere at sætte over i spor 1. Jeg har kun hørt om et enkelt tilfælde, hvor en vogn afsporede og rullede ned ad skrånningen, og det er mange år siden, så senere er det gået udmærket.

Det varede ikke længe, inden næste damplokomotiv dukkede op med godstoget fra Vemb. Det kørte tværs over alle sporene og endte oven ved pakhuset, hvor

det kørte langsomt frem, da vognene skulle placeres rigtigt. Lige efter maskinen fulgte en toakslet personvogn som togværnavogn. Det var D 22, som var udstyret med et ejendommeligt tøndetag, og som var højere end taget på førerhuset på nr. 6, som lokomotivet hed. Kort efter ankomsten rangerede nr. 6 fremad med D 22 og satte den over på et sidespor. Jeg fik nærmest "fotokramp" og tog en masse billeder. Det er jo ikke hver dag, man ser et større privatbanedamplokomotiv i normal drift.

Efter lidt rangering kørte nr. 6 hen til dampremisen for at få vand og kul, og derefter blev den smurt op, så den kunne være klar til næste dag, og jeg fotograferede stadig. Det blev ikke mindre, da nr. 3 også kom hen til dampremisen og fik for-



Trods det dårlige vejr vovede jeg at tage et farvebillede. Bemærk hvor velholdt det lille lokomotiv er med rød pufferplanke, og skiltene på siden af førerhuset er med rødmalet baggrund.



Lokomotivforfølgelsesløbet er slut, og jeg nåede i stilling kort før rebroussementet. Billedet giver et godt indtryk af den skræppe stigning.

syninger, for så kunne jeg få et billede med begge damplokomotiver på. Kort efter rangerede man igen med de to damplokomotiver, så de kom til at holde ved siden af hinanden ved dampremisen.

Afskedens time nærmede sig, og mit tog til Vemb holdt klar ved perron 1. Trækraften var den eneste køreklare store motorvogn, nemlig M 6, og jeg fik lov at stå i førerrummet hele vejen til Vemb. Jeg måtte indrømme, at VLTJ's eksemplarer af "tretruckerne" var betydeligt mere velholdte end de hjemlige på de fynske privatbaner. Jeg ankom til Vemb kl. 17.00 og afventede lyntoget "Vesterhavet"s ankomst nordfra. 14 minutter senere bumsede jeg sydpå i et firevogns lyntog, hvor jeg for øvrigt spiste et par stykker smørrebrød i den beskedne



Så bliver der slået "ræveslag", og portøren er klar til at skifte sporet, så maskinen kan komme ned ad sporet i forgrunden og afvente, at vognen ruller nedad igen.



Ølvognen er rullet ned ad bakken igen, og nr. 3 sætter i gang med voldsom damp og røgudvikling for at køre efter vognen.



Manøvren er overstået, og rangertrækket kan dampe lystigt op mod stationen. Et kort øjeblik efter, at billedet er taget, stoppede nr. 3, og jeg blev inviteret op at køre på maskinen.



Så ruller det damptrukne godstog fra Vemb ind på Lemvig station. Portøren står klar til at fløjte stop, når toget er kommet langt nok frem. Særtogspladen på fronten skyldes sikkert, at dagens godstog ikke kører helt i den sædvanlige plan.



Portøren er kravlet ned mellem togførervognen og lokomotivet for at skille tryklufsledningerne ad. Bemærk hvor lavt lokomotivet er i forhold til personvognen. Pladerne på siden af førerhuset har ikke rød baggrund som på nr. 3, men ellers er lokomotivet nydeligt holdt.



Efter at have stødrangeret togførervognen ind på et sidespor kørte nr. 6 hen til dampremisen for at få nye forsyninger af kul og vand. Lokomotivføreren er ved at inspicere lokomotivet. Bemærk den noget simple vandkran. Som det ses, så er der dør og overgangsbro på bagsiden af førerhuset. Tidligere var der også rækværk hen ad siden og overgangsbro foran, men det er fjernet. For at spare penge var det meningen, at fyrbøderen skulle kunne gå ind i toget og billettere under kørslen.



Lige inden jeg tog afsked med de to damplokomotiver, kørte nr. 6 over i det andet spor for at tømme askekassen, og nr. 3 gjorde den selskab på det første spor. På dette sidste billede fra Lemvig ses overgangsbro og dør tydeligt på gavlen af nr. 6.

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



Nye rutebiler - Ringkøbing-Ørnhøj-Holstebro
Jernbane (RØHJ) og moderne DSB-type
med design-skrift.

Meget andet godt finder du på

FRISPORET

Se mere på www.frisporet.dk

www.Banetilbehør.dk



Merten 2462: 18 hulls minigolfbane med figurer, køller,
bænke og hytte. Str. HO.

Kr. 99



Schuco modelbiler, flere
forskellige modeller.

-25%

Danscale 1002: Venteskur
til trinbræt. Str. HO.

Kr. 115



Gælder også bestillingsvarer.

Tilbudene gælder i august og september

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

restaurant. Jeg havde god tid til at tænke over mit besøg på VLTJ, og jeg havde kun grund til at være tilfreds. Vejret havde været noget mørkt, og det regnede af og til, men billederne blev forbavsende gode. Desuden behøvede jeg ikke tage hensyn til solens stilling og kunne uden problemer tage billeder i alle retninger. Jeg havde fået en meget fin modtagelse af personalet på

privatbanen, hvilket var med til at gøre turen vellykket.

Alle de gode oplevelser holdt mig vågen på den lange tur hjem, lige til "Vesterhavet" kørte ned ad Elmelundsbakken kort før Odense. Jeg vågnede først, da toget holdt i Odense, og så vidste jeg jo ikke, hvor længe vi havde holdt. Jeg spurgte en mand, der sad overfor mig, hvor længe

toget havde holdt, medens jeg hurtigt samlede mine ting sammen. "Ja, togføringen er begyndt at kigge efter dig", svarede han, men jeg nåede da at komme ud, inden toget fortsatte mod Nyborg.



På dette billede er jeg ankommet til Vemb med M 6 som trækraft, og her er der voldsom aktivitet. Til højre holder et nordgående persontog med en Mx som trækraft, og tilsyneladende gælder det om at omlæsse en del fiskekasser.



Søndag d. 9. september 2012
kl. 11.00 – 15.30
i Ådalshallen, Skørning
v/ Hornslet · 8544 Mørke

Nu for syttende gang afholder vi STORE-byttedag. Vi modelbanefolk mødes, snakker og bytter. Find skuffen frem igen – du har den stump, en anden mangler – og han har den, du mangler.

I Skørning udstiller bl.a: DWA Hobby, Fredericia - Tog og Tekno, Aalborg - Epokemodeller Skilteskoven, Odense - Freja Modeltog, Silkeborg Hobbykæden, Nørresundby - JK Modeltog, Århus, - Lekbo, Tranbjerg - Vejlesen Hobby, Vejle - Modelbyg, Ålborg - Witzel-Hobby - Asmarksmodels - Ebeltoft Antikvariat - Niceled - Hos Dorthea

LGB klubben 1:22,5 - Djurs Modelbaneklub, modulanlæg, 1:87

Brio bane til børnene. Børn under 12 år i følge med voksne - gratis adgang. Entré giver adgang til en meter flad bordplads. Ingen stadeleje!
På gensyn! **Djurs Modelbaneklub**

Entré kr. 40.-

Danmarks største specialforretning i modeltog ønsker alle kunder et

godt digitalt efterår!

Hos os finder du altid et stort udvalg i spor

G · O · 1 · HO · N · Z

Märklin digitaldag
fredag den
7. september
Kig ind og se de
mange nyheder!

TRIX

kibri

VOLLMER

Viessmann
Modellspielwaren GmbH

WIKING

herpa

Massoth

märklin

NOCH
...wie im Original

HELJAN

FLEISCHMANN

POLA

PECO

PIKO
MODELBÄHNEN & VERBAUDMODELLE HO

Roco

FALLER

evergreen
scale models

EISENBAHN
KURIER
VORBILD UND MODELL

hobbytrade

LEMKE
Collection

Digital plus
by Lenz

BREKINA
AUTOMODELLE

Faszination Schmalspur

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

hobbytrade

LEMKE
Collection

Digital plus
by Lenz

HO
Modell
1-87

BEMO
ANSCHAUFSTÜCKE SCHWEIZER UND DEUTSCHE
SCHNALLSPUR-MODELBÄHNEN

BUSCH

KOMBI MODELL

IGB

Lok Sound

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



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



UNIVERSAL SUCTION BENCH VICE



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



LightCraft



BADGER



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

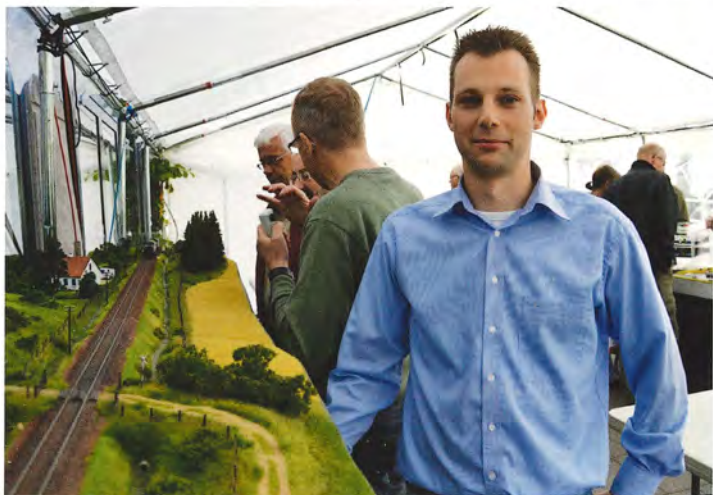
RISLØV HOBBY



En hyggelig fø'sda'...

Tekst og fotos: Anders Riis

Ken Rosa, indehaver af Hobbykæden i Nørresundby, forsømmer ikke nogen anledning til at holde en fest for sine kunder. En af de fast tilbagevendende gennem flere år er forretningens fødselsdagsfest i juni, og 2012 var ingen undtagelse. Søndag 3. juni havde han fået lov at stille et stort telt op på Vestergade udenfor butikken. Her kunne kunderne nyde lidt mundgodt og kikke på forskellige modelrigtige aktiviteter - bl. a. belysning af biler, Faller Car System, fremstilling af træer, og eksempler på moduler. Indenfor havde Ken & co. travlt med en livlig handel, både med dagens ekstra tilbud og butikkens generelt brede sortiment.



Ken Rosa i Hobbykæden i Nørresundby laver gerne lidt ekstra fest ud af det, når der er en anledning. Sommerens fødselsdag var ingen undtagelse - med gode tilbud og kage i et telt, der fyldte det meste af Vestergade.

EpokeModeller

Korrekte danske biler spor H0 1:87















Havemøbler i spor1



Lokomotivfører og fyrbøder i spor0



Lokomotivfører i spor1

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

info@epokemodeller.dk
 +45 20220449

Fødselsdag og åbent hus

**Hos Dorthea – Fredag d. 21. september 2102
kl. 10.00 til 17.30 i VESTERGADE 7 - 7323 Give**

Vi slår dørene op til vores nye forretning,
hvor vi fremover vil forhandle modeltog, hobby-artikler, legetøj og børnetøj.
I vores modeltogsafdeling, som er Jylland og Fyns største,
har vi en "ægte" Märklin shop in shop.

Vi forhandler derudover naturligvis
stadig Roco, Fleischmann, Brawa, Heljan og mange mange flere.

I denne anledning vil det glæde os at se nuværende og kommende kunder
og forretningsforbindelser.

Der vil i tidsrummet 12.00 - 16.00
være bespisning til alle de handlende.

Kom og se alle de gode åbningstilbud
og deltag i de planlagte konkurrencer,
som finder sted i løbet af dagen.

*Vel mødt til en fornøjelig
fredag hos Dorthea.*

Modeltog & Hobby
Hos Dorthea

Fødselsdagstilbud / Åbningstilbud Hos Dorthea

märklin

Spar op til 60% på vejledende udsalgspriser

Roco

Spar op til 20% på vejledende udsalgspriser

FLEISCHMANN
PERFEKTION & VIELFALT

Spar op til 20% på vejledende udsalgspriser

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

Spar op til 15% på vejledende udsalgspriser

Auhagen
MODELLBAHNZUBEHÖR HO TT N

Spar op til 25% på vejledende udsalgspriser

FALLER

Spar op til 25% på vejledende udsalgspriser

NOCH
... wie im Original

Spar op til 25% på vejledende udsalgspriser

Alle ovenstående tilbud er gældende
fra og med d. 10 september og til og med d. 30 september 2012
Til gavn for vores netkunder vil de naturligvis også være at finde på
vores hjemmeside www.hosdorthea.dk

Legetøj & Børnetøj
Hos Dorthea

Klassiske Carlsberg kultvogne

Epøke II



De tre nye ølvogne på rad og række med individuelle forskelle.

Af Morten Flindt Larsen

Modeller af bryggeriernes ølvogne har i mange år udgjort et særligt samleområde indenfor vores hobby, stærkt tilskyndet af at enhver producent med respekt for sig selv løbende lader ølvogne tilflyde markedet i en lind strøm, hvor det for lægmand er næsten umuligt at skelne fantasi- og reklamemodeller fra "den ægte vare". Fænomenet kendes også i Danmark, om end i begrænset omfang. Med Brawas nye vognsæt 48277 med tre Carlsberg-ølvogne går ølkult og modeljernbanekult imidlertid op i en højere enhed.

I vognsættet finder vi DSB ZA 99 552, 99 557 og 99 559, hvis forbillede var ud af en serie på 10 hvidmalede vogne med bremsehus leveret til Carlsberg Bryggerierne i 1919 fra Wagenbau AG, Wismar i den tyske delstat Mecklenburg. De 10 vogne fremstod udvendig som en variant af jernbanehistoriens mest udbredte standardgodsvogne, bygget efter "Musterblatt A2" og i dag mest kendt under sit vesttyske efterkrigslitra: G10. Indvendig var de imidlertid forsynet med dobbelt isolering beklædt med forzinket stålplade, og bag vognenes skydedøre gemteder sig isolerede fløjddøre. Vogntypen var konstrueret under 1. Verdenskrigs anspændte transportsituation som en "Behelfs-Kühlwagen" til transport af kød og mælkeprodukter, og de var derfor på taget forsynet med tre Grove-luftventiler,

som sørgede for luftcirkulation. I gulvet var der afløb for smelte- og vaskevand.

Muligvis har vognene haft både skydedøre og tagventiler, da de blev leveret til Carlsberg, men begge dele var unødvendige for ølvogne og blev ikke bibeholdt. Vognene var oprindelig udstyret med skruebremse (i bremsehus) og trykluftbremse, men sidstnævnte blev fjernet i 1921, da der endnu ikke kørte trykluftbremsede tog i Danmark, og øleksport til udlandet med jernbane var minimal. Eksport af Carlsberg øl begyndte allerede i 1868, men England var det udenlandske hovedmarked, og dertil gik øllet med skib. Da trykluftbremser i 1941

indførtes i DSB's godstog, fik vognene atter trykluftbremse. Bremsehusene, hvor bremsepersonalet hidtil havde haft deres plads under kørslen, blev afmonteret 1940-1949. Til afkøling af vognenes last af øl og mineralvand kunne vognene laste 300-600 kg is i 1 à 2 iskasser. Disse blev fjernet i sidste halvdel af 1950'erne.

Vognene litreredes ZA 99 551-99 560 og fik hjemsted på Frederiksberg station, ca. 1½ kilometer fra bryggeriet i Valby.

Allerede i 1924 forliste ZA 99 551, da færgerne "Christian IX" og "Sjælland" natten mellem den 19. og 20. november i tæt tåge kolliderede på Storebælt. Det



Mecklenburgsk "Wärmeschutzwagen" baseret på tysk standardgodsvogn type A2. (VEB Waggonbau Görlitz)



ZA 99 559 på Frederiksberg station, sommeren 1927. Uden skydedøre, men endnu med to vandrette ventilationsgitre på vognsiderne. (Danmarks Jernbanemuseum via www.jernbanen.dk)

var det alvorligste uheld, der endnu var indtruffet under DSB's snart 40-årige færgefart. Ved kollisionen sprængte ZA-vognen på "Sjælland" sin surring, løb fremefter og tørnede mod stopbommene. Bovportene blev slået ud og vognen gik udenbords og sank kort tid efter. To andre vogne på færgen afsporede. Skaderne på "Sjælland" var dog ikke større, end at færgen kunne gå i fart igen senere samme dag. Værre så det ud på "Christian IX", der på det ene spor overførte de tre sovevogne til Randers, Tinglev og Esbjerg, og på det andet en EM-vogn, en DK-vogn og seks ilgodsvogne. Ved den pludselige standsning sprængte vognene i begge

træk deres surringer og kom i bevægelse fremad, og både EM-vognen og Randersovevognen afsporede delvist. Blandt de rejsende og besætningen skete der lykkeligvis kun det uheld, at en dame fra Nyborg brækkede underarmen. Færgen måtte straks gå til reparation på Nakskov Skibsværft.

I midten af december 1924 gik fyrskibet "Argus" til Korsør for at hæve den sunkne godsvogn, men forsøget mislykkedes. Vognen blev liggende, indtil den i sommeren 1926 blev solgt for 100 kr. til en entreprenør fra Nyborg, der fjernede vogntaget og hævdede indholdet. Af de ca. 250 kasser tomme flasker, vognen var

læsset med, var flaskerne i ca. 150 kasser endnu hele og kunne atter anvendes. Datidens ølkasser af træ kunne rumme 50 liggende flasker, så det blev i alt til ca. 7.500 flasker. Pant på ølflasker og ølkasser blev i øvrigt først indført i 1942 med 15 øre pr. flaske og 3 kr. pr. kasse. Efter bjergningen blev vognen taget op stykkevis. Samme år blev ZA 99 551 officielt udrangeret. Vognkassen endte sin tilværelse som skur ved bryggeriet i Valby. Den 10. november 1937 indviede Carlsberg sin egen sit eget sidesporanlæg "Station Carlsberg" på sydsiden af bryggeriet, umiddelbart vest for Enghave S-bane-station og med sportilslutning til Københavns Godsbanegård, hvorfor alle bryggeriets jernbanevogne omstationeredes hertil fra Frederiksberg. I 1948 iværksattes byggeriet af en ny stor tappetal og lagerbygning i tilslutning til ølbanegården, og 15. april 1953 rullede et flagsmykket tog med de første Carlsberg-ølvogne ind på den nye lukkede godsbanegård – nu kaldet "Station HOF" – som på to jernbanespor à 100 meter kunne rumme 24 stk. 18 tons kølevogne. I december 1954 blev de første flasker tappet på den første af de nye kolonner, og 23. juni 1955 sattes den sidste af i alt fem moderne tappekolonner med en samlet kapacitet på godt 1 mio. flasker dagligt. På det nye tappeanlæg skulle der kun tappes HOF, hvortil kom det eksisterende tappehals kapacitet på ca. 1,7 mio. flasker i to skift. Efter færdiggørelsen af

En række Carlsberg-ølvogne opstillet et sted på Frederiksberg i 1919. Foto Carlsbergs Arkiver.



Nærbillede af påskriftsfeltet på ZA 99557.



Station HOF lejede Carlsberg desuden 200 meter spor på Nørrebro station, hvor der etableredes et fødelager for den københavnske distribution, med jernbaneølvogne i pendulfart fra og til Station HOF. På dette tidspunkt havde Carlsberg 141 ølvogne i drift.

De ni Wismar-vogne fik i 1966 på papiret UIC-litrering med computernummer, men blev alle udrangeret 1966-1969.

Brawas fine serie af G 10-vogne er efterhånden nogle år gammel, men har efter alt at dømme været en stor succes på det tysksprogede marked. Denne verdenshistoriens mest producerede jernbanegodsvogn var da også i mange år stedmoderligt behandlet af producenterne, der kun kunne levere halvdårlige og forkert proportionerede tolkninger af denne klassiker, som har kunnet findes på danske stats- og privatbaner. Succesen var således velfortjent og har ført til udvikling og videreudvikling af G 10-konceptet. For det aktuelle vognsæts vedkommende er der således produceret en helt ny 2012-støbeform til vognkassen, og det er ganske flot, at nogle af de første modeller, som formen bruges til, er danske.

Det skal med det samme slås fast, at modellen ikke 100 % svarer til Carlsbergs Wismar-vognene. Således har modellens fløjdøre vandrette brædder og sidder helt i plan med vognsiden, mens de på Wismar-vognene havde lodrette brædder og sad lidt forsænket, da der her var tale om indvendige fløjdøre, som blev dækket af en (fjernet) udvendig skydedør. Skydedørens ophæng er da heller ikke gengivet på modellen. Ligeledes mangler de karakteristiske vandrette ventilationsgitre, men de blev på forbilledet på et tidspunkt erstattet med

brædder, så på dette punkt er modellen for så vidt rigtig nok. Ligeledes mangler



Gavlenden med den tolvakkede stjerne og andre detaljer.

Grove-ventilerne på taget som på de danske vogne, selv om de er gengivet på katalogbilledet af vognene.

Bremsehus med tilhørende stiger og håndbøjler er 100 % korrekte. Der er sågar glas i vinduerne i bremsehuset, noget man ellers kun meget sjældent ser på andre producenters vogne med Piko som undtagelsen, der bekræfter reglen.

Dækslerne på vognenes aksellejer er monteret som løsdeler, hvilket muliggør variation i produktionen alt efter forbillede og hjembane for en given model. Vognene overholder NEM-normerne og ruller og kobler uden problemer.

Påtrykket på vognkassen står fint og skarpt og er imponerende detaljeret, hvad angår de fire "øletiketter", som på forbilledet var emaljeskjolde monteret på vognsiden. På modellerne er skjoldene dog trykt direkte på vognsiden, da montering af svagt



tog-guide 2012

Besøg en jernbane i Danmark

Normalspor - smalspor - museum - model

11 normalsporsbaner, 6 smalsporsbaner, 1 sporvognsbane, 4 jernbanemuseer, 4 baner med skinnecykler, 6 veterantogsoperatører og 65 modelbaner



tog-guide 2012 kan købes i løssalg hos forskellige modelhobbyforretninger, billetkiosker eller ved at indsætte DKK 25,- på konto i Nordea, reg.nr 2256 konto 0256 322 862 hvorefter bladet tilsendes portofrit i DK. **Husk at opgive navn og adresse.**

Spørgsmål? *Kontakt jmann@it.dk*



Besöka en järnväg i Danmark

DKK 25,-



Besuchen eine Eisenbahn in Dänemark

ISSN 2245-4543



Visit a railway in Denmark

hvælvede skjolde med fint påtryk ville have fordyret vognsættet urimeligt. Påtrykket står ikke desto mindre fint og tydeligt også nede i brædderillerne, blandt andet fordi Brawa ikke har andre fabrikanters unoder med overdimensionerede, alt for dybe riller. Selv om der er tale om flerfarvet tryk, er der ingen "skæverter" i form af overlappende farver og fejlplaceret tekst. De tekniske påskrifter på vangerne står ligeledes fint og skarpt. Bremseomstilleren er hvid med rødt håndgreb.

På vognkasse og bremsehusgavlene finder man Carlsbergs 12-takkede stjerne med en cirkelrund udskæring, hvori der dengang sad et soltegn. Soltegnet var registreret varemærke for Carlsberg siden 1881, men bryggerierne gik gradvist bort fra brugen af det efter nazisternes magtovertagelse i Tyskland i 1933. Endnu i vinteren 1940 leverede Scandia dog en serie ølvogne med stjerne og soltegn på gavlen, og efter den tyske Besættelse fik mærkerne lov at blive siddende på vognene, da en delvis fjernelse kunne opfattes negativt af Besættelsesmagten, mens en total opmaling af bryggeriets mange vogne i nyt design ville være for ressourcekrævende i en tid med mangel på næsten alt.



Carlsbergs vanærede varemærke i dets seneste udførelse, som blev registreret i 1907 og som benyttedes på Wismar-vognene.

På grund af den gældende tyske lovgivning på området har det ikke været muligt for Brawa at gengive soltegnet, som derfor er erstattet af en rød, tolvtakket stjerne. Kan man ikke undvære soltegn på sine vogne, kunne det måske være en opgave for en producent af vådtransfers at levere passende oblater – i hvert fald til det danske marked.

De tre modeller udseende er en tolkning og rekonstruktion på basis af et meget begrænset dokumentationsmateriale, snarere end et dokumenteret modeludseende. Der kendes kun enkelte fotos, som viser Wismar-vognenes

Den tolvtakkede stjerne.



bemaling, før de vandrette brædder blev erstattet med lodrette lister, men naturligvis kan fotos af lignende vogne give et fingerpeg om Wismar-vognenes udseende.

Oprindeligt havde Wismar-vognene to vandrette ventilationsgitre på vognsiderne, men disse blev senest sidst i 1930'erne erstattet med vandrette brædder. Af et foto fra 1938 fremgår det, at teksten "Carlsberg Øl" i den forbindelse blev flyttet længere op på vognsiden, end hvad tidligere havde været muligt på grund af ventilationsgitrene. Modellerne har ikke disse ventilationsgitre.

På et tidspunkt i 1940'erne blev Wismar-

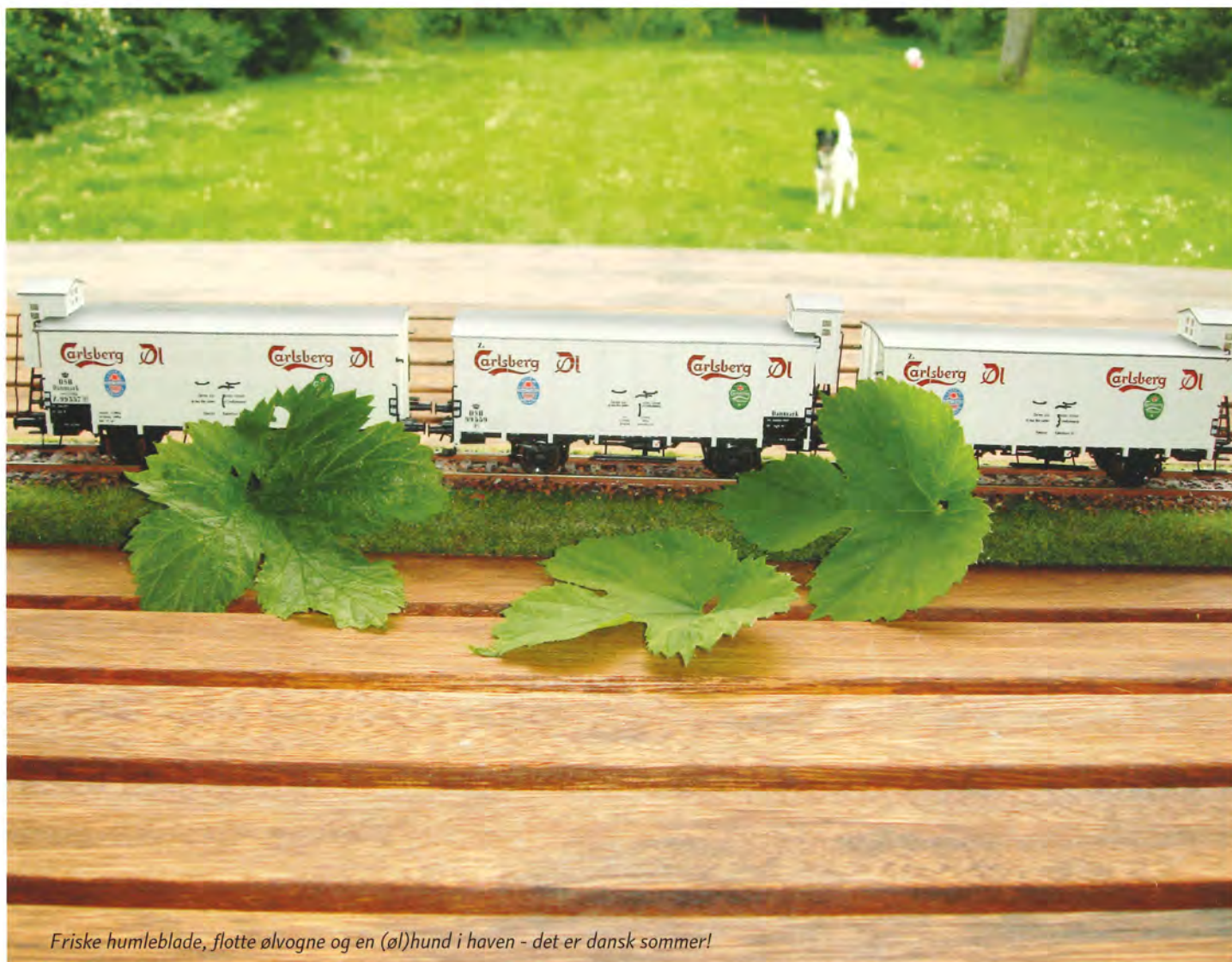
vognene udvendigt beklædt med lodrette lister og opmalet i bryggeriets nye design med stort "Carlsberg"-bomærke på vognsiderne, så de ikke længere adskilte sig væsentligt fra bryggeriets øvrige listebeklædte vogne af samme størrelse. Ændringerne blev formentlig fortaget i forbindelse med fjernelsen af vognenes bremsehuse. Roco lancerede for nogle år siden en model af en Wismar-vogn i den lidt nyere efterkrigsbemaling med grønt "Carlsberg" og en "HOF"-bort nederst på vognsiden, men på firmaets mislykkede G10-grundmodel med en næsten 2 mm for høj vognkasse, vandrette brædder og ventilationsgitre, og med bremsehus.

Generelt for alle tre vogne gælder, at de som hjemstedsstation har angivet "Kjøbenhavn Gb", dvs. hjemstedsstationen fra november 1937. DSB gik dog formelt bort fra at bruge "j" i København allerede i 1931.

Alle vognene er forsynet med hjørnemærker, der indikerer, at de har trykluftbremse med bremsearten

Udsnit af vognsiden med etiket og det ældre, mørkerøde Carlsberg-skriftsnit.





Friske humleblade, flotte ølvogne og en (øl)hund i haven - det er dansk sommer!

G (to hvide firkanter på sort felt), så bremsemæssigt er vognene altså fra 1941 ff. Vognene har da også bremseklodser på alle fire hjul. Revisionsdatoerne er for nr. 559 den 31/3-38, for 552 den 29/6-40 og for 557 den 4/8-40.

Alle modellerne er forsynet med bremsehus, som for 552 og 557's vedkommende blev fjernet i 1944 og på 559 fjernedes senest 1949.

Som afsendelsesstation er i det sorte påskriftfelt anført det morsomme "Station HOF" ("Station Carlsberg" ser lidt tamt ud), selv om den betegnelse først indførtes i 1953. Den lille anakronisme er dog til at leve med. Som bestemmelsesstation er anført "Nyk. M", så modellerne kan falde i både sjællændernes, fynboernes og jydernes smag. I praksis skulle jernbanepersonalet dog skrive "Mors" fuldt ud og ikke bare "M", så forveksling med de to andre nykøbinge kunne undgås.

Om de enkelte modeller kan følgende derudover fastslås:

- Både ZA 99 552 og 99 557 har venstrestillet påskriftfelt, som DSB's privatejede vogne først fik fra 1941 ff. Brawa har ladet 99 552 beholde sin gamle "før 1941"-litrering ovenover vognens nye venstrestillede påskriftfelt, mens placeringen af 99 557's litra og vognnummer følger 1941-normerne. Udseendet af ZA 99 552 er således ret tvivlsomt, mens 99 557's udseende teoretisk set er korrekt fra 1941 til 1944.
- ZA 99 559's udseende er for en tredjedelsvedkommende fotodokumenteret i 1938, dog i form af et tredjedelsfoto af søstervognen 557. Resten af modellen herunder det højrestillede sorte påskriftfelt er rekonstruktion på basis af fotos af samtidige vogne. Seddelholderen sidder dog fortsat til venstre (er hvid), da den er støbt i ét med vognkassen. Denne models bemaling svarer desuden til vognenes udseende sidst i 1920'erne jf. vedstående foto fra Frederiksberg station 1927, dog således at teksten

"Carlsberg Øl" blev rykket op på vognsiden, da ventilationsgitrene blev fjernet. Bortset fra hjørnemarkeringen af trykluftbremsen må ZA 99 559's udseende således i det store hele vurderes som værende korrekt fra ca. 1938 til ca. 1941.

Der er ingen tvivl om, at man hos Brawa har lagt sig i selen for at levere det bedst tænkelige produkt, og ovenstående betragtninger bør ikke afholde nogen fra at anskaffe sig det flotte vognsæt. Det er meget smukke modeller, deres tekniske finish er i top, og vi vil næppe indenfor en overskuelig fremtid blive præsenteret for bedre modeller af disse karakteristiske vogne. Enhver med en svaghed for epoke II og/eller ølvogne bør derfor købe sættet, mens tid er.



DSB personvogne litra CM - en vigtig vogntype



En lille serie CM, 11 stk., så dagens lys i 1896. De havde et ret fladt tagprofil, afkortet tagrytter, pladebeklædt vognkasse med smalle tvillinginduer i trærammer. Med sine kun otte kupeer med i alt 64 pladser på 3. klasse kunne disse vogne ikke gå i omløb med den senere udviklede standard CM-vogn. (Foto: Scandia)

Af Vagn Holstein
med god hjælp fra resten af 87-Gruppen.

Omkring år 1900 havde mange af de europæiske jernbaneforvaltninger svært ved at slippe konceptet med kupevogne, når der skulle anskaffes nye vogne til person- og eksprestogtrafikken.

For såvel to- og treakslede som for bogievogne fastholdt man længe designet med de mange døre i vognsiderne, adskilte kupeer og løbebrædderne langs vognsiderne, som havde været kendt siden jernbanens tidligste barndom. DSB anskaffede de allersidste kupevogne helt frem til 1913! Da havde udviklingen med hensyn til toghastighed, design, passagersikkerhed og komfort dog for længst gjort dette materiel helt forældet.

I mange år havde man, f.eks. i Amerika, anskaffet gennemgangsvogne med endeperroner og overgangsmuligheder, store lyse passagerafdelinger og det typiske træk med tagrytteren på taget, som gav ovenlys, luft og ventilationsmuligheder. I Sverige fik man tidligt smag for denne konstruktion, og fra senest 1890 anskaffede svenskerne udelukkende materiel af denne type.

Fra midten af 1890'erne gjorde DSB sine første forsøg med "amerikanervogne" og anskaffede de første truckvogne med indvendig side- eller midtergang. I første omgang kom det kun rejsende på de dyre vognklasser til gode, idet der anskaffedes et større antal relativt korte 1. og 2. klasse vogne samt kombinerede vogne med sidegang og komfortable kupeer. Til

nærtrafikken kom lange storrumsvogne, fortrinsvis til 2. klasse, med mange små sideinduer, litra BL (før 1941), senere CO. Disse vogne var alle pladebeklædte, havde tagryttere, lukkede endeperroner



CM 2037 set fra kupésiden efter revision på Cvk. Kh. 1943: Vognen er nymalet, stafferet, og der er monteret tryklufsbremse. Ellers er der ikke ændret meget på den siden leveringen i 1912. Trinene er malet hvide på grund af mørklægningen under besættelsen. Vognen blev i 1952 ombygget til CP 3249. (Foto DSB)

med harmonikaovergange. Vinduerne var i starten smalle med iøjnefaldende trærammer, senere dog store spejlglasruder.

Standardvogn litra CM

- Fra 1909 kom udviklingen omsider også 3. classes rejsende til gode, idet DSB her fik leveret de første serier moderne CM-vogne:
- Sidegang med ni kupeer à otte pladser, samt to toiletter.
- Vognkasser med pladebeklædning, ind-

snævrede gavle med harmonikaovergange.

- Tagrytter ført helt frem til gavlenderne og med et mere harmonisk, hvælvet tag.
- Vognene havde standardmål 20 m over pufferne, ni fag store kupevinduer, først med trærammer, senere spejlglas.
- Vognene løb på 2,5 m træbogier, senere også visse vogne med jernbogier, "berlinertrucks", som var påkrævet, hvis de skulle anvendes i udlandstrafikken.
- Kupemodulet var 1.600 mm, så komforten var ikke for store folk med lange ben. Sæderne var træsæder.

CM-vognene var et klart komfortmæssigt fremskridt for de togrejsende på den billige vognklasse. De var herudover solidt konstruerede, bl.a. med en indvendig jernplade fra vangen op til vinduerne, som en ekstra sikring af de rejsende.

Bramminge-ulykken i 1913 fik vist vognenes soliditet i forhold til de ældre små kupevogne, hvoraf flere ulykkeligvis var oprangeret i ulykkestoget. De blev fuldstændigt knuste, mens ingen af truckvognene var i nærheden af at være totalskadede.

CM-vognene blev DSB's nye standardvogn til fjerntogene fra ca. 1910 til tiden umiddelbart efter 2. verdenskrig, hvor nye moderne stålvogne og ombygningsvogne var til rådighed i tilstrækkeligt omfang. CM spillede i de mange år samme hovedrolle i



CM 2039 fotograferet i Kalundborg 1958 med originale trærammer i vinduerne og tilsyneladende i god stand, året før den blev udrangeret. Det er ubegribeligt at en sådan vogn ikke blev bevaret til Jernbanemuseet, der desværre mangler netop en repræsentant for denne vogntype i sin samling. (Foto: Svend Jørgensen)

landsdelstog, il- og eksprestog på begge sider af bælteerne, som UIC B-vognene gjorde for DSB i 1970'erne og 80'erne. Der var dog én hage ved de nye CM vogne: Fordi de var solide, var de også dyre i anskaffelse. Det behagede heller ikke dengang politikerne, og DSB's maskinafdeling måtte derfor i en del år finde billigere udveje til at skaffe pladser i den stigende persontrafik, hvor også pendlernes behov for alvor begyndte at gøre sig gældende. Der blev derfor ikke indkøbt så mange bogievogne som ønsket af DSB's maskinafdeling, i stedet kom de mange "rystevogne" til som et prisbilligere alternativ: "Mange flere pladser for færre penge og lavere togvægt".

Fra 1909-25 anskaffedes alligevel 135 CM-vogne af den nye standardtype. De første 65 var pladebeklædte. Fra 1914-18 blev de bygget med teaktræsbeklædning, i alt 69 stk. Det er den udgave, Heljan nu udgiver i model. Nogle af de pladebeklædte CM ombyggedes allerede i 30'erne med hvælvet tag, og nogle udstyredes med egenvarmeanlæg (CMM) til brug i motortog. Ved den store omlitrering i 1941 kunne man herefter opregne i alt 119 stk. originale tagrytter-CM:

50 stk. pladevogne Nr. 2001 - 2050

69 stk. teakvogne Nr. 2051 - 2119

Det er vel fra den tid og frem, at vognene har størst interesse. Hidtil har disse vogne kun kunnet fås i model som byggesæt fra Tikøb Hobby.

Supplement med de spidsgavlede CM

De mange tagryttervogne har tilsyneladende ikke har været tilstrækkelige i landsdelstrafikken, for i årene 1927-30 kom en serie på 55 stk. ni-fags CM med samme hovedmål og kupemodul som de tidligere leverede vogne. Det var de "spidsgavlede", uden tagrytter, med

teakbeklædning og store spejlglasruder. De første af dem var indvendigt i noget nær samme gamle design som de ældre CM, men i de senere leveringer slog et design igennem, som blev karakteristisk for DSB's personvogne, såvel nybyggede som moderniserede, i de næste 20-30 år. Nu kom fjedrende læderbetrukne sæder, lyse vægge af birkefiner med sortbejdsede paneler af mahogni og hvide lofter. Disse nye CM-vogne kunne uden videre gå i omløb med de gamle. Det



Sol og sommer på København H engang i 50'erne, hvor tagrytter CM'erne stadig kunne ses på Sjælland. Vognen er formentlig CM 2084 i sin originale skikkelse med 2,5 m træbogier og sælbænke enkeltvis under hvert vindue. (Foto: Hans True)

blev en serie vogne, der modsat meget andet DSB-materiel ikke undergik nogle særlige forandringer eller ombygninger overhovedet til de udrangeredes ca. 1963-68. Denne vogntype er udgivet i model af 87-Gruppen og HobbyTrade.

Plade CM'erne

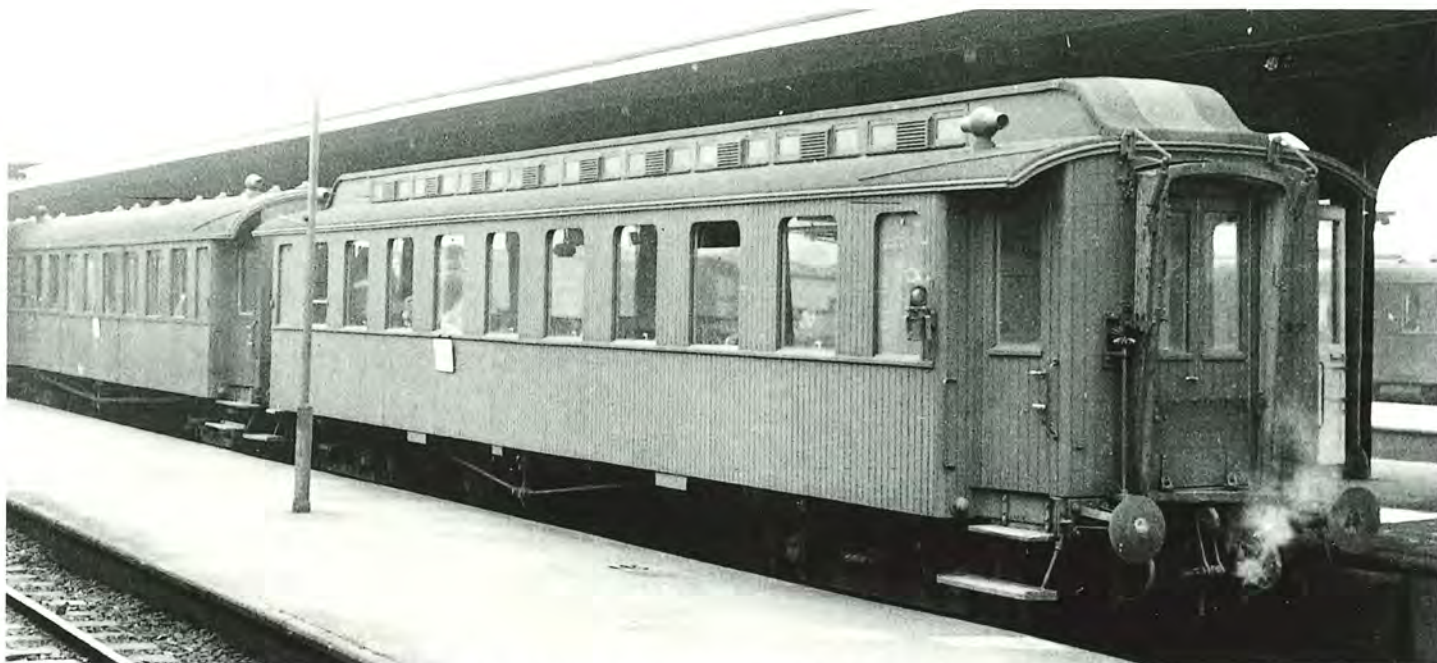
De første pladebeklædte CM bygget frem til 1913 må allerede fra begyndelsen af 30'erne have virket temmelig bedagede og trængte til en omfattende teknisk renovering. De opfyldte heller ikke længere

de komfortkrav, som DSB gerne så realiseret i forbindelse med klassereformen i 1934, hvor man nedlagde 3. klasse og indførte 1.klasse og den nye fællesklasse i togene. Det var et resultat bl.a. affødt af udviklingen i motormateriellet, herunder S-togene, hvor man ikke længere ønskede at opretholde alle tre vogtklasser.

Enkelte vogne moderniseredes som nævnt i 1930'erne, men langt de fleste af de nævnte 65 vogne blev gennemgribende ombygget 1942-52 i "det store ombygningscirkus" til fællesklasse storrumsvogne litra CP af standardtypen. Vognene blev forkortet og fik brugte bogier af 2,1 m typen fra ophuggede kupévogne. CM'ernes 2,5 m bogier blev i stedet afgivet til de store serier af CL-nærtrafikvogne, der blev bygget i samme tidsrum. Kun otte af de pladebeklædte CM blev udrangeret i noget nær original stand i tiden 1957-59. En af dem, CM 2039, kørte på Kalundborgbanen. Som dreng konstaterede jeg selv på en tur til Holbæk sidst i 1950'erne, hvor antikveret denne vogn virkede i forhold til f. eks. datidens S-tog: Selv på den tid var det som at træde ind i Nationalmuseets klunkelejlighed.

Teak CM'erne

De teaklisteklædte CM 2051 - 2119 kørte ligesom de "spidsgavlede" uden væsentlige ændringer frem til udrangeringen 1958-66. De udgik noget før de spidsgavlede, selvom mange af dem var bygget frem til midten af tyverne. Med tagrytteren kunne vognene jo også virke noget gammeldags i en tid, hvor folk havde travlt med at droppe toget og skaffe sig egen bil. Vognene var ikke helt ens. CM 2051 - 2076 leveredes med berlinertrucks og havde gennemgående brystningsliste



Ofte anvendt foto af CM 2060 med Berlinerbogier og gennemgående brystningsliste i Odense 1961. En typisk slidt teaktræsvogn, som nærmest er blevet koksgrå af ælde. Udrangeret 1962. Næste vogn er en af de oprindelig pladebeklædte tagrytter CM, som blev ombygget med tøndetag allerede i 1930'erne: CM 2186-90 eller 2192. (Foto: Hans Gerner Christensen)

under vinduerne i hele vognens længde. CM 2077 – 2119 kørte på 2,5 m træbogier og havde kun sælbænke under vinduerne enkeltvis. Forskellen er meget markant og giver vognene et meget forskelligt præg. Forskellen skyldes vedligeholdelseshensyn og priserne på importeret teaktræ. Ved reparationer på vognkasserne kunne man på vogne med den gennemgående liste spare noget træ, når man kun skulle udskifte den halve længde. Fotos fortæller dog, at der er undtagelser fra reglen: Bogiebytte er forekommet. Kun syv af teakvognene ombyggedes radikalt 1947-56 til fire stk. CP, to stk. udflugtsvogne CMR og en enkelt meget

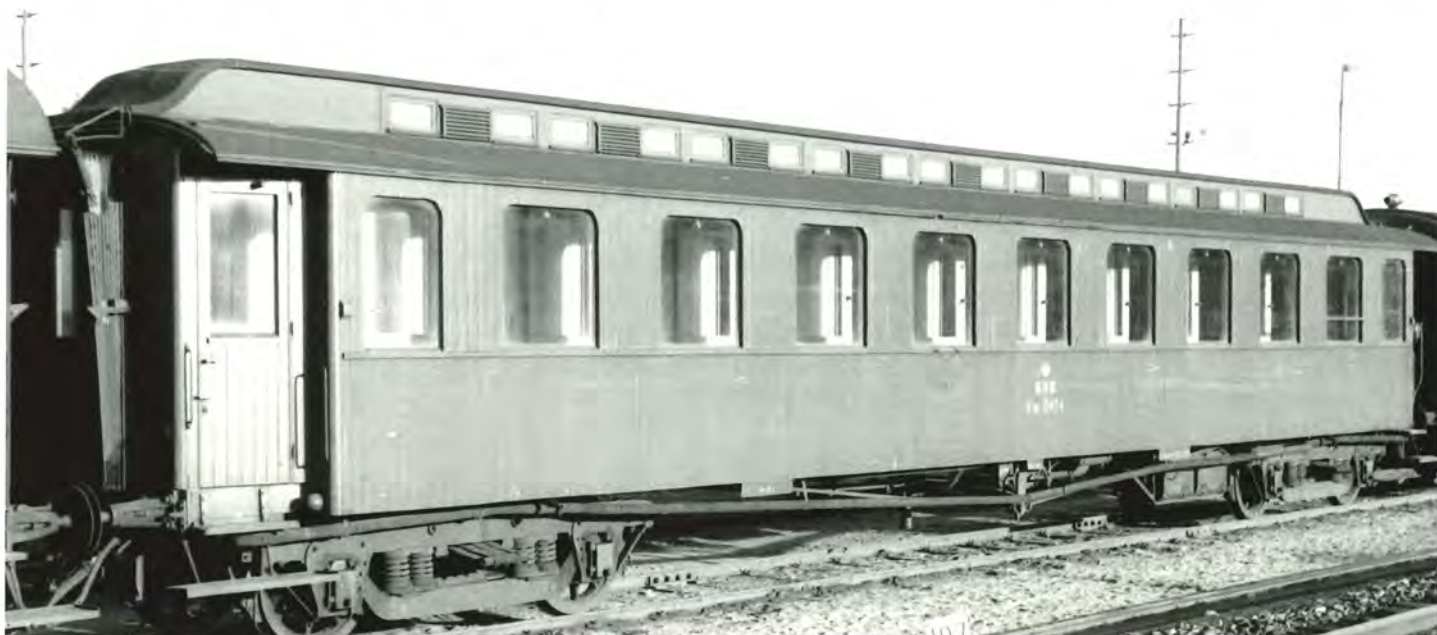
moderniseret CM 2112 med hvælvet tag, pladebeklædt vognkasse og delte vinduer. Det blev ved denne ene, den har nok været lige lovlig dyr!

Fælles for alle tagrytter – CM

De beholdt litra ved den store omlitring 1941, men fik nye sammenhængende nummerserier. (se Lokomotivet Nr. 30, 1992 for komplet dataliste). Alle vogne fik vacuumbremsene udbyttet med tryklufsbrems og fik standardiseret udstyr for dampvarme og el. Ved revisioner i 1950'erne blev flere af de teakklædte vogne malet DSB-rød, som var billigere at vedligeholde.

Sammenfatning

Samlet udgjorde CM gruppen så mange vogne, at kun de langt nyere standardvogne litra B og BN kan måle sig hermed. CM'erne har kørt i nærved original skikkelse i 30-40 år. De mange CM, der ombyggedes til storrumsvogne litra CP, kørte herefter yderligere 20-25 år. Da vognene var nye, udgjorde de grundstammen i alle vigtige landsdelstog, ekspres- og iltog, og de dengang hyppigt forekommende dubleringstog til hovedtogene. I Korsør, Nyborg og ved Lillebælt stod de som reserve og förstærkning. 3. klasse vogne blev sjældent overført med færgerne, den bekvemmelighed nød kun rejsende på 1.



CM 2074 er en rødmalet vogn fotograferet i 60'erne og med 2,5 m træbogier. Vognen var "født" med berlinerbogier. (Foto: P. C. Johansen)

og 2. klasse. Overvejende havde 2. distrikt Jylland/Fyn flere vogne stationerede end på Sjælland, hvor omløbene også var kortere.

Så sent som i 1954-55 kunne tagrytter CM'ere ses i landsdelstog efter en E-maskine i Jylland. Også de nye MY fik CM'ere på krogen i de hurtige tog. På Sjælland forsvandt tagrytter CM'erne relativt hurtigere end vest for Storebælt. Der er derfor bedst fotodokumentation af vognene og deres løb i årene fra ca. 1955 og frem, fra den fynske hovedbane og nærliggende strækninger i Jylland. Mange gode fotos skyldes Hans Gerner Christiansen og Arne Kirkeby, der har fanget CM'ere i meget forskellige oprangeringer. I Hans Gerners relativt nye bøger om MO-vognene og D-maskinerne kan man finde megen inspiration til vognenes anvendelse på modelbanen.



Teak CM mellem MY og spids CM i Randers engang i 1950'erne. I første kupévindue ses den tværstang, som skulle beskytte spejlglasruden, hvis man skulle løfte en bære ind. Alle CM var udstyret med den, også i gangsidene. Det lille skilt under vinduet viser at kupéen var "Fortrinsvis for rejsende med hunde", det sad normalt i sidegangen. (Foto: Hans True)



CM 2104 har kørt sin sidste tur og står afpillet i Skanderborg 1965. Før ophugning blev vognene som regel afbrændt. (Foto: Jens Bruun Petersen)



Vognbyggesættet er fra Tikøb og krævede en del arbejde.

Det sker

Tid og sted:

5. august-21. oktober:

Sporvejsmuseet
Skjoldenæsholm,
Jystrup, lør- og
søndage 10-17.

2. september: Dansk Legetøjsmarked,
Frederiksberghallen (hal 4)
Jens Jessens Vej 16, 2000 Frederiksberg,
11-15.

9. september: Store Byttedag, Ådalshallen,
Skørring v/Hornslet, 8544 Mørke,
11-15.30.

15.-16. september: Modeljernbanetræf,
Danmarks Tekniske Museum, Fabriksvej
25, 3000 Helsingør, 10-17.

21. oktober: Udstilling/byttested i Horne v/
Varde, 9-16.

21. oktober: Store Byttested,
Tømmerup Hallerne, 4400 Kalundborg.

Med forbehold for ændringer.



Op- og nedture på banen

Danmarks korteste statsbane fyldte den 16. maj 2012 80 år. Banen er blot på 852 meter og meget præget af voldsomme stigninger og skarpe kurver. Alligevel kan hastigheden komme op på 75 km/t (uden ATC). På strækningen køres uden fast køreplan, og i øvrigt kun i sommerhalvåret. Ofte er togene fyldt til sidste siddeplads. Der er forbud mod stående passagerer.

Det drejer sig om rutschebanen på Dyrehavsbakken i Klampenborg nord for København. Banen blev bygget i 1932 af en irsk ingeniør, der ejede den frem til 1952, hvor Staten overtog den. Til bygningen af det store træskelet medgik en mindre granskov.

(Middagsradioavisen i DR 1 16. maj 2012)

Dansk sprog bevares

DSB har besluttet at skrotte de engelske udtryk, denglish, for ganske almindelige begreber. Således vil Human Ressource (HR) blive erstattet af det mere mundrette Personale, Financial Management bliver til Økonomi, CSR – som vi ikke aner, hvad betyder! – bliver til Samfundsansvar og Key Performance Indicators bliver til Resultatoversigt. Man ånder lettet op, for mægtigt har man skullet lede længe efter.

(DSB idag, nr. 19)

Tog er på mode

DSB's nye, aktive administrerende direktør, Jesper Lok, har fundet ind til selskabets kerneværdier, hvilket skal give sig synlige udtryk. "Kunst kan enhver virksomhed have på væggen uden at signalere virksomhedens identitet og værdier. DSB's vægge er DSB's ansigt udadtil. De skal afspejle tog og mennesker, der arbejder med tog." Vi glæder os til de kommende besøg på stationerne og se hvilke billeder, der skal tegne DSB fremover.

(DSB idag nr. 19)

St. Byttested/Hobbyudstilling

Søndag den 21. oktober kl. 11-15.30

Tømmerup Hallen,
Tømmerupvej 20,
4400 Kalundborg



Arr.: Kalundborg Model Jernbane Klub
se mere på www.kmjk.dk

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.

ade på vej frem

F-maskine med lav kulkasse - velnok det mest populære damplokomotiv overhovedet.



Mange har gisnet om, hvordan det gik med ade, det tidligere hobby trade. Svaret er, at det går godt, og at firmaet nu atter kan se lys for enden af tunnelen.

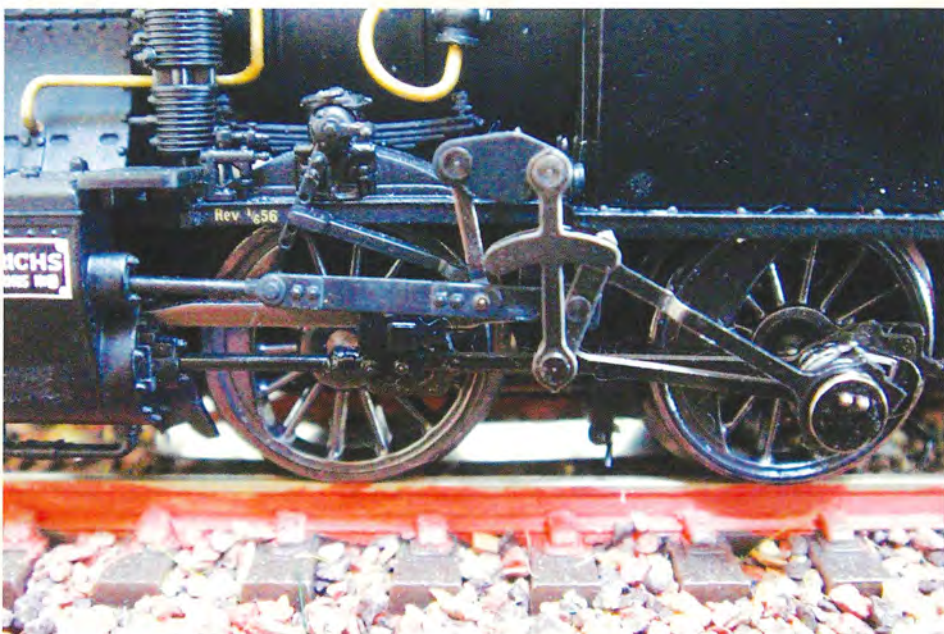
Spor og baner fik lige før trykstart lejlighed til at se to eksemplarer af F-maskinen i drift – en to- og en treleddermodel. Det var de modeller, der skulle godkendes til serieproduktionen, og ud fra de to modellers køreegenskaber (på Märklin C- og K-spor samt på Trix C-skiner) er det nogle velkørende modeller med udmærkede forhold under rangering.

Der var konstant, hvidligt lys i lanterneerne og ingen svigt i strømtilførslen – trods prøvekørslen med en hastighed på niveau med en snegls krybefart. Hjulene bliver skiftet ud med endnu finere, støbte hjul på seriemodellerne, lover Karsten og Flemming Pedersen fra ade, og vi må håbe, at F-maskinen så bliver årtiets danske damplokomotiv. Vi bringer en mere krævende afprøvning af seriemodellen,

når den er udkommet. I øvrigt vil den også kunne leveres med lyd.

Der ud over fik vi set prøver på de nye 'trævogne' (litra Fc), som for første gang

lever op til navnet, idet siderne er lavet af laserskåret træ (mahogni, som bedst ligner teaktræ i modell!). Bunden er af metal, og diverse dele er støbt i messing. Ruderne er lavet af ægte glas, så der er



Detalje af Allan-styringen, hjul med fine eger, påtryk m.v.

DHG 500 C er et typisk rangerlokomotiv, som er spækket med flotte detaljer. T.h. ses f.eks. advarselstavlerne på front og sider.



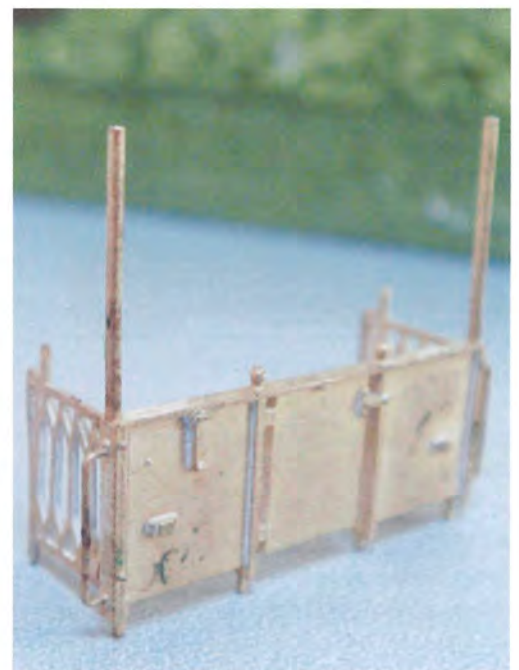
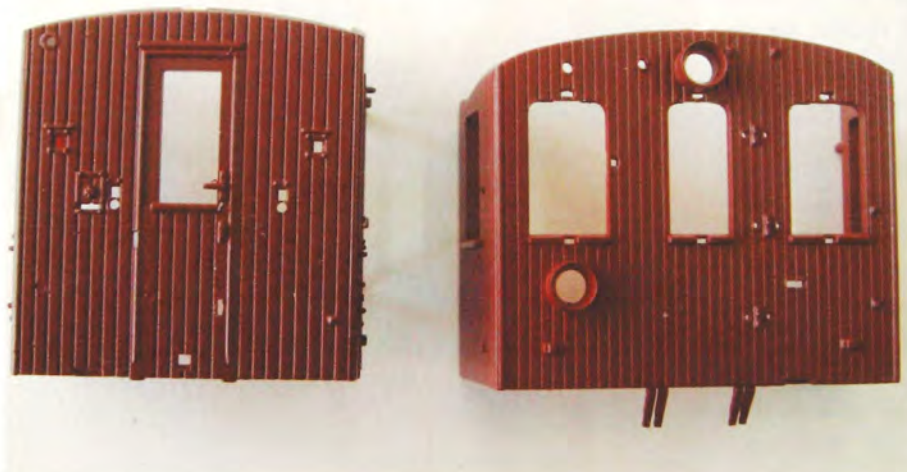
tale om et kvantespring i modelteknisk henseende. Også disse vogne er nært forestående. Til firmaets nye DWA-klub er der også nyt, idet Fc-vognen vil komme i en speciel version, udelukkende til klubmedlemmerne.

CR/CRS-vognene er også på vej, lige som den gamle 'svend' MT-lokomotivet (fra 1929), så det tegner til at blive et særdeles spændende efterår, hvad nye, interessante modeller angår. ade flytter i øvrigt en del af produktionen tilbage til Europa fra Kina, nærmere bestemt til Flensborg, da kvaliteten er langt bedre her. Spor og baner følger naturligvis udviklingen nøje.

Fc-vognen tegner til at blive meget vellykket, som billedet lader ane.



Udskiftelige gavlstykker til CR- og CRS-modellen.
Th. Endeplattform til Fc-vognen af støbt messing.



En kort 1. og 2. classes personvogn



Tekst og foto: Finn Frøsig

Jeg har længe savnet en kort udgave af en kombineret 1. og 2. klasse personvogn på mit anlæg. Jeg søgte efter en egnet vogntype i personvognsoversigten på www.jernbanen.dk, og her fandt jeg litra ASM, som måske kunne bygges på basis af en Heljan CP-vogn. Jeg hentede de to tegninger + nogle fotos på nettet, og skalerede tegningerne til begge vogne til H0 størrelse. Tegningerne blev derefter klippet sammen. Dermed fik jeg en –



Skitse af CP-vognen. Arkiv Jernbanen.



Skitse af ASM-vognen. Arkiv Jernbanen.

godt nok primitiv – arbejdstegning til mit formål.

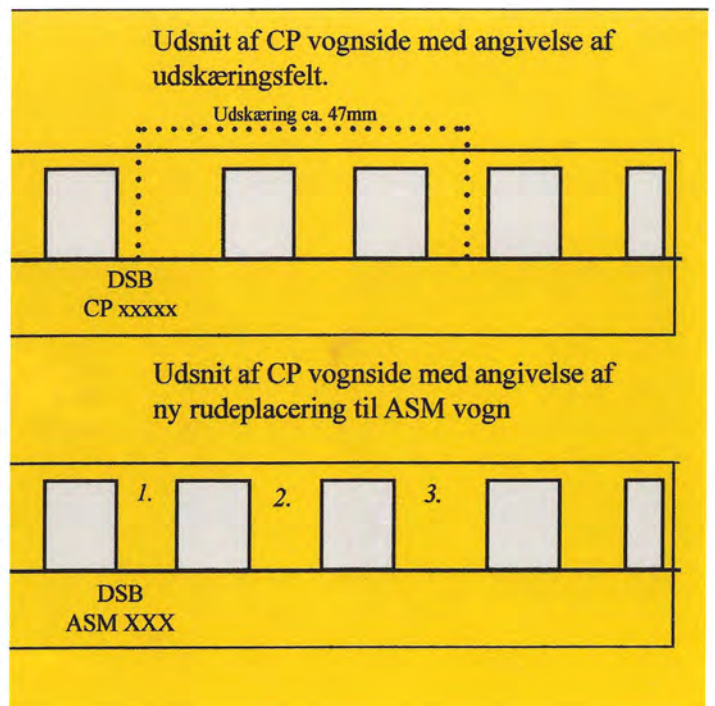
ASM vognen har næsten samme dimensioner og vinduer som litra CP, men der er selvfølgelig også forskel på mange detaljer

Længdeforskellen i 1/1 er 69 cm, eller omregnet til H0 7,9 mm. Det valgte jeg at acceptere for at få en forholdsvis enkel løsning. Vinduerne i CP og ASM har samme størrelse, og det viste sig, at en forholdsvis enkel udskæring af to vinduesfag i sidevæggene og senere tilpasning af vinduesafstanden kunne løse opgaven med de lidt bredere vinduesprosser ved 1. klasse kupéerne. ASM vognen skal desuden have 2,5 m bogier, og indretningen skal have sidegang og ni kupéer i stedet for CP'ens midtergang. Vognen skal også have to toiletter. Taget fra CP-vognen kan genbruges, men nogle af ventilerne skal flyttes, og der skal monteres en ekstra toiletventil.

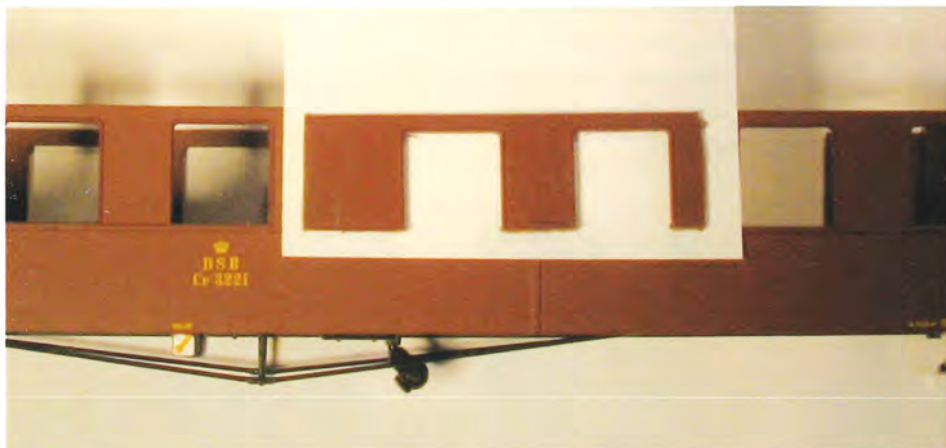
I depotet lå allerede en CP-vogn og i brokkassen lå en kasseret Hobbytrade CM-vogn af første generation. Herfra kunne jeg hente bogier og indretning. Jeg gik forsigtigt i gang med at strippe

CP-vognen for tag, vinduer, bogier, indretning m.m., så jeg kunne komme til at skære de øverste vægstykker med de to vinduer ud.

Det er vigtigt at benytte en meget fin savklinge, således at snittet bliver så tyndt som muligt. Det gør det nemmere at genindsætte det tilpassede stykke uden for meget spartelarbejde. Det nye vindues stykke skal jo bare passe ind i udskæringshullet.



- Fra CP til ASM



På basis af min sammenklippede tegning tilpassede jeg derefter det løse vægstykke til den nye vinduesplacering.

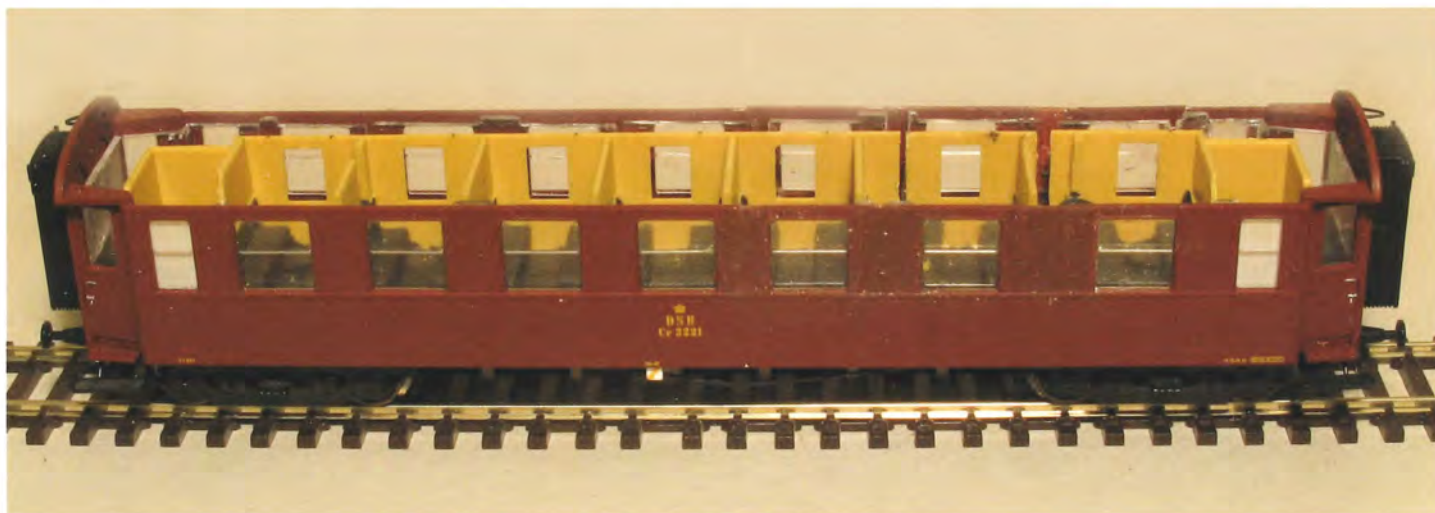
Bemærk! Vinduerne fra CP vognen skal genanvendes. De små vinduer i gangsidene er ikke todelte på ASM vognen, men med

en fin skalpel kan vindueslisten forsigtigt skæres væk, og vinduet kan fikses med lidt klar lak.

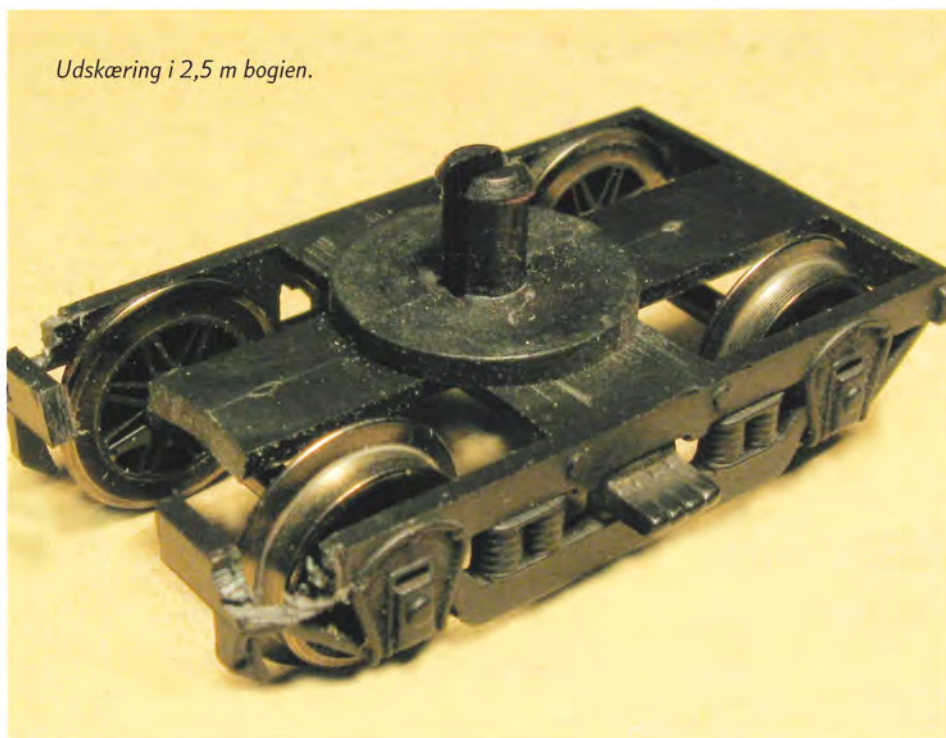
ASM vognen skal have to toiletter med hvide/matte ruder.

ASM-vognen skal have 2,5 m bogier og helst også en kupe-indretning. Begge dele hentede jeg fra den kasserede CM-vogn. Jeg valgte at genbruge centerafstanden fra CP-vognen, vel vidende at den er lidt for kort (men det er den ombyggede vogn jo også).

Hver var nogle flere tilpasninger nødvendige. For at få bogien til at gå fri af trinene var jeg nødt til at skære et ca. 3 mm indsnit af højden på de forreste hjørner.



Udskæring i 2,5 m bogien.



Yderligere måtte jeg skære et bredt snit den forreste tværstiver af bogien for at få plads til koblingsarmen. Ved samme lejlighed blev fjedertråden i kortkoblingskulissen udskiftet til en 0,3 mm pianotråd. Det får koblingen til at sidde nydeligt på plads. Jeg kører normalt med Roco kortkoblinger – som ikke fungerer særlig godt på CP-vognen – fordi vognafstanden bliver så kort, at pufferne går i hak i kurverne. Derfor valgte jeg at montere Roco's lidt længere kortkobling, kat. nr. 40287.

Indretningen fra CM-vognen er jo for lang, og desuden skulle kupe-bredden også tilpasses på 1. klasse. Her var jeg ikke specielt nøjagtig, blot var det vigtigt at sidegangen og kupédørene kom til at passe. Selve sædeplaceringen 1.klasse kupeerne blev forbigået. Hele enheden skulle så placeres, så den passer til den

originale ASM vognindretning, inkl. to toiletter.

På taget skulle tagventilerne samtidig tilpasses den nye kupe-inddeling. De var forholdsvis enkle at frigøre for lim på bagsiden og sætte i nye huller i taget. Som toiletventiler brugte jeg de to fra CM-vognen.

Nu var det tid til at slibe og male vognen. Her brugte jeg en Humbrol farve 73 mat, som er noget lysere end CP-vognen, men den lidt faldede farve giver egentlig mere liv i togstammerne. Yderligere skulle vognen forsynes med gul stribe over 1. klasse-afdelingen, og til sidst blev litreringer fra KM-Text påsat. Vognen skal efterfølgende patineres.

Nu ruller min ASM-vogn på mit anlæg, og den gør sig godt i diverse persontog efter en MO eller P-maskine.



ASM-vognen gør sig godt i den slidte, vinrøde bemaling.



IC 3 er stadig efter mange års tro tjeneste flagskibet i DSB's flåde.

Her er togsæt 5233 fanget på Århus Banegård en formiddag i juli 2012.

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



Multi Purpose Waggon Litra Laaelprs061/081. Vognene kommer i mange forskellige varianter. Kig ind til din hobbyforhandler og se de mange muligheder!

Nyhed - Lyd til Mh

I samarbejde med Zimo kan vi nu tilbyde en 8-benet decoder med lyd til din MH. Klik ind på adeshop.dk eller kig ind til hobbyforhandler og få mere at vide om den nye lyd til Litra Mh.

Nyheder til modelbanen...

Rivarossi > Nyheder > Endnu en dværg

Lille, plump og sammentrængt - det er karakteristikkene af rangerapparatet ASF 33.



Tekst og fotos: Flemming Søeborg

For et par år siden lancerede Rivarossi 'Klædeskabet' i H0. Nu er der en ny 'dværg' til modelbanen.

Der er tale om en model af et akkumulatorlokomotiv (ASF EL 16B) fra Deutsche Reichsbahn (DR). Forbilledet blev bygget i 1986 af LEW og blev benyttet i remiser og værksteder til flytning af materiel. Da den var udstyret med akkumulatører, kunne det bruges overalt. Enkelte af disse lokomotiver overlevede den tyske genforening og har endda opnået moderne, hvid DB-bemaling.

Modellen er meget pudsig. For det første har Rivarossi pakket den i en meget stor æske, hvori den ligger på skrå – som om, den var ved at køre ud af emballagen. Når man så har modellen foran sig, virker den meget ejendommelig – for den er nærmest lige stor på alle leder og kanter. Firkantet, kompakt og – ja, ejendommelig. Det er vel det ord, der passer bedst.

Der er frit gennemsyn gennem de store ruder. Modellen er lakeret i klassisk mørkerød farve med en del påtryk. Flere af disse mangler dog farve/skarphed. En del detaljer er monteret på forhånd –

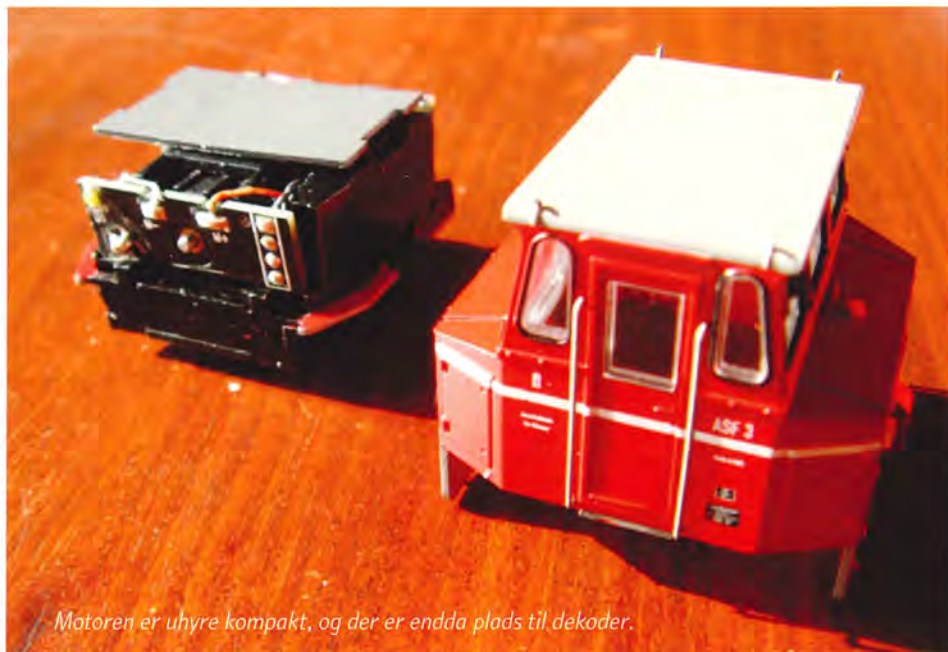
meget fine vinduesviskere, håndbøjler, trin – mens attrapkoblinger og et par andre dele medfølger til valgfri montering. På fronterne er der markeret nogle 'pufferplader' – lokomotivet havde ikke almindelige puffere. Undervognen er meget enkel. Længden er 34, bredden 33 og højden ca. 34 mm. Akselafstanden er 28 mm. Vægten er blot 53 gram.

Teknik

På undersiden kan man se et par tandhjul.

Der er træk på begge aksler. Prøvekørslen – i første omgang analog – foregik acceptabelt. Da der blot er 28 mm mellem strømoftagene, skal man ikke forvente sig de store kunster mht. kørsel, men den lille maskine klarede sig godt på spornettet – faktisk bedre end den noget længere Breuer-traktor (Klædeskabet). ASF'en har fempolet motor. Hvad der overraskede positivt var endvidere, at modellen tilmed har fungerende frontlanterne – ét hvidt lys, der skifter med kørselsretningen. Men egentlig er det ikke overraskende – når Rivarossi kunne indbygge lys i Klædeskabet, kunne det vel også lade sig gøre i denne 'kommode' eller servante. Udløb er så godt som lig nul. Med et par vogne bag sig kan lokomotivet dog få sig et skub over strømløse steder.

Det er lidt af en opgave at få overdelen af – den sidder som støbt sammen med indervognen. Ved hjælp af et par hobbyknive og blid vold lykkedes det til sidst, men pas på de små trin – de sidder løst og forsvinder hurtigt. Undervognen er om muligt endnu mere 'komisk' at se på – den ligner mest af alt et stort stykke lakrids. Og her er der søreme plads til en 6-benet dekoder – uden at den skal ligge oppe i førerhuset. Det er



Motoren er uhyre kompakt, og der er endda plads til dekoder.

imponerende. Førerhuset kan så befolkes med en fører, og hvis man har lyst, kan man også anbringe styrekonsol og andet udstyr her – det tomme rum opfordrer faktisk til det (og det er lidt underligt, at Rivarossi ikke har udnyttet muligheden for at lave lidt indretning).

Digitalt kører den endnu bedre. Den har fast lys (kan slukkes) i kørselsretningen, og den kan krybe meget langsomt af sted, også over englændere. Det er imponerende. Det er selvfølgelig begrænset, hvor meget ASF'en kan bruges. Den kan absolut ikke trække eller skubbe blot en enkelt af hobbytrades CL-typer med selvbremsende hjul. Bortset fra det er den en sjov, lille fætter at rangere rundt med.

Rivarossi art. nr. HR 2316.

To umage kolleger til rangeringen - 'Klædeskabet' og ASF'en.



Brawa > Nyheder > Gms 54

Gms 54 er overfladisk set blot en almindelig, brun standardgodsvogn.



Tekst og fotos: Flemming Søeborg

I begyndelsen af 1950'erne havde Deutsche Bundesbahn (DB) brug for nyt godsmateriel. Af økonomiske årsager kunne DB ikke bare købe nye vogne, men man måtte i stedet ombygge ældre vogne til nye formål. Det gav samtidig beskæftigelse til DB's mange ansatte på værkstederne.

Bygning af nyt, standardiseret UIC-materiel var på samme tid i fuld gang, og DB udviklede da en ny vogntype, baseret på G-vognens hovedmål. Udgangspunktet var gamle G 10-vogne, der fandtes i stort antal (se artiklen om IE-vognen). Disse gamle vogne fik skrællet vognkassen af, og undervognen blev skåret over på midten og forlænget. Til forstærkning blev der monteret en undervognsarmering.

Vognkassen blev opbygget af kunstfiberplader med de samme mål som G-vognene. De ombyggede vogne fik dog kun én skydelem yderst på hver vognside, men disse lemme var af samme type som på G-vognene. I midten var der en bred skydedør, og vognene lignede almindelige, tyske G-vogne.

Bremserne af typen KE-GP samt akselholderne var nye, mens f.eks. fjedrene blev genanvendt. Pufferne stammede fra udrangerede lokomotiver. I alt blev der ombygget næsten 14.000 vogne fra 1954-60, heraf 3.500 med ekstra forlænget undervogn og bremseplatform. Vognene blev fortrinsvis anvendt til styk- og ekspresgod, men senere også til varer som korn og kartofler.

Modellen

Det er altså en ret almindelig vogn, som Brawa har kastet sig over. Det er der som sådan ikke noget bemærkelsesværdigt ved. Det er en vogntype, som også andre producenter har lavet. En almindelig, brun godsvogn som så mange andre – men her hører ligheden også op. For hvor den store mængde af godsvogne blot er plasticstøbninger på undervogne

Nyheder til modelbanen...

Metaljalousier og spinkle detaljer på Gms-vognen.



uden nævneværdige fortrin, har Brawa overgået sig selv – endnu en gang! Naturligvis er målene overholdt, påtrykkene er skarpe, flerfarvede og korrekte, vognkassens farve er behageligt halvmat i den rette DB-kulør osv., så hvorledes udmærker Brawas model sig fra alle andre? Jo, skydedørene kan åbnes. Det kan de også på Fleischmanns G-vogne og Heljans Hd-typer, men på Brawas model er håndgrebet, der fastlåser døren

i lukket stilling, bevægeligt – og det virker! Dørene kan rent faktisk fastlåses. Imponerende i skala 1:87. Indvendigt er der lidt læsegods, og detaljeringen fortsætter på andre felter. Skydelemmene, som i virkeligheden er lavet af metal, er også lavet af metal på modellen. Intet ligner metal mere end netop metal! Og de kan også bevæges. Med en fingernegl, en pincet eller lignende kan man forsigtigt trække dem nedad, og

i åbningerne er der net eller gitre – også af ætset metal. Når man sætter vognen på sporet for at vurdere køreegenskaberne, opdager man, at modellen minsandten også har fjedrende puffer. Nå, kan Brawa så hitte på mere? Jo, det kan de – for når man trykker vognkassen ned, ser man, at hjulene er affjedrede i aksellejerne! Vognkassen og aksellejerne bevæger sig 1-1½ mm – en herlig effekt, om end den er af begrænset, praktisk betydning: Der skal ret meget gods i vognen, førend fjedrene giver efter, og affjedringen har ingen betydning for vognens løbeegenskaber.

Der er kun et, mindre irritationsmoment, og det er de selvhæmmende koblingsbøjler, som nok er opfundet for at hindre ufrivillig afkobling. Her kan man nemt afhjælpe det og med en kniv/saks klippe den lille plasticstreng over, der holder bøjlen nede og vanskeliggør sammenkoblingen – eller også skifter man hele koblingen ud med en anden type, hvis man vil bevare Brawas kobling intakt.

Facit er, at det er en ualmindelig, ekstraordinær standardgodsvogn, Brawa har frembragt. Den kommer også i udgaven uden bremseplatform.

Brawa art. nr. 48811. Pris ca. kr. 340,-.

Brawa > Nyheder > G10

Brawas IE-vogn er flot og velproportioneret.



Af Morten Flindt Larsen

I kraft af at DSB's kun 15 hvidmalede godsvogne af litra IE var af tysk standardtype G 10 (A2), var nogle af de tidligste DSB-modeller fra udenlandske producenter IE-vogne – atypiske men absolut salgbare. En G 10-model fra Piko VEB (i virkeligheden en lidt overdimensioneret G 02 af sidste byggeserie inden G 10'eren) fordanskedes til litra IE i tre varianter, både som almindelig hvidmalet vogn og med de evigt populære Carlsberg- og Tuborg-påskrifter. Også Liliput markedsførte i sin tid en "dansk" G 10-model (i virkeligheden en noget grov tysk Gw 01), men den



Skarpe, flotte detaljer på IE-vognen.

blev til en rødbrun DSB HJ-vogn (med bremsehus), mens en mere moderne kølevogn fik prædikatet "IE" i stedet. Siden fulgte mere eller mindre vellykkede IE-modeller på basis af både Fleischmanns og Rocos G 10-vogne, men disse er nu blevet sat effektivt til vægs af Brawas G 10 i dansk bemaling. Først kom IE 18 798 og nu følger så IE 18 800.

I forhold til Brawas "førstefødte" har 18 800 nye, spinkle puffer af præcis samme type som forbilledets, ligesom vognen mangler bremseklodser, da forbilledet kun var udstyret med trykluftledning og håndbremse - som ligeledes mangler på Brawa-vognen. En velkommen og desværre ret sjælden detalje er den kridtskrevne afgang- og bestemmelsesstation på vognens sorte skrivefelt, som helt afgjort bidrager til autenticiteten på modeljernbanen. Her har Brawa genanvendt destinationerne fra IE 18 800, hvilket vel går an, når det kun drejer sig om to vogne, men ved yderligere genbrug nok kommer til at se lidt for uniformt ud. Lad os fremover få lidt variation på dette område, tak!

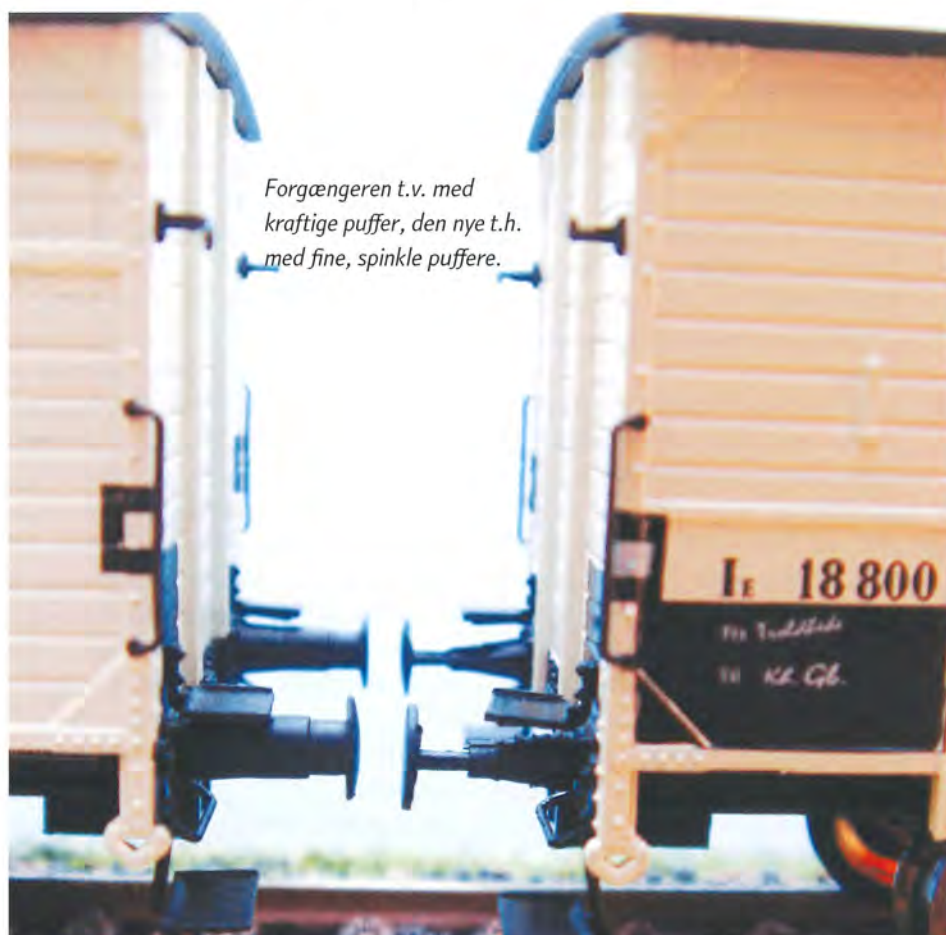
Modellen er tip-top i finish og detaljerigdom, så man glemmer let, at venstre ventilationsgitter på IE 18 800 var erstattet med en læsselem, mens højre læsselem var en anelse højere end på Brawas grundmodel. DSB benyttede

IE-vognene til forsøg med forskellige ventilationsindretninger, hvilket på bl.a. IE 18 800 gav sig synligt udtryk i form af hvad der kan ligne en ribbe til gymnastiske øvelser placeret i det midterste fag af

vogngavlen. Denne hjemmegjorte danske specialitet gengiver Brawas nye model naturligvis heller ikke, men modellens generelle kvalitet taget i betragtning må dens skønhedsfejl dog være til at leve med for de fleste.

DSB IE 18 800 var bygget i 1919 af Christoph & Unmark AG (Deutsche Waggonbau AG), Niesky, Tyskland, og blev i 1939 indkøbt brugt fra Varde Grindsted Jernbane (VaGJ Q 119). Fra 1963 til udrangeringen i 1966 anvendtes 18 800 kun til lokale transporter på Glostrup station. Påskriftsmæssigt gengiver Brawas model den karakteristiske aflange litrering (over tre felter), dvs. som vognen har set ud fra 1948 indtil RIV-mærkningen blev fjernet, formentlig sidst i 1950'erne.

Brawa art. nr. 48261 . Pris ca. 280,- kr.



Forgængerens t.v. med kraftige puffer, den nye t.h. med fine, spinkle puffere.

Nyheder til modelbanen...

Fleischmann > Nyheder > G 40 033

Flittige håndværkere bakser med at få G-vogne klar til driften...



Af Steen Pagh og Morten Flindt Larsen

Blandt 2012-nyhederne fra Fleischmann finder vi en DSB-godsvogn litra G 40 033 i nydelig finish og af god teknisk kvalitet. Vognens forbillede tilhører den store familie af lukkede vogne af litra G/Gs, der i mange år var ryggraden i DSB's og flere andre europæiske baners godsvognspark. De første eksemplarer af denne standardtype fik DSB i 1954, og det blev frem til 1966 til i alt 3.177 vogne fordelt på tre serier/typer:

- 1) 875 stk. G 40 001-40 875 (1954-1957) med 1,8 m skydeporte og højsiddende bremseplatform på den ene gavl.
- 2) 2.000 stk. Gs 41 000-42 999 (1959-1964) med 2,0 m skydeport og højsiddende bremseplatform på den ene gavl.
- 3) 300 stk. Gs 123 0 000-123 0 299 (1965-1966) med 2,0 m skydeport uden skruebremse.

Hertil kom 18 stk. Gs 39 900-39 917 af et ganske andet udseende ombygget i 1963 fra kølevogne IKS og senere 2 stk. Gs 120 1 880-120 1 881, ombygget fra tidligere privatejede "Ørredvogne" og efter ombygning som G 40 001 ff. Oprindeligt (1954) havde vognene litra G, hvilket i 1962 ændredes til Gs. Ved

overgangen til UIC-litreringsystemet i 1965/66 fik vognene computernummer i stedet for de gamle, femcifrede vognumre. Normalt kørte fabriksnye vogne det første års tid primært i indenlandsk trafik, hvorefter de blev EUROP-mærkede og indgik i den vesteuropæiske pool af standardgodsvogne. EUROP-mærkede vogne var altså langt det mest almindelige. Bortset fra en 7 % for kort Gs-model fra Märklin samt nogle forældede misfostre fra Liliput og Lima har både Fleischmann og Roco produceret Gs-vogne med dansk forbillede.

Fleischmann baserer sin danske Gs på en udmærket model af en Gmhs 53 fra Deutsche Bundesbahn (DB) med 1,8 m bred skydeport, som fra tid til anden dukker op i mere eller mindre korrekte bemalingsvarianter fra forskellige europæiske baneforvaltninger, herunder DSB. Fleischmanns succes i Danmark har dog, hvad G/Gs-vognene angår, været til at overse, dels på grund af valg af forkerte vognumre og andre påskriftsfejl, dels fordi en Gmhs 53 på flere punkter adskiller sig fra standardnormerne UIC Gs401, som DSB's Gs-vogne er bygget i henhold til.

Mere succes har Roco haft med sine danske G-/Gs-produktioner, for her er grundmodellen en UIC Gs401, som svarer til DSB's vogne. På ét væsentligt

punkt adskiller DSB's Gs'ere sig dog fra Gs401, idet de har bremseplatform af dansk konstruktion, mens Rocos model har tysk bremseplatform fra en kølevogn. Den kan man dog selv let udskifte med en dansk platform, der gennem mange år har kunnet fås som løsdel.

Rocos grundmodel svarer til vogne af 2. serie med bremseplatform, mens Fleischmanns grundmodel svarer til vogne af 1. serie, men uden bremseplatform. Dog har den tyske grundmodel ikke de karakteristiske beslag for sikring af ventilations- og læsselemme, som sad udvendigt på type 1 Gs'erne.

Udgangspunktet i en Gmhs 53 har tidligere ikke afholdt Fleischmann fra at forsøge sig med vogne af både 3. og 1. serie, og nu prøver man så én gang til med G 40 033, som er af 1. serie.

Modellen er holdt i den klassiske, mahognibrune farve RAL 8016 med hvide påskrifter. Skydeportene kan åbnes, og der er faststøbt stykgods inde i vognen – diverse trækasser, som man eventuelt kan bemale i lysere farver. Detaljer på såvel vognkasse som på undervogn er fine, flotte og omfattende. Brædderne går på gavlene helt op til taget, hvilket som nævnt er korrekt for de første mange vogne af type 1. Så vidt, så godt.

Men, men, men!: Ganske vist havde vogne af 1. serie 1,8 m skydeporte som modellens, men bremseplatformen søger man som sædvanligt forgæves efter, og hvad værre er: Vognen har slet ingen last-raster på siden, men udelukkende ejendomsmærke, vognummer og RIV-mærke samt påskrifter på vangerne. Hvor er resten blevet af? Hertil kommer, at vognummeret er trykt lidt forskudt, så det ikke sidder midt på plankerne, men det lægger man dog først mærke til under lup. Vognen er revideret 6/11-56, så den skal altså beviseligt forestille en vogn af 1. serie, eller skal den?

En opdagelse

Ved at grave lidt i arkiverne har vi fundet en mulig forklaring på vognens mangelfulde fremtoning: Det må dreje sig om en

museumsvogn under restaurering! Anden forklaring synes ikke mulig. Og ganske rigtigt; der har faktisk en kort overgang eksisteret en G 40 033 med (omtrent) det udseende, som modellen gengiver, nemlig i 1997, da vognen var under opmaling i forbindelse med festlighederne ved 150-års jubilæet for de danske jernbaner. Påskrifterne var, hvad der kunne nås til jubilæumsparaden, og vognen kørte altså kun i få dage i denne skikkelse. Derefter blev den færdiggjort og forsynet med last-raster m.m., som da den blev leveret fra Scandia i 1954. Et fotografi af vognen i halvfærdig tilstand må være havnet på Fleischmanns bord!

I forhold til "forbilledet" mangler Fleischmanns G 40 033 bremseplatformen, men kan man leve med dette, så kan modellen udmærket fungere som blikfang under jernbaneentusiastisk renovering på et sidespor ved maskindepotet på et epoke V-anlæg. Passende modelfigurer af håndværkere kan så være travlt beskæftiget med malergrej og værktøj, og den manglende bremseplatform er naturligvis "ude i byen" for at blive sandblæst. Revisionsdatoen 6/11-56 kan kun skyldes en entusiast, der ikke kender forskel på et femtal og et nital. Det er også ham, der har sjusket med påmalingen af vognnummeret, men i øvrigt er han en vældig flink og hyggelig fyr.

Nej. Det har ikke været Fleischmanns intention at producere en så bøvet model som G 40 033, som den vi her står overfor, for Fleischmann sætter normalt meget høje standarder for sine produkter og kunne aldrig drømme om at fremstille



Fru Svendsen polerer - måske så meget, at påskrifterne forsvandt!

en godsvogn i et udseende, som den kun har haft nogle få dage. Modellen er slet og ret et skrækeksempel på dårlig rådgivning. Som alle andre modeltogfabrikanter har Fleischmann ingen som helst forstand på udenlandske jernbanevogne, men er derimod eksperter i plastic, støbeforme, produktionsstyring og på markedsføring af de færdige produkter. Lidt firkantet sagt producerer enhver modeltogfabrikant, hvad firmaet får instruktioner om, så skal et produkt til det danske marked blive vellykket, afhænger det ubetinget af kyndig og stringent rådgivning. Producenterne allierer sig med nationale rådgivere netop for at sikre sig mod fejltagelser som G 40 033, der givetvis nu kommer til at ligge og flyde i tilbudskasser og på brugtogmarkeder i årtier frem. Skulle det forholde sig således, at Fleischmann har produceret G 40 033 helt på eget initiativ uden at konsultere

deres rådgiver, ja så skyldes miseren nok, at en eller anden uforvarende har leveret Fleischmann et billede af vognen uden tanke for konsekvenserne af sådan et billede i firmaets arkiv. Det kan let gå sådan, hvis man "spammer" firmaerne med materiale, for hvem i Tyskland kan vurdere, hvilket foto der er "rigtigt" og hvilket der er "forkert". Valget af modellens revisionsdato antyder dog, at der rent faktisk har været en rådgiver tilknyttet.

Afslutningsvis kan nævnes, at DWA-Hobby for år tilbage også har produceret en model af G 40 033, men på en Roco UIC Gs401. Her er litereringspåtrykket en smule for lille, men last-rasteret mangler ikke på modellen. Det gør til gengæld revisionsdatoen...

Fleischmann art. nr. 5310 03.
Pris ca. 275,- kr.



Roco Z21 - nyt styresystem

Her kort før deadline kom Roco's Z21 nyhed på gaden. Efter det første øjekast ser det rigtig flot ud. I kassen er der router, strømforsyning og centralenhed i en flot indpakning, der indbyder til at gå i gang.

Spor og baner forventer, at vi i en af de kommende numre kan komme med en mere detaljeret beskrivelse af denne spændende nyhed, som du naturligvis også kan få et bedre indblik i hos din forhandler.

Nyheder til modelbanen...

Roco > Nyheder > DSV transportvogn

DSV-traileren ligner sit forbillede meget godt, trods enkelte afvigelser.



Traileren er den sædvanlige type med gardiner, som ikke er helt korrekt til forbilledet. Den er mørkeblå med stort hvidt DSV-logo og diverse påtryk, herunder bittesmå påskrifter. Taget er gult. Der medfølger utallige detaljer til montering på såvel bærevogn som trailer. Bærevogne af forskellig art med DSV- og andre firmaers trailere ses hver dag drøne gennem landet, og navnlig på Fredericia banegård er der ofte gode muligheder for at komme helt tæt på vognene.

Roco art. nr. 66969. Pris ca. kr. 325,-.

I den nærmest uendelige række af transportvogne med lastvognstrailere – også kaldet kænguruvogne – har Roco nu udsendt den aktuelle DSV-udgave med stort logo.

Der er ikke så meget at sige om vognen, der holder sig til den traditionelle, lidt for korte bærevogn. Det er forståeligt, da firmaet derved sikrer en ensartet stamme af vogne, selvom de så grundlæggende er forkerte. Vognen er vanen tro litereret Sdgmns og tilhører DSB. Vognen er revideret i 2000, det vil sige lige før, at DSB Vognladningsgods blev overtaget af Railion. Denne udgave har inventarnummer 139 og adskiller sig fra de hidtidige ved en mere blank finish. En fin ting er antydningen af en papirseddel i seddelholderen – her har Roco i de senere år tilføjet deres modeller en lille, subtil detalje.

DSV-trailerne kan ses hver dag - her i Fredericia i 2011.



Witzel > Nyheder > Rekkende frysehus

I rækken af typiske bygninger fra den danske bygningsarv er Poul-Ertik Witzel faldet for frysehuset, førhen en meget almindelig bygningsform på landet. Frysehusene blev navnlig opført i 1950'erne på et tidspunkt, hvor det endnu ikke var almindeligt med egen fryser. I stedet samledes man om opførelse og

drift af disse småhuse, hvor hver enkelt andelshaver kunne råde over en boks til fødevarer. I takt med udbredelsen af 'hårde hvidevarer' og fryserne i hvert et hjem svandt benyttelsen af husene, og de er stort set ude af brug i dag.

Byggesættet er som sædvanlig udført

i forskellige stykker farvet, laserskåret karton med illustreret vejledning. Samlingen går nemt, og et af de gode råd er at presse murdelene godt og fast sammen. Brug en god lim som f.eks. R/C Modellens Craft Glue til at lime det meste. Der er ikke det store at sige om samlingen andet end, at det er vigtigt at holde rækkefølgen. Ved

montering af murstensarkene er det nok bedre at anvende en langsomt tørrende lim, for det kræver stor omhu at placere arkene korrekt.

Det fik jeg ikke gjort ved monteringen af murstensarkene på min model, da R/C-limen bandt øjeblikkeligt, og der opstod derfor en grim spalte, tilmed lige på hjørnet af facaden. Den har jeg søgt at camouflere med et nedløbsrør og tagrende. Men ellers er der ikke meget at sige om byggesættet. Det er fint og repræsenterer bygningstypen på en god måde, og især navneskiltet – der også er lavet af karton – giver prikken over i'et. Man kan evt. anbringe nogle skabe eller bokse i huset, men normalt vil man ikke kunne se noget gennem ruden.

Rekkende Frysehus. Witzel byggesæt nr. 05-125. Pris ca. kr. 168,-.



Frysehuset er et fint, velproportioneret hus med et sjældent forbillede. Tagrende og nedløbsrør følger ikke med.

Roco > Nyheder > SAD 69400

SAD-vognen er et markant islæt på sporene.



En af de mere sjældne typer af godsvogne var de lange, forsænkede vogne med forkrøbbede ståldragere. DSB havde kun ganske få af disse typer, og den nyeste af dem, Sad 69400, er nu kommet i model.

Sad 69400 blev leveret af MAN til DSB i 1962. Det var en tysk 'standardvogn', hvis man kan tale om standard for en så speciel vogntype. Vognen blev kun sjældent brugt til de omfangsrige transporter, bl.a. fra

Holeby Diesel på Lolland. Efter få år blev den omlitreret til Uai 989 0 000, senere Uaai med samme nummer, og i 1985 blev den udrangeret.

Roco udsendte den tyske model for en del år siden, og håbet var, at den så hurtigt efter ville komme i dansk litrering. Det skulle altså vare en del år, men nu er den her. Vognen er næsten korrekt. Den er stort set udelukkende lavet i metal

med bogier, gelændere og lejdere øvrige detaljer af plast. På læssefladen er anbragt en stor trækasse mærket 'A/S FRICHS'.

Længdedragerne er fint profilerede med afstivningsprofiler m.v., men disse er ikke helt korrekte i forhold til DSB-udgaven. Tampontrykkene er komplette og helt nøjagtige – utroligt, da der ikke er meget plads til at trykke på. Om det så er de røde advarselstrekanten på pufferplankerne, er de med. Blot mangler en påskrift på pufferplanken, men pga. bremsestangen er der ikke plads til påskriften.

Rocos researchere har været på lidt af en opgave mht. at finde de rigtige og fuldstændige påskrifter til Sad-vognen, men det er lykkedes til fulde. Om det så er revisionsdatoen, er den med (14.11.62), hvilket må betyde, at vognen fremstår som nyleveret. Bogier, bremseplatforme og læsseflade er fint gengivet med frit gennemsyn gennem vognbunden. Oprindeligt havde Sad-vognen læsseflade delvist dækket af træ.

Den store trækasse er et nummer for

Nyheder til modelbanen...



Fine detaljer og eminent påtryk er typisk for Rocos modeller.

sig. Den er lavet af små stykker træ, møjsommeligt limet sammen, således at indtrykket af en sammentømret transportkasse stemmer. Ydermere er presenningen på toppen bukket med folder, så den virkelig ligner en presenning. Kassen er forsynet med adressat (en havn i USA), og det er måske nok lidt fiktivt, men i orden. Om Frichs vitterligt har

afsendt transportkasser med denne vogn, lader sig vel næppe efterprøve i dag, men det betyder mindre. Nederst på kassen er der i øvrigt påtrykt nogle kædeled, som begynder og ender midt i det hele. Disse påtryk kan man fjerne med en skalpel. Der er vedlagt håndgreb, bremseslanger og A-koblinger.

Alt i alt en vellykket og vægtig model, som måske nok er 'eksotisk' og en sjælden fugl på skinnerne, men på den anden side vil den gøre sig i et særgodstog eller henstillet på læssevejen.

Roco art. nr. 66423 Sad 69400.
Pris cirka. kr. 420,-.

Tillig > Nyheder > BP olietankvogn

Tilligs BP-vogn er nydelig, men påtrykket skuffer.



Af Morten Flindt Larsen

Som det ofte hænder på modeljernbanemarkedet, er der, efter Fleischmanns udmærkede tankvogn fra BP Olie-Kompagniet A/S, som udkom i 2011, nu fra Tillig udkommet en "abe-efter"-model. Det drejer sig om en vogn med sølvgrå beholder med grønne BP-våbenskjolde; en vogn der som udgangspunkt er en glimrende "makker" til Fleischmanns model.

Mens forbilledet for Fleischmanns tilnærmelsesvis korrekte grundmodel af ZE 503 378 var en tysk standardvogn med nittet beholder bygget af Orenstein i 1931, gengiver Tilligs grundmodel en lignende, men lidt ældre vogn bygget af Hawa i begyndelsen af 1920'erne. Og det gør den som udgangspunkt ganske godt. Modellen har som forbilledet tre tanksvøb, ligesom stiger og løbebrædder efter tysk

mønster er rimeligt korrekte – dog med et lidt for kort (eller måske for højt?) gelænder på løbebrædderne. Dette hører dog til i petitesseafdelingen. Højden på tankdomen synes at passe med forbilledet. Derimod skuffer modellens påskrifter unødigt. På litereringspladen er "ZE" således anbragt en halv linje for højt op, så det står midt mellem "DSB" og vognnummeret, i stedet for på samme linje som vognnummeret. Dernæst er på ejerpladen BP Olie Kompagniets adresse: "Sankt Annæ Plads 5 KØBENHAVN K" forvansket til: "Sct Anne Plads 5 KOPENHAGEN". BP-skjoldene er (som på Fleischmanns vogn) en anelse for små,

og endelig er vognnummeret 503 676 ikke-eksisterende for en dansk BP-vogn. En mangel, som også gjorde sig gældende på Fleischmanns model, er fraværet af den tynde sorte kant på BP-skjoldets gule sarg. De små påskrifter på beholderen: "MEGET BRANDFARLIG" og "Forsigtig rangering" (på enderne) er derimod gode nok og skarpe. Modellens hjul er fælt metalliske og bør udskiftes med nogle brunerede ditto. Koblingsholderne er desværre meget slappe, hvilket betyder, at yderste del af koblingsbøjlen kan vandre 2-3 mm i højden. Det kan give problemer ved sammenkobling. Overfladisk betragtet ligner Fleischmanns

og Tilligs vogne hinanden, men de er – som forbillederne – ikke ens. Dette er et stort plus på modeljernbanen, hvor de små forskelle er med til at skabe realismen. Som udgangspunkt tegnede Tilligs model derfor til at blive rigtig god, men med påskrifter, som der tydeligvis ikke er læst korrektur på, kan man ikke andet end at blive skuffet og ærgerlig, måske fordi deciderede sjuskefejl som disse virker som ren ligegyldighed overfor forbrugerne – der jo nok køber modellen alligevel.

Tillig art. nr. 76558. Pris cirka kr. 220,-.

Noch > Nyheder > nye nåletræer

Nordmannsgran t.v. og rødgraner t.h.



Tilbehørsbranchen står på nåle for at lave nye produkter hele tiden. NOCH har nu lanceret en række nye træer.

Blandt de mange typer er rødgran og nordmannsgran. De er kendetegnet ved, at stammerne – som er plaststøbninger – er bemalet på forhånd, således at det blanke plasticpræg er forsvundet. Strukturen på stammerne er passende grov, og grenene

sidder i 'rosetter' med jævn afstand opad.

Løvet eller nålene er græs fibre, der nogle steder er limet ret 'klumpet' sammen. På den ene side ligner specielt nordmannsgranernes grene tætte 'fuglevinger', der i stedet for fjer er fyldt med grannåle, på den anden side virker træerne alligevel overbevisende, når de ses i bestemte vinkler. Oppefra, hvor de

som oftest ses, virker de for tætte og bastante, men nedefra eller fra siden har de noget af det typiske grantræs-præg over sig.

Rødgranerne er rimeligvis skabt over samme læst, men med lysere nåle. Igen virker nogle grene og især toppen for massiv, som et filtet tæppe, og sådan ser grantræer jo ikke ud. De er normalt ret 'gennemsigtige'. Når træerne stilles i deres rette miljøer, helst lidt i baggrunden, ser de straks bedre ud, men helt overbevisende er de nu ikke.

Højden på disse træer er 13-14,5 cm, men de findes i mange størrelser. I øvrigt er NOCHs æsker meget informative, idet de ud over at vise indholdet har målestokke til sammenligninger med f.eks. HO-figurer. Desuden er der målangivelser for rigtige træer – som jo i virkeligheden kan være kæmpestore og på modeljernbanen virke alt for voldsomme.

**NOCH Rødgran to stk., art. nr. 21831,
Nordmannsgran to stk. art. nr. 21821.
Pris ca. 80,- pr. pakke.**

Opstillet materiale FFJ 34

Tekst: Børge Sundahl.

Foto: Frank Sørensen

Der har i flere år forskellige steder været opstillet forskelligt rullende materiel til skue for folk.

I denne artikelserie vil vi se på nogle af disse "klenodier" og deres historie.

For flere af dem er der sket det glædelige, at de igen er kommet til ære og værdighed ved en af vore veteranbaner.

For andre har opstillingen kun været midlertidig, f. eks. ved udlån til messer o. l.

Det første køretøj, som vil blive omtalt er damplokomotivet FFJ 34.

FFJ 34 blev leveret i 1916 til Frederikshavn-Fjerritslev Jernbane.

Efter ophør af dampdriften blev lokomotivet henstillet i en årrække (1962-1966) i remisen i Aså.

I 1966 blev det solgt til Vesterkærets skole i Aalborg og opstillet på Vesterkærets Skrammellegeplads.

Her stod det til 1973, hvor Limfjordsbanens daværende formand, Erling He-



detoft, fik DJK til at købe det, og efter en gennemgribende reparation, der varede til 1982, blev lokomotivet sat i drift på Limfjordsbanen.

Lokomotivet er i øjeblikket ude af drift, idet det er ved at gennemgå en tiltrængt revision.

Fornem låge af skinneprofiler

I første nummer af Spor og baner viste vi en kreativ anvendelse af gamle skinneprofiler i en haveforening. Her er et andet eksempel på, hvordan man lokalt har benyttet gamle skinner til nye formål.

På en tur til det smukke naturområde Enebærødde på Nordfyn fandt jeg denne interessante låge, der skulle hindre bilkørsel i det fredede reservat. Også her er der tale om en sjov genanvendelse af gamle skinner, og det skulle heller ikke volde de største problemer at genskabe den i model i spinkle skinneprofiler – måske en opgave for EpokeModeller?





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 = 80,- uanset ordrestørrelse!!

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

Sæt X i kalenderen ved lørdag d. 8. september -- Her holder Hobbykæden MÄRKLIN INFO DAG (kl. 9.30 – 15.00)

Einladung zum Infotag Märklin digital

märklin digital



Funktioner og muligheder
 Aktuelle nyheder
 Super priser og gode tilbud

märklin

Lavpris på C-skiner - 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,-		

hobby trade



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

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

hobby trade



Hobbytrade DSB EH-vogne flere varianter, farver og litra numre: Hobbytrade katl.nr. 51052, 51053, 51054, 51056, 51057, 51058, 51059, 51060, 51061 og 51062.

Tilbud kun 219,-/stk.

Roco



Roco 66968-1 DSB "Lauritzen" vogn
 Nyhed kun 325,-

Roco



Roco 66031 DSB "hbbilns" vognsæt
 Nyhed kun 385,-

BRAWA



Brawa 4826DSB IE Kølevogn
 Nyhed 263,-

FLEISCHMANN



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

Roco



Roco 66969 DSB "DSV" vogn
 Nyhed kun 325,-

HK-modeller/ HELJAN



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

DC 1595,- AC 1795,- AC/DC version med lyd 2495,-

Begrænset antal
 - forudbestil nu!



LEVERINGSKLAR

5206
LJB 78 kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5207
BJH 304 kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5200
CB 1107 kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5201
CB 1101 kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5202
CB 1306 kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5203
CB 1308 kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5204
CB 1302 kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5205
CB 1105 kr. 450,-

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