

Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

DKK 110

SEK 145

NOK 130

5/2012

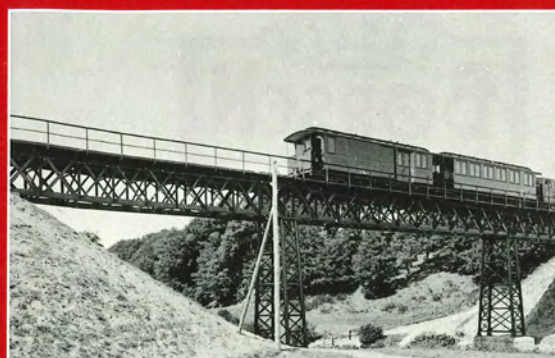


[www.facebook.com/
sporogbaner](http://www.facebook.com/sporogbaner)

ISSN 2245-4039



9 772245 403007



Byg en bro i spor 0

Side 22



Puffen - en dynamisk klub

Side 8



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



Brawa ep. III DSB IE-vogn
Flot detaljeret

268,-



Roco ep. IV DSB hbbillns
2 vognsæt

377,-

Märklin eksklusiv / engangsserie
SJ TMY 9505

MY 1128 blev leveret til DSB d. 20. september 1957 og kørte det meste af tiden i øst. DSB sælger i 1994 My 1128 til Tågåkeriet i Bergslagen AB, hvor den litreres TMY 102 og kører frem til 2010 hvor den videresælges til Strukton Rail og litreres TMY 9505. Her bruges den til



svensk forhandler. Modellen er med MFX lyd-dekoder, 2 stk. telex koblinger, retningslys og 4 stk. advarselslys på taget, alt styres digitalt. Forventet levering primo 2013.

Pris kr. **2995,-**

Nordjyske Jernbaner M 17



MY 1146 blev leveret til DSB d. 26 november 1964 og kørte i øst frem til

1991, hvorefter den kom til vest. 1996 får den ATC monteret og navngivet "IRENE", den bliver udrangeret fra DSB i 2000 og 2002 sælges den til Nordjyske Jernbaner og litreres M 17. Her

er den i drift frem til 2008, hvorefter den bliver solgt til CFL, hvor den er i drift som reservetog, senest har M 17 kørt sammen med en MX som prøvetog med vingemøller fra Vestas. Lokomotivet leveres med MFX digital lyddekoder og digital afkobling (telex) forventet lev. 1.5.13
Pris ved forudbestilling senest 1.12.2012

2798,-

herefter er prisen 2.898.00 kr.



OKTOBER TILBUD
Ecos Commander

4298,-

Tidligere nummer af bladet Banen 3 stk 90.- kr.
10 stk. 250,00 kr. Også tidligere nr. af Lokomotivet.

Opslagstavle:

vi ses til Hobbymesse i Valbyhallen
3. og 4. november - lukket den 2. og 3. nov.

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!

TOGCENTER

www.togcenter.dk

Danske huse og signaler



TOG01 Værdig station nr. 1010000



TOG27 Nørrebro station



TOG06 Værdig station nr. 1010000



TOG04 Remise til Dagsø station



TOG13-14 Kjørtøjskøkken



TOG22 Dansk landbr. Løse, Hølsø



TOG15 DSB I signal



TOG16 DSB AM signal



TOG17 DSB I signal



TOG18 DSB II vogn signal



TOG19 DSB P17 signal



TOG20 Signal model til Märklin system

Togcenter: Blåmunkevej 1 - 3, 2400 København NV, Tlf: 39 65 13 61
Mail: togcenter@togcenter.dk
Åbningstider: Man - fredag 12:00 - 17:00 Lørdag 10:00 - 14:00

märklin

HO - nyt og brugt

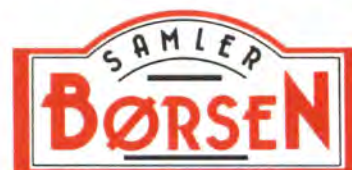
Vi holder "UDSALG" med mange
ekstra gode tilbud - kig ind



Formindsket gengivelse

Abildskous nye, store Neoplan Skyliner bus kører på ruten Aarhus - Flensburg - Berlin. Der samarbejdes med DB, hvorfor deres logo også ses på bussen. Modellen er lavet af Rietze i størrelse 1:87 i meget få eksemplarer.

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



Å R H U S

Skt. Pauls Kirkeplads 15, 8000 Aarhus C.
Man., ons., tor. kl. 11.00 - 17.30, fre. 11.00 - 18.00,
lør. 10.00 - 13.00. (tir. lukket)
Tlf.: 86 12 35 33



Foto: Rolf Brems.

Velkommen til Spor og baner nr. 5

Nu er det efterår, og det betyder fornyet interesse for de indendørs sysler, herunder modeljernbanen. I sommerens løb har der været flere udstillinger, markeder o. lign., hvor Spor og baner deltog på et par stykker. Rent modelmæssigt er der dog ikke sket det store, vi venter stadig – om ikke på Godot, så dog på diverse nyheder fra vore hjemlige producenter. Når nyhederne engang er på markedet, vil vi gennemgå dem nøjere.

Dagligt lyder dommedagsbasunerne, samfundsøkonomien er til rotterne, og mange frygter for deres job – eller har allerede mistet det. Spor og baner går heller ikke ram forbi, og hvad enten det nu skyldes den dårlige økonomi, den almindelige frygt for arbejdsløshed eller noget helt tredje, er antallet af abonnenter ikke steget ret meget i sommerens løb. Det er lidt ærgerligt, da omkostningerne ved at fremstille bladet er ganske høje, så vi vil endnu en gang opfordre alle læserne til at gøre en indsats for at få flere til at tegne abonnement. Vi vil derfor udlodde en flot præmie* i oktober og november: Alle, der tegner abonnement (eller selv har abonnement og får en ven til at tegne ét) i disse to måneder, vil deltage i denne lodtrækning mellem tilmeldingerne. Hvervekampagnen fortsætter uforandret. Der er altså endnu større grund til at tegne abonnement nu!

Krise eller ej, der sker meget i såvel klubber som hos den enkelte modelbygger: Vi har besøgt 'Puffen' i Odense, der har et meget opsigtsvækkende modeljernbaneanlæg

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.
frispor@frispor.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 · Solbærvej 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: Niels Langkildes model af en Triangel-vogn kunne ses på modelbanetræffet på Teknisk Museum i Helsingør. Foto: Christian Hansen.

T.v. Bryrupbanens bro over Gudenåen i smalsporstiden. Foto Arkiv Vigand Rasmussen.

T.h. Fra modeljernbaneklubben "Puffen" i Odense. Foto: Spor og baner.

under opbygning. Her er det især glædeligt at se, at der er flere unge medlemmer. Det samme gælder for Modelbane Banden i Nordsjælland, der udstillede et modulanlæg på Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Artiklen om 19-årige Martin, der bygger små scener fra danske film, viser, at man godt kan arbejde videre med modeljernbanetemaet, også selvom man midlertidigt ikke har plads.

På butiksområdet sker der også noget. I Heljans gamle produktionslokaler har RC Kongen slået sig ned med en meget stor butik – i første omgang mest med radiostyrede modeller, men gradvist vil sortimentet blive udvidet med flere modeltog, herunder fra Heljan, Roco og Märklin. Til gengæld må læserne denne gang undvære Hans Gerners gode beretninger fra sine ture rundt i landet. Det er dog kun en undtagelse, i næste nummer fortsætter turene med en visit på FFJ i Vendsyssel.

Mere er der vel ikke at sige, andet end at jeg vil ønske alle en rigtig god modelbyggesæson. Vejret indbyder i hvert fald til det! Og et tip: Spor og baner deltager på den store hobbymesse i Valby-Hallen den 3.-4. november. Mød op og få en god dag blandt forhandlere, klubber og private! Vi glæder os til at møde jer.

*Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg, redaktør.*

* Præmien er et Heljan DSB Mx lokomotiv.

Husk at det også er ved at være tid for fornyelse af dit abonnement af Spor og baner. Klik ind på www.sporogbaner.dk og få det gjort allerede nu.

Så er du med til at sikre et modelbaneblad - også i fremtiden!

Spor og baner nr. 5.2012 Indholdsfortegnelse:

- s 3 Leder
- s 5-8 Puffen - en dynamisk klub.
Af Flemming Søeborg.
- s 9 Togbyttedag og hobbyudstilling
i Kalundborg.
- s 10-11 Scener fra den danske filmkat.
- s 11 En speciel færgeklop.
- s 12-13 Modeljernbanetræf på
Danmarks Tekniske Museum.
- s 13 Forhandlerliste.
- s 14-15 Efterår med sporvognene.
Af Flemming Søeborg.
- s 16-20 Drømmen lever videre.
Sten Møller/DBJ og
Flemming Søeborg.
- s 21 Det er ikke til at se det
- Af Steen Pagh.
- s 22-25 Gudenåbroen i pap.
Af Bent Ravnild.
- s 25 CM-vogne på vej.
- s 26 Demodage hos Felderbanen.
- s 28-32 Jernbanen Aarhus-Randers
150 år. Af Torsten Olesen.
- s 33-34 Ny bog om danske personvogne.
- s 33 Det sker/Tid og sted.
- s 34 Ny husproducent - herpa.
- s 35 Nye modelbiler fra Brekina,
Busch, CMW og herpa.
- s 36-46 Nyheder til modelbanen...
Af Flemming Søeborg og
Rolf Brems.
Auhagen remise. BR 50 fra Trix.
SBB K2 fra Brawa. Roco:
Ny Lauritzen-vekselladvogn.
MBZ: Nye vognbyggesæt af
karton/træ.
Kinesisk missilvogn fra Bach-
mann. NOCH: Ny kartonbro.
Simotra-tankvogn fra REE
Modèles. KM-Text: HTJ D 44
i byggesæt. Dekas - nyt firma
med tilbehør.
- s 46 RC Kongen - Danmarks nye,
store hobbybutik.

Danmarks største samlertræf
for gammelt legetøj

FREDERIKSBERGHALLEN

i den nye hal 4

Jens Jessensvej 16, Frederiksberg

Søndag den 2. december
kl. 11.00 - 15.00

Arrangør: Hermansen

DANSK LEGETØJSMARKED

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

”Puffen” – en dynamisk klub



En af de ret store, tyske banegårde, her med en del dansk materiel

Tekst og fotos: Flemming Søborg

Blandt landets mange model-jernbaneklubber finder man ”Puffen”, der ligger i Odense. Klubben har bl.a. et modulanlæg, der tit kan ses på udstillinger.

Ud over udstillingsanlægget har ”Puffen” egne klublokaler på en skole. Der er tale om lokaler, der vist ikke ses mage til i landet.

- Det er den gamle varmekælder, fortæller Stig-Urban, der er lokomotivfører i det civile liv. – Vi måtte rydde gevaldigt op og gøre rent, for her var kulsort efter mange års fyring med fast brændsel. Det blev læsset ind ad store slidsker ved vinduerne, får jeg at vide, mens vi sidder ved kaffebordet. – - Ovre bagest var der nogle store askebeholdere, der var fyldt med alt muligt skrald, så vi har virkelig måttet knokle for at få et ordentligt rum ud af det, fortsætter Stig-Urban.

Stig-Urban er i øvrigt, med et glimt i øjet, lidt miljøskadet, tilføjer Rolf Brems, der er formand i klubben. Hans far var ved banerne, og han fik to sønner, som blev

døbt henholdsvis Stig-Urban og Per-Ulrik. Tag initialerne, og du har to signaltyper, som enhver jernbaneentusiast bør kende (Stations-Udkørsel og Perron-Udkørsel) Nå, tilbage til anlægget.

Det er vel ikke ét rum, men to store, der rager ind i hinanden – i to niveauer med en stor balkon og trappe midt i rummet.

– Det gav os jo nogle udfordringer, for der er ret højt mellem de to afdelinger. Vi har så lavet, hvad vi regner med er Europas største spiral for at overvinde højdeforskellen, fortæller Rolf, der er formand for klubben.

- Hvor lang er spiralen?

- Den er cirka 106 meter og løfter vel



Sækbanegården for enden af spiralen - præget af store forhold



Fruens Bøge - en tidløs idyl i perfekt gengivelse

togene 3,5 meter. Det kan tage op til 10 minutter for et godstog at komme op ad stigningen, selvom stigningen er moderat (2,5 %). Stigningen er bevidst valgt så lille for at sikre, at alle tog kan klare den – og en anden fordel er, at hvis en kobling slipper, ruller resten af vognstammen ikke nedad igen – på grund af kurven og den lille stigning bliver vognene som regel holdende.

- Vi har så anbragt en klokke, der ringer, når toget er ved at nå helt op, så vi er klar over, at det er ved at være fremme, og tillige er der et signal, der automatisk stopper toget, inden det kører ind på den store sækbanegård for enden af spiralen.

Vi er gået op på førstesalen, hvor spiralen stopper, og hvor der er et stort, relativt færdigt anlæg.

- Det er den ældste del af klubanlægget, fortæller Ole W. Berg, der har siddet ved computeren heroppe for at lægge lyde på dekodere. Det er tysk-inspireret, bl.a. med en lille sidebane på 12 mm spor (H0m) og en kørende sporvej. – Jeg kan godt lide at køre på denne del, fortæller han, men jeg tager det nu ikke så tungt med materiellet – ofte kører jeg med mine danske tog, især OHJ-materiel, her, men mit favoritlokomotiv er BR 232 fra Brawa – med lyd. Der er hele 16 forskellige funktioner i modellen, og den kører fantastisk. Det med det tyske skal man vist heller ikke tage bogstaveligt, for hovedparten af materiellet heroppe er dansk – MY 1202, en D-maskine, utallige danske godsvogne, et MT-lokomotiv – men altså også tysk landskab, tyske

bygninger og sporvogne og meget lange banegårde med elegante sporføringer.

- Vi havde en tandstangsbane henne ved



Christian Juhl, Ole W. Berg og Rolf Brems (med ryggen til) ved det vidtstrakte tyske anlæg

kaffestuen, men den er demonteret, fortæller Ole. Alligevel er det en fornøjelse at sidde og drikke kaffe og kigge ud over anlægget – vi har lavet vinduer i væggen, så der er frit syn ud over banen, men endnu mangler vi at få lavet denne del færdig.

- Det skyldes blandt andet, at anlægget er fejlkonstrueret fra begyndelsen, bemærker Rolf. – Der er alt for lange, skjulte kørestrækninger uden opstillingsmuligheder, de enkelte dele af anlægget er alt for brede, så det er

besværligt at arbejde på dem, og tilmed er der hamret søm ned i anlægspladen, så vi skal have handsker på, når vi skal lave noget inde under anlægget – ellers flår vi hænderne til blods. – Og så kunne jeg godt tænke mig, at signalerne reelt blev brugt som i virkeligheden, føjer Ole til, det skulle være sådan, at den enkelte lokomotivfører standsede foran rødt lys.

Den nye del

Vi forlader øverste del af klubanlægget for at se nærmere på den lavere del, der endnu er under opbygning, selvom store dele er delvist færdig med landskab, udsmykning m.v. Flere af klubmedlemmerne er i gang med landskabsbygning og andet her på denne del, der vil komme til at udgøre en mini-model af det fynske jernbanenet.

- Vi har som den centrale station Odense Banegård her, fortæller Rolf. Det er Arne Jensen, der har bygget den og flere af de andre bygninger på fotorealistisk basis – et fantastisk flot resultat. Baggrunden er

også helt korrekt – det er Kongens Have, der ligger over for såvel den gamle som den nye banegård (fotografier printet ud på papir). Og se bare her! Rolf løfter taget af kommandoposten, der er udstyret med sportavle, sikkerhedsassistenter og andet personale. – Sportavlen er vistnok fra Fredericia, men det kan man ikke se, når taget er på plads igen. Arne – der har en baggrund som typotekniker – står også for underføringen mellem perronerne. – Jeg har også lavet terrakottafliserne på gulvet, men da jeg fik kigget nærmere



Odense gamle banegård i fotorealistisk gengivelse, men langt fra færdig endnu

efter på banegården, opdagede jeg, at de lå vinkelret på murene i stedet for diagonalt, som jeg har lavet dem. Jeg ved ikke, om jeg vil lave det om, for det er jo lidt besværligt at komme til, men på den anden side skal jeg også have lagt lys ind i tunnelen, fortæller han.

- Vi kan ikke lave banegården fuldstændigt nøjagtigt – så skulle vi have over 20 meter til rådighed. På grund af pladsforholdene har vi også måttet flytte den store rundremise lidt længere væk, men den bliver ellers nøjagtig mægt til den eksisterende, der i dag rummer Danmarks Jernbanemuseum. Drejeskiven stammer fra Roco, mens bygningen atter er bygget af Arne på fotorealistisk basis. Det er i øvrigt ham, der står for hovedparten af de flotte, hjemmelavede bygninger så som Frølageret, der står i den modsatte ende af stationen. Her finder man også den markante bro, der førte havnebanen over hovedsporene. Broen er dog revet ned for en del år siden.

Ud i elektronikken har vi en sand mester. Det er Bernd Krupka, der har brugt de sidste 10 år på at lave og udvikle vores sportavler, herunder selv at lave printplader til sporskifter med tilbage-melding og signaler. Hvad han overtog i sin tid, må i bedste fald siges at være dårligt og tilfældigt udført. I øvrigt bruger vi kun PECO kode 83-spor, men har både Tillig og ROCO på den tyske del af anlægget. På spiralen brugte vi kode 100, og et godt råd, bygget på vores dårlige erfaring, er at lodde skinnerne sammen, fortæller Rolf.

Af andre, fynske banegårde vil der med tiden være Nyborg med færgehavn, Svendborg (endestation), Middelfart, Fruens Bøge og Skalbjerger at finde på anlægget. Der ud over ligger der også en station med navnet 'Hverkenby', så den svæver måske lidt for sig selv. – Vi er ikke frelste, fortæller Rolf, så hvis en af os en aften har lyst til at køre med amerikanske tog, er det i orden – vi er her for at have det godt, ikke for at genere hinanden. Vi har en meget flad ledelsesstruktur i klubben, alle kan komme til orde, og har vi en udfordring på anlægget, vender vi det lige over kaffen. Er det større bygningsarbejder, bliver det lagt ud i nogle uger eller sågar måneder, så alle kan komme med indspark. Det er ikke ualmindeligt, at det, der oprindeligt kom op som en god ide, ikke på sigt viste sig at være det alligevel. Vi skal jo som klub acceptere, at ikke alle kan lave det optimale hver gang, derfor vil der altid i fremtiden være ting, der skal ændres, men



Her får man et indtryk af de to rum med balkon og anlægssegmenterne med skillevægge



Spiralen befinder sig bag rullefilmen fra et københavnsk S-tog

så længe det bare er landskabet, er det ikke det store problem.

Som man måske kan fornemme af nogle af billederne, er det et anlæg med lys og luft og godt med plads, især på den nedre del af anlægget, der også er den nyeste og stadig under opbygning. Med til dybdevirkningen hører, at nogle af anlægsstykkerne langs væggene er trukket 10-15 cm ud, således at der bliver en bedre fornemmelse af dybde og perspektiv – og eventuelle bygninger eller træer kaster ikke skygger på baggrunden. Et andet anlægselement, der bidrager til den visuelle oplevelse, er de såkaldte 'scenic dividers' (adskillelsesplader mellem anlægsdelene), der forhindrer, at man kan



Interiøret i Odenses kommandopost - på en stille dag

snak med Ole W. Berg, der har fundet tilbage til programmeringspladsen. Han fortæller om de særlige fordele ved ESU-dekoderne, noget, som han gerne ved en senere lejlighed vil berette om her i bladet. "Puffen" har cirka 14 medlemmer, men er åben over for flere. Interesserede kan kontakte Rolf Brems på rolf@lunet.dk eller tlf. 2299 9979.



Søndag den 21. oktober kl. 11-15.30
i Tømmerup Hallen
Tømmerupvej 20 · 4400 Kalundborg

St. Byttedag/Hobbyudstilling

Find din skuffe frem - du har sikkert det en anden mangler

Udstillere: Spor 0 Hørsholm, Michael Østeril modelbiler med venner, Modellerne, Modeltog sporvidde 5"-7 1/4", EA Modelhobby, DJK Høng, Avionic Modelfly, Kalundborg Model Flyve Klub, VSMS Modelskibsklub, Kalundborg RC + mange flere. LGB modeltog, som børnene må køre med.

Se nyhederne hos: Godstoget Hobby, Nettog/Perron 1, Helsingø, Odense Model Jernbane Center, Odense.

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

Konkurrence
på indgangs-
billetten

Entré kr. 40.-
Børn under 12 år gratis iflg. med voksne

**Husk at få fornyet
dit abonnement
til Spor og baner.
Klik ind på
www.sporogbaner.dk**

Togbyttedag og hobbyudstilling



Tømmerup Hallen ved Kalundborg vil søndag den 21. oktober være fyldt til bristepunktet af modeltog, samt andre model- og hobbyting.

Interessen for at deltage har været meget stor, og alt er optaget.

”Det gælder dog ikke byttebordene, hvor folk kan komme med deres modeltog og

tilbehør og bytte eller sælge til dagens publikum,” siger Henning Jensen fra Kalundborg Model Jernbane Klub, som står for arrangementet.

Pladsen ved byttebordene er i år udvidet, idet der sidste år var voldsom trængsel ved bordene.

Dagen byder på udstilling af tog i alle

størrelser fra helt små – størrelse N – til meget store tog – 5” spor. Der vil også være flere modeltogforhandlere, hvor man kan se og købe de seneste nyheder, samt en masse tilbehør. En af forhandlerne vil præsentere LED-lys til modelbrug.

Ud over tog, vil der være udstilling af modelfly, modelskibe, modelbiler og modeltraktorer. I år vil Kalundborg RC klub vise et udvalg af fjernstyrede modelbiler. Kalundborg Foto Klub deltager med stor stand, sikkert med en del jernbane foto samt andre motiver

”Til børnene vil der være en modeltogbane, som de selv må køre med. Dukkemøbelfabrikken vil på en arbejdende stand vise fremstilling af dukkehusmøbler. Kalundborg Model Jernbane Klub har selv en stand med et udvalg af klubbens tog og vogne – blandt andet to My-lokomotiver, der er malet i Lollandsbanens og Nordjyske Jernbaners farver.

”Det er i år 15. gang, vi arrangerer togbyttedag i Tømmerup Hallen, og hvert år med stor publikumsinteresse, siger Henning Jensen.

”Igen i år vil der være lodtrækning på indgangsbilletterne. Gevinsterne er skænket af de udstillende forhandlere, slutter han.

På Kalundborg Model Jernbane Klubs hjemmeside www.kmj.k.dk kan man se mere om klubben og togbyttedagen.

Der er normalt stor trængsel og flittig handel ved Kalundborgklubbens arrangementer

Scener fra den danske filmskat



Dirch Passer og Ove Sprogøes domicil i filmen "Ved Kogelunden" - en udrangeret sporvogn.

Foto: Martin Christiansen

Inspirationen til dioramaer og miljøer på modeljernbanen kan komme mange steder fra. Et af stederne er den danske filmskat. Martin Christiansen på 19 er en af dem, der har ladet sig inspirere af gamle, danske film.

Martin har sendt disse billeder til bladet. Han fortæller om dem, at de er blevet bygget af forskellige, brugte bygninger og småting, han har fra andre byggesæt. En oplagt inspiration er den kendte scene, hvor Olsen Bandens leder Egon kommer ud fra Vridsløselille Statsfængsel – med en pakke under armen. Udenfor venter Kjeld og Benny med Dannebrogssflag og den ramponerede Chevrolet Impala.

- Jeg synes, jeg ville bruge deres bil et andet sted, end hvor jeg ellers altid ser den, nemlig sammen med pengeskabsvognen og den lille, orange traktor, fortæller Martin.

- Fængselsbygningen er lavet af pap og forskellige træklodser, mens Impalaen er sat sammen af dele fra forskellige

modelbiler – dels en Chevrolet El Camino fra Brekina, dels en Chevrolet Malibu fra Wiking – og lidt karton til bagklappen og clips til tagbagagebæreren. Til sidst er den



Godt at se dig, Egon. - Og du har planen med! En velkendt scene, her i model.

Foto: Martin Christiansen

malet, så den ser slidt og rusten ud.

- Egon har fået en lille pakke under armen. I figursættet har Egon ellers en kuffert i hånden, men når han kommer ud fra fængslet, har han altid en plan – i brunt papir – med sig. Jeg fandt så en anden figur, som passede bedre, og lavede 'planen' af Polyfilla, mens hovedet blev flyttet fra Egon til den nye figur.

- Hvor stammer de andre scener så fra?

- Der er masser af inspiration at hente i de ældre, danske film – således har jeg lavet nogle scener fra "Ved Kongelunden", hvor Dirch Passer og Ove Sprogøe kører sporvognsline 8. De bor (i filmen) i et kolonihavehus, der er lavet af en gammel sporvogn. Naboen, Ib Schønberg, bor i et typisk kolonihavehus, som jeg også har lavet.



Olsen Bandens ramponerede Chevrolet Impala, bygget af Martin. Foto: Spor og baner

- Hvordan har du gjort det?

- Sporvognen er et gammelt BEC-byggesæt af hvidmetal. Der er ikke nogen undervogn, og hegnet mellem de to indgange er lavet af et stykke tyl. Planterne rundt om stammer fra Busch.

- Og hvad med naboen, Ib Schønbergs, hus?

- Det er lavet af et kolonihavehus, jeg fandt i Gentofte Togcenter, bygget sammen med et par billige Auhagen-kolonihavehuse, mens det fine snedkerværk over verandaen



Ib Schønberg nyder morgenstunden i kolonihavehuset. Foto: Martin Christiansen

er snehegn fra Heljan. Kaninburet er atter et stykke tyl, holdt oppe af tændstikker.

- Hvad har du ellers lavet?

- Fra filmen "Brand-Børge rykker ud" har jeg lavet brandbilen. Jeg fandt en

passende, gammel brandbil hos firmaet Jordan. Anhængerens, som nærmest ligner en tøndeformet campingvogn, har jeg lavet af et stykke rundstok, nogle laserskårne vinduer samt andre småting. I det hele taget bygger jeg en masse ting. På

det seneste er jeg også begyndt at bygge i karton – dels 'fantasihuse', dels huse fra Frilandsmuseet. På museet sælger de nogle ark med bondehuse, som jeg forbedrer med 'ægte' stråtag. Jeg bygger også fiskekuttere – her bruger jeg helt tyndt skiltekarton på 0,2 mm.

- Hvad med din modeljernbane – sidst, jeg besøgte dig, havde du en større bane?

- Den er pillet ned. Vi flyttede for nogle år siden, og der er ikke plads til den her. Jeg nåede ellers at bygge en model af Storstrømsbroen, men den ligger nu og er delvist gået itu. Alle tingene er pakket ned og venter på bedre tider.

Martin har et godt blik for de mange detaljer, og hans model af Olsen Bandens bil er særdeles flot. Det måske mest imponerende er, at Martin aldrig selv har oplevet tingene i virkeligheden, da han som nævnt blot er 19 år, og dermed hører til den kommende generation af modeljernbanebyggere. Forhåbentlig bevarer han lysten til at fortsætte sine morsomme byggerier.



Foto: Spor og baner

Ved ombordkørsel på Bornholmerfærgen i Ystad opdagede jeg en speciel fæргеklap for sporet hen til jernbanefærgen til Polen. Her var

der nemlig tale om en klap med hele fem spor, der grenede fra midt på den todelte fæргеklap – vist meget unikt i verdenshistorien. Desværre

er fæргеklappen og forholdene i færgen meget ugæstfrie, således at det kun blev til et par slørede billeder ved forbikørslen.

Modeljernbanetræf på Danmarks Tekniske Museum

Alle fotos fra Teknisk Museum:
Christian Hansen, FdMJK

Spændvidden er stor, når Danmarks Tekniske Museum afholder Modeljernbanetræf. I år var der atter mange forskellige udstillere.



Fredensborg MJK havde helt moderne togsæt fra Nordsjælland med på udstillingen. Her ses HHGB Desiro samt Lokalbanens Lint. Færgen er Svea fra HH-overfarten

Det første, der møder de besøgende ved museet, er have- eller parkbanen, der er blandt de længste udendørs baner her i landet. Her kunne man tage en tur med MA-lyntoget eller med et klassisk damptog. Inde i de store udstillingshaller stod de mange anlæg fra privatpersoner og fra klubber. Niels Langkilde havde

ændret på sit anlæg fra sidste år og gjort det mere 'luftigt', og først, når man gik i 'dybden' med det, fik man øje på alle finurlighederne. Således ser man Olsen-Banden trasker ud fra porten til Amagerbanken – gennem porten er der gennemgang til IT-Factory. Eventyrlige

moduler havde en særegen stemning over sig, og det er en klub, som vi snarest vil vende tilbage til. Et andet modulanlæg af Vagn Jensen viste Gilleleje station med de ret interessante driftsforhold (endestation for to privatbaner). Anlægget var ikke færdigbygget, men såvel stationsbygning som remise var godt undervejs. På N-Modulgruppens anlæg kunne man se en række pudsige scener, bl.a. et optrin ved en skinnebus, hvor en person øjensynligt er på vej ind gennem vinduet.

Jørgen Kissmeyer Lind havde sit lille sporvejsanlæg med, mens Fredensborg Model Jernbane Klub præsenterede deres lange modulanlæg med fine detaljer. Klubben yder tillige en stor indsats for at få opbygget museets store, historiske modeljernbane, hvor der bl.a. skal køre trolleyvogne på vejene. Disse modeller bygges af alle mulige forhåndenværende ting, herunder gamle lysbilledæsker fra Kodak med modificerede undervogne fra Faller Car System, så det er meget vidtfavnende at bygge modeljernbaner!

Blandt museets nytilkomne sager er Harrys brune Ford Taunus fra DSB's reklamefilm sammen med andre 'Harry'-effekter, så der er hele tiden noget nyt at kigge på i Danmarks Tekniske Museum.

Også helt unge modelbyggere var med. Det gjaldt Modelbane Banden, der er en gruppe unge fra Nordsjælland, der bygger på et større modulanlæg. De udstillede



Fredensborgklubbens store modulanlæg er populært blandt de besøgende

Du kan købe Spor og baner i løssalg følgende steder:



Fest og farver på Jørgen Kissmeyer Limds sporvejsanlæg



Stille idyl hos Modelbane Banden



Hvem kupper hvem? Olsen Banden, Amagerbanken eller IT Factory?



Togcenter

Blåmunkevej 1-3
2400 København NV

Kystbanen

Strandvejen 213
2900 Hellerup

Nettog

Mølløvænget 9
3200 Helsingør

Felderbanen

Vejlevej 349
6000 Kolding

Saxø

Kai Lindberghsgade 51
7730 Hanstholm

Tog & Tekno

Boulevarden 42
9000 Aalborg

Lekbo Handel

Skovgårdsvej 5
8310 Tranbjerg J.

Hos Dorthea

Torvegade 1
7323 Give

Samler Børsen

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

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.



I spor N kan man lave store anlæg på lidt plads



mens LGB fylder godt op i landskabet

For 100 år siden kunne københavnere køre med linje 4 til skoven og Klampenborg. Det kan stadig lade sig gøre på Sporvejsmuseet.



Efterår med sporvognene

Tekst og fotos: Flemming Sæborg

Siden 1978 har sporvognene kørt på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ved Ringsted og (gen)opleve disse pragtfulde køretøjer. Museet åbnede med en kort,

metersporet strækning, men siden da er museet udvidet ganske betragteligt og kan i dag kaldes Danmarks længste museum.

transportssystem, baseret på moderne sporveje og light rail, må man tage til Skjoldenæsholm ved Ringsted og (gen)opleve disse pragtfulde køretøjer. Museet åbnede med en kort, metersporet strækning, men siden da er museet udvidet ganske betragteligt og kan i dag kaldes Danmarks længste museum.

Den normalsporede del af sporvejsstrækningen er anlagt på den nedlagte Midtbane og fører 1,6 km ud til vendesløjfen Ejlers Eg, dels gennem et markområde (med golfbane), dels gennem krat og skov. Selvom sporvejene i København mestendels kørte i gader og byområder, passer sporvognene meget fint ind i landskabet og må siges at berige det med deres herlige farver.

På en ganske almindelig besøgsdag kan man opleve klassiske, københavnske vogntog i drift, men denne dag var der også vogne fra Den Haag, Flensborg og Düsseldorf i brug. Ledvognen nr. 2412 fra Rheinische Bahngesellschaft var faktisk 'stammmoder' til de 100 nyanskaffede 'Frk. Düsseldorf', der skulle have reddet Københavns sporveje ind i fremtiden. I stedet havnede disse vogne i Alexandria, hvor de fleste stadig kører i bedste velgående, mens København sank hen i årelangt bustyrrani.

Paradekørsel

Hvilket vogntog, der er det flotteste på museet, vil man formodentlig kunne strides om til dommedag, og det er for så vidt også underordnet, da samtlige



Motorvognen fra Den Haag er ankommet til museumsgaden, men den åbne sporvogn afventer afgang.



Et udsnit af driftsvogne - fra Düsseldorf, København og Odense

sporvogne, der kører, er i meget flot stand. Vognen, der bringer de besøgende til selve museet, har denne sæson oftest været den helt nyistandsatte Flensborg-motorvogn nr. 36, der de sidste par år har gennemgået en total restaurering ved sporvejene i Gera. På hovedstrækningen var den mest iøjnefaldende vogn KS 22, der er en næsten lige så nyrestaureret, toetages vogn med et meget broget levnedsløb (bygget i 1900, ombygget til én etage i 1924, til slibevogn S2 1952-53, og nu atter toetages). Med sig havde den eneste bevarede, åbne bivogn fra KS, nr. 1186 fra 1903 - dejligt at sidde i den og mærke fartvinden under turen ud i skoven. Med den og dens kolleger tog københavnere ud til Klampenborg før i tiden. Konduktøren billetterede fra et langsgående løbebræt i hele vognens



Oppe, nede eller ude - der er alle muligheder for oplevelser på Sporvejsmuseet



KS 22 er en unik, toetages sporvogn i perfekt stand

længde under kørslen, præcis som ved jernbanernes kupévogne.

Nr. 437 på linje 20 var SHS's første nyhvervelse efter stiftelsen i 1965, og den er lige så flot istandsat. Den smukkeste vogn var Ib Lundings bogiemotorvogn fra 1930, og derfor var det en meget stor fornøjelse at gense NESA nr. 929, der også er perfekt istandsat. Sidst, jeg så den, var den udrangeret efter et uheld og holdt i skammekrogen ved Nørrebro Remise i 1972. Dengang hed den KS nr. 617 og havde kørt på linje 7. Nu strålede den i fordums glans og var beskiltet linje 14 - min linje!

På museet er de to store remiser godt fyldt op. Den ene rummer mest

restaureringsobjekter samt en kiosk, publikumsfaciliteter og folkerum, mens den anden - som er en ægte, gammel sporvognsremise fra Valby - rummer mange af driftsvognene og en omfattende udstilling af genstande, fotomontager, modeller og nogle busser. Tager man en tur ud i skoven, er der ved flere stoppesteder borde og bænke og gode muligheder for en picnic. Ved sløjfen er der gerne opstillet en eller flere sporvogne, og en af dem er en café-sporvogn. Det kan absolut anbefales at tage til Sporvejsmuseet med en madkurv og dermed forene det nyttige med det behagelige.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm,
Skjoldenæsvvej 107, 4174 Jystrup.
www.sporvejsmuseet.dk



Skinnebusser på Rønne H. en af de sidste dage i 1968, hvor jernbanen var i drift. På perronen holder en af de nye DSB-rutebiler

Drømmen lever videre

Tekst: Flemming Søeborg

Fotos: Arkiv DBJ v/Sten Møller

Der er efterhånden mange år siden, at De Bornholmske Jernbaner (DBJ) eller den sidste rest af dem – strækningen Rønne-Nexø – blev nedlagt. Det skete i 1968. Alligevel lever mindet om dem videre i bedste velgående.

På havnen i Nexø tager formanden for foreningen DBJ, Sten Møller, imod ved den røde træbygning, der rummer stort set hele Bornholms fysiske jernbanehistorie. Vi går indenfor i bygningen, der er fyldt med jernbaneeffekter, lige fra de allermindste genstande som billetter og frisporsmærker til reelle vogne og et lokomotiv. - Desværre blev næsten alt materiellet brændt kort efter nedlæggelsen, fortæller Sten, der aldrig bliver træt af at fortælle om disse forunderlige jernbaner. - Derfor har vi kun et par bevarede vogne – det er postvognen nr. 26, der er restaureret perfekt, samt godsvognen nr. 176, der holder her.

- Hvad med de andre vogne - der er jo flere udstillet herinde?

- De har en ganske anden historie. Den ene er den flotte 'ministervogn', RNJ nr. 11, der fremstår som ved leveringen i 1905 til Rønne-Nexø Jernbane. Det er faktisk en nøjagtig kopi, som vi har genskabt, og den er helt som dengang, den blev anskaffet, på nær én ting.

- Og hvad er det?

- Bænkene, som er i vognen, er ikke nøjagtige kopier af de originale. Det skyldes, at vi overtog en ældre, svensk vogn* for nogle år siden. Der var ingen sæder i den, så vi lavede nye sæder. Imidlertid medfulgte der nogle plomberede



Til det sidste var jernbanerne stærkt benyttet: Skolebørn i Nylars vinter 1967-68

HOBBYMESSE

D. 3. & 4. NOVEMBER
I VALBY HALLEN



2012

- MODELTOG & TILBEHØR M.M.
- KØRENDE TOGANLÆG
- FJERNSTYREDE LASTBILER
- MODELBILER I FLERE SKALAER
- DAMPMASKINER OG TILBEHØR
- HOBBYVÆRKTØJ & MASKINER
- ARBEJDENDE VÆRKSTEDER
- SOFTGUNS, TILBEHØR M.M.
- FJERNSTYREDE BILER, BÅDE & FLY
- MILITÆRMODELLER M.M.
- LEGO Udstilling
- RACERBANER
- DUKKEHUSE & TILBEHØR
- NISSER & DUKKER
- AIRBRUSH, MALING & TILBEHØR
- HÅNDARBEJDE & SMYKKER
- FILM, BØGER & BLADE OM HOBBY
- KLUBBER & FORENINGER
- FORHANDLERE & PRIVATE
- IMPORTØRER & FABRIKANTER
- KØB & SALG AF NYT & BRUGT



JULIUS ANDERSENS VEJ 3, 2450 KØBENHAVN SV.
5 KILOMETER FRA KØBENHAVN CENTRUM

LØRDAG KL. 10.00 - KL. 18.00
SØNDAG KL. 10.00 - KL. 16.00

KONTAKT TIL HOBBYMESSE APS.

TLF. : +45 3874 1447

WWW.HOBBYMESSE.DK

EMAIL: MAIL@HOBBYMESSE.DK

**Rabatbillet gennem Spor & Baner
Spar kr. 25,- på indgangen.**

Klip ud, tag bladet med eller tag en kopi

Postvogne rangeres til perron, Rønne H. i 1968



et damplokomotiv fra en privatbane i Sverige, som vi kunne overtage. Det var bygget i 1908 af Orenstein & Koppel i Berlin med byggenummer 2525 som et smalsporet entreprenørlokomotiv. Selvom det havde forkert akselrækkefølge (0-B-0) og forkert sporvidde (900 mm), var det ting, der kunne løses. Vi har fået det omsporet til 1.000 mm og monteret for- og efterløber på det, og det er døbt DBJ Nr. 16I, men desværre er arbejdet indtil videre gået i stå – kedlen er utæt, og det er et stort arbejde at få repareret den. Dampmaskindelen er til gengæld i orden og trykprøvet.

- Men hvor kan I køre med materiellet, når den tid kommer?

- Ja, det er jo det andet, store problem.

godsvogne ("finkar") med den svenske vogn, og da vi på et tidspunkt åbnede dem, opdagede vi, at vognens sæder lå derinde. Vi havde så alle disse nye sæder i overskud, så dem har vi monteret i nr. 11. - I øvrigt, tilføjer Sten, så hedder vognen internt '11 r', hvor 'r' står for reproduceret'. Igennem 11 år (fra 1992-2003) drev vi et beskæftigelsesprojekt kaldet DBJ, hvor arbejdsløse bådebyggere, skibssmede og andre fik vedligeholdt deres kompetencer ved at renovere og nybygge materiel til foreningen.

- Hvad med trækraft – hvordan er I stillet der?

- Ikke så godt. Vi kunne jo ikke få en original maskine, da alle lokomotiver og motorvogne blev skrottet eller brændt. Vi tog så på opdagelse og fandt

Krydsning ved Køllergård med motorvogn og skinnebus, ca. 1968.



Skinnebus ved perron på Rønne H., klar til afgang. "66"-skiltet viser hen til "66"-bådene til København



De gamle banestrækninger er jo siden hen blevet omdannet til cykelstier, så vi kan ikke uden videre overtage dem. Det skulle dog være muligt at kombinere de to transportformer, cykling og jernbane, især da vore jernbaner jo var smalsporede og derfor ikke behøver så meget plads.

- Det ville jo være alle tiders trækplaster for turister og jernbaneinteresserede.

- Ja, men vi mangler såvel finanser som aktive beslutningstagere.

- Trist, må man sige. Men hvad med de spor, der ligger uden for bygningen – stammer de fra banerne?

- Nej, der er ophaler- og beddingsspor fra værftet. Nogle af dem har faktisk samme sporvidde som DBJ, men de har altså intet haft med jernbanerne at gøre.



Scærtog fra Nexø mod Rønne

Rundt om på øen kan man dog stadig finde rester af banerne – således er næsten alle stationsbygningerne bevarede, lige som tracéerne er der, og mange skinnestykker er blevet brugt til andre formål. Ved en udgravning på det tidligere stationsareal ved Rønne H. i 1995 fandt man nogle gamle skinnestykker, som DBJ overtog, og disse stykker er siden blevet skåret ud i småstykker, poleret, nummereret og sat til salg her. Så hvis man vil have et stykke ægte, bornholmsk jernbanehistorie, kan vi stadig levere skinnestykker (der er tale om 19,9 kg skinner, der er skåret i bidder à 2 cm og individuelt nummereret).

Lige til genanvendelse

Vi går rundt i bygningen, mens Sten fortæller indgående om snart sagt enhver genstand. Flere steder er der indrettet miljøer, som de så ud, dengang togene kørte på øen. Der er et lille billetsalg, der er et stationskontor, og et sted er tableauet med de forskellige signaler – også kaldet centralapparatet – fra Rønne H. udstillet. – Der var en mand, der havde gemt det, og han spurgte, om vi var interesserede i det. – Det var vi naturligvis, og vor kasserer, Niels Pedersen, har fået det til at virke igen. Det var opstillet, således at rangerpersonalet kunne se, hvornår der ventedes tog, og rangering derfor var forbudt. Og se så her!

Sten trykker på en knap, og straks begynder en klokke at ringe. – Det er et af de originale overkørselsanlæg. Da banerne blev nedlagt, blev overkørselsanlæggene fjernet og overtaget af Øst-Sjællandske Jernbane-Selskab (ØSJS). Mange år senere



Motorvogn på vej mod Rønne N - som det ses, er landskabet meget varieret på Bornholm

skulle disse anlæg moderniseres, og en vaks medarbejder ved ØSJS kontaktede os for at høre, om vi ville have udstyret tilbage igen!

- Vi har fået mange donationer fra lokale beboere – en af de mest pudsige er toiletrulleholderen fra en af vognene. Det var en i dag ældre kvinde, der var med på den sidste tur i 1968, og hun ville have en souvenir fra toget med sig hjem. Det blev så til toiletrulleholderen, som hun har gemt siden da, og nu – med lidt dårlig samvittighed - overdrog os. Vi har tilnærmelsesvis kunnet lokalisere den til Frichs Motorvogn M1 eller M3, (smalsporsudgaven af Frichs Mo-vognen) som begge var med i det sidste tog.

- Og I har en masse andet fra banerne – men kan I lave en komplet jernbane?

- Jo, for så vidt. Naturligvis har vi ikke skinner, sveller og ballast, men det kan jo skaffes. Vi har en del af, hvad der ellers behøves – f.eks. fik vi tilbudt en masse af infrastrukturen fra Amagerbanen i forbindelse med, at minimetroen blev anlagt, så vi har f.eks. frisporsmærker, sporskiftebukke og meget andet på lager. Vor plan er at få genskabt strækningen fra Nexø til Balka.

Sten fortæller om de forskellige skilte, billeder og andre genstande, der er udstillet, og det er tydeligt, at han ånder og lever for denne bane. – Postvognen, som er helt intakt og som lykkeligvis blev bevaret, er totalt renoveret og blev i sommer brugt som blikfang ved det store, politiske stævne i Allinge. Vi regner med,

at omkring 3.000 mennesker besøgte vognen og den lille udstilling.

Måske har vognen og DBJ gjort indtryk på nogle politikere, således at vi kan få lidt medvind?

Sten har i øvrigt denne tilføjelse til historien om postvognen.

- På postvognen sidder Rigsvåbenet, som det gjorde i den normale drift. Det er faktisk Hoffets ejendom, og da Prins Henrik var på besøg her for nogle år siden, spurgte vi ham, om det gjorde noget, at vi brugte skjoldet. Han lo og gav os lov til at bruge det og lovede at forelægge spørgsmålet for Dronning Margrethe, der er den reelle ejer af Rigsvåbenet. Vi har ikke hørt noget siden. Vognen fra Sverige

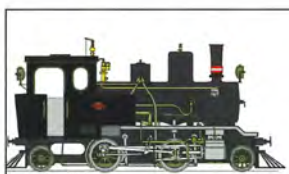
kaldes siden hen Prins Henriks vogn, da han opholdt sig meget i den for at høre om banerne – så længe, at tidsplanen skred.

Sten Møller har i øvrigt dette lille hjertesuk, som vi viderebringer i håb om, at der kan findes en løsning:

- I ministervognen nr. 11 var der nogle fine glasskærme rundt om pærerne i loftet. Selve lamperne er støbt i bronze, men vi har kun en enkelt af dem. Der mangler omkring en snes, og vi har hverken kunnet finde lignende eksemplarer eller nogle, der ligner. Vi ved heller ikke, hvor de er fremstillet, så hvis nogle læsere ligger inde med oplysninger om bronzelamperne, er de yderst velkomne til at hjælpe. Foreningen DBJ v/ Sten Møller har e-mail sesm@dlgpost.dk eller tlf. nr. 21450247.

* KJ Bc 17 – Köping Uttarsbergs Järnväg.

DBJ havde 15 damplokomotiver, fordelt med ni til R.N.J., fire til R.A.J og to til A.G.J. Derfor er det nye lokomotiv døbt 'Nr. 16'.



"Vores damplokomotiv" DBJ No. 16 som det kommer til at se ud.



DBJ No. 16 nu, uden kedel.



Postvogn 26, nyrevideret.



Ministervognen genskabt efter de originale tegninger fra B.-J. (Bornholms Jernbaner).



Find os på adressen:
Ndr. Strandvej 8, 3730 Nexø
I 2012 er museet åbent fra 2. juni til 22. september og i uge 42.
Alle tirsdage og torsdage:
kl. 10.00 - kl. 16.00 og alle lørdage:
kl. 10.00 - kl. 14.00.
Entre: 30,00 kr. Ungdom 20,00 kr.
Guidet Rundvisning af Grupper:
(kun efter aftale): 400,00 kr.
Formand: Sten Møller, tlf. 56496186
Kasserer: Nils Pedersen, tlf. 56956878
(træffes bedst mellem kl. 16.00 og kl. 18.00).

DBJ Museum

Jernbanen på Bornholm fra 1900 til 1968.



Skinnebus ved Nylars Rundkirke 1967.



På Bornholm var jernbanen metersporet. Det vil sige at der var 1000 mm mellem skinnerne. Oplev originalt og genopbygget jernbanemateriel, særudstilling om jernbanen på postkort, mange spændende genstande og billedvægge, alt fra dengang der kørte tog på Bornholm.
Bornholmsk jernbane stemning

Brochure fra foreningen DBJ



Skinnebus med to bivogne venter på krydsning i Åkirkeby.



Skinnebus ved Nørrekaas på vej mod Rønne H.



Krydsning med to skinnebusser i Bodilsker



Denne tegning stammer fra 1944 og skildrer øens mange herligheder



Nye åbningstider

Åbningstider:

Mandag LUKKET
 Torsdag- fredag kl. 12.00- 18.00
 Lørdag kl. 09.30- 14.00

Telefonsalg åbner kl. 10.30 på
 åbningstid – tlf. 98 17 65 55
 (der kan forekomme ventetid)

Webshoppen er altid åben

Fragt = 80,- uanset ordrestørrelse!

HK-modeller/ HELJAN

Kun få tilbage
forudbestil nu!



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

Eksklusiv serie, specialfremstillet for Hobbykæden (HK-Modeller)

Korrekt model i eksakt 1:87 og med rilleudstødning – træk på 4 aksler

Autentisk dansk lyd indspillet af Danske Loksounds med dansk Nohab lyd.

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

märklin Supertilbud:



Märklin BR 23 FX,
forberedt til røgmodul (fra sæt)

Pris kun 795,-

Normalpris op til 1595,-



Märklin DSB MY MFX,
Udstyret med lyd og MFX (fra sæt)

Pris kun 1595,-

Normalpris op til 2595,-



Märklin DSB vognsæt

"Skandinavisk Fjerntransport"

Pris kun 645,-

Normalpris op til 795,-



Märklin C-skiner

Spar op til 65 %

Katl.nr. 24130 kun 7,-

DANMARK Billigst!

Roco



Lommevogne:

Roco 66969 DSB "DSV"

Roco 66968-1 DSB "Lauritzen"

Roco 66978 DB "Nor-Cargo"

Roco 67510 DB "Bring" NY

Roco 67511 DSB "Frigoscandia" NY

Roco 66978 AAE "Blue Water" NY

Nyhed kun 325,-/stk.

HK-modeller



Restsalg spar op til 35 %

HK 6090 DSB WSD rød

298,-

HK 6091 DSB BD vinrød

298,-

HK 6092 DSB BD rød

298,-

HK 6093 DSB BDK rød

298,-

HK 6094 DSB WRD rød

298,-

HK 6095 DSB B vinrød

298,-

HK 6097 DSB Bc blå/rød

298,-

HK 6091 DSB Bc-t Blå/rød

298,-

HK 95984 DSB Pm "post"

389,-

HK 95985 DSB Pm "post"

389,-

HK 95971 DSB ZE "shell" grå

239,-

HK 95972 DSB ZE "shell" gul

239,-

hobby trade



DSB rangerdamplok litra F,
forventes i butikken 1. kvartal 2013

Forudbestil allerede nu!

HELJAN



Heljan CM-vogne med
berlinerboogier eller træboogier
Katl.nr. 5100, 5101, (Berliner)
5102, 5103, 5104 (træ)

Nyhed kun 525,-/stk.

Gudenåbroen i spor 0 – bygget i pap



Forbilledet for byggeprojektet, broen over Gudenåen på Bryrupbanen. Foto arkiv: Vigand Rasmussen.

Tekst og fotos: Bent Ravnild

Kan man bruge et laserskåret bro-papbyggesæt i spor H0 til en bro i spor 0? Er der noget mere fascinerende end jernbanebroer? Når man betragter udbuddet af byggesæt til jernbanebroer hos de forskellige modelbanefirmaer, tyder meget på, at de fleste modeljernbaneejere lægger stor vægt på at have mindst én jernbanebro på anlægget. I de go'e gamle dage var modelbanebroer mestendels af presset blik, hvilket ikke just muliggjorde den store detaljering. Til gengæld var soliditeten og bæreevnen i top til den gode side. Siden overtog plastbyggesættene markedet med muligheden for at gengive mange spændende detaljer i brokonstruktionerne. Men hensynet til soliditeten og bæreevnen har stadig præget mange af disse byggesæt, hvis konstruktioner derfor måske stadig har været i kanten af det lidt overdimensionerede. Senest har det store tyske landskabsfirma NOCH imidlertid lanceret brobyggesæt i laserskåret pap, hvor detaljerigdommen må siges at være af hidtil uset kvalitet.

Detaljer contra bæreevne

Baggrunden for mine overvejelser om at bruge en bro af pap var anskaffelsen af bogen "Danmarks smukkeste jernbane" (forlaget banebøger), hvor jernbanehistorikeren Vigand Rasmussen afslører den usædvanlige historie om Horsens-Bryrupbanens spektakulære jernbanebro over Gudenåen.

Spiren til udstyrelse af det hjemlige modelbaneanlæg med en model af denne bro var lagt. Men der var to problemer: Det ene problem var, at udsigten til flere måneders møjsommeligt pille- og loddearbejde med opbygning af de indviklede gitterkonstruktioner i messingprofiler ikke syntes tillokkende. Der måtte satses på eksisterende byggesæt, der kunne ombygges til Gudenåbroen. Markedet blev afsøgt for muligheder hos de kendteste brobyggere som f.eks. Vollmer, Kibri, Faller, Auhagen osv. Men der var ikke det helt rigtige i kassedragerkonstruktioner. Men så dukkede NOCH op med sit koncept med en gitterdragerbro i laserskåret pap i spor H0 – og her passede dimensionerne fra Gudenåbroen i spor 0 meget fint. Og så kommer vi til det andet problem: Når nu broen skulle laves i spor 0 (smalspor 16,5

mm sporvidde) - hvad så med en papbro's bæreevne? NOCH-broen var "prøvekørt" i flere tyske modelbanetidsskrifter, der havde haft belastningsprøver med diverse lokomotiver i spor H0, og alle havde sagt god for konstruktionen. Men alt andet lige vejer et lokomotiv i spor 0 ca. fire gange så meget som i spor H0. Ville papkonstruktionen kunne holde til det?

Byggede til en pap-Gudenåbro

Nå, men "hvo som intet vover, intet vinder", så forsøget måtte gøres. Det lykkedes at få fat i nogle af Gudenåbroens skitser og originaltegninger, så målene kunne fastslås. Herudover skulle tages hensyn til pladsforholdene på stedet, hvilket gjorde, at broen måtte gøres en kende kortere, uden at det dog burde gå ud over helhedsindtrykket. Da NOCHs længste bro er 36 cm, blev der indkøbt to byggesæt, så broens længde blev 72 cm. NOCHs papbro er en kassedragerbro uden piller, men her var der hjælp at hente hos Kibri, som laver løse bro-piller i plastgitterkonstruktion, der med lidt tilpasning kan matche Gudenåbroens piller. Foruden disse ting er anskaffet to stk. messing I-profiler 4x4 mm (bæredragere

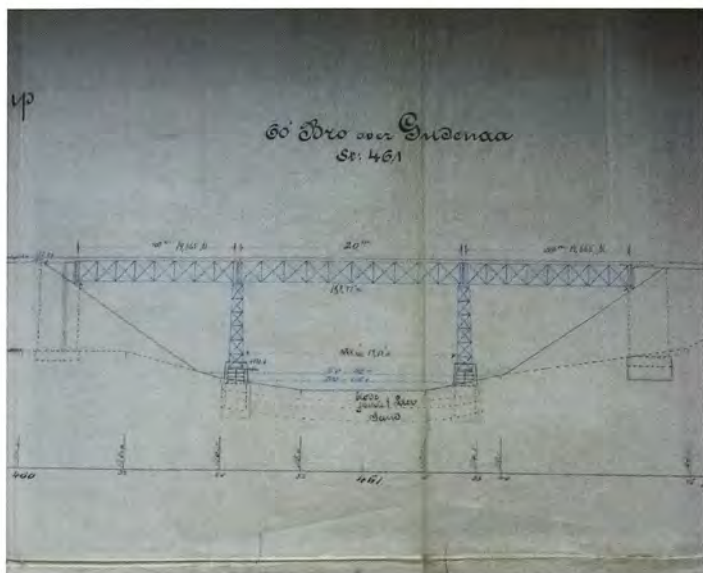
til sporet) samt en længde PECO smalspor størrelse 0 (16.5 mm). Desuden plasticard med metalplademønster (plader til brodækket) samt PECO skinneprofil i størrelse N (gelænderet).

Bygning af broen

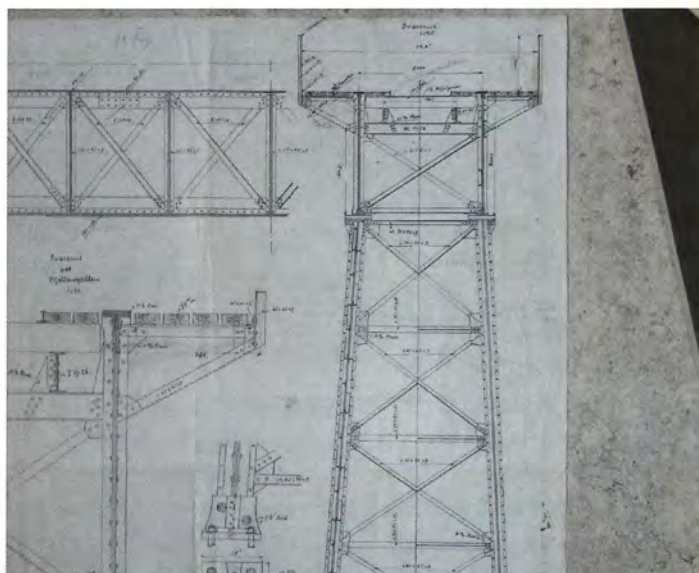
Selv om der fra NOCHs side medleveres en udmærket brugsanvisning i form af en "eksploderet" tegning, er der alligevel brug for at anvende den kreative side af hovedet. For nu drejer det sig jo ikke bare om at lave to adskilte NOCH-broer à 36 cm, men én sammensat bro af to byggesæt – og det i en konstruktion, der vil kunne bære et tog i størrelse O. Som det ses i originaltegningen fra Gudenåbroen i dennes tværsnit, er der ganske vist under brodækket to kraftige langsgående I-bjælker af stål i hele broens længde (hertil bruges de to 4x4 mm messingprofiler), og det var jo fristende blot at samle de

to broer og lime dem sammen midt for over åen og så håbe på, at de langsgående metalbjælker er solide nok til at undgå, at broen knækker under det første tog. Men det ville jeg ikke have nerver til – ikke mindst da mit baneanlæg ligger lige under loftet med tre meter ned til et flisegulv! Så en anden konstruktion af broens gitterværk blev udtænkt – selv om det affødte lidt ekstraarbejde: Mens de to lodrette gittersider i den ene side bevarede i 36 cm-længder og sammenlimes midt over åen, opdeltes gittersiderne i den anden side i tre sektioner: To kortere fra brofæsterne og ud til nærmeste pille samt een lang fra pille til pille. Teorien var, at der hermed skulle blive mere stabilitet i hele molevitten, når samlingen af de bærende gittersider ikke ville være overfor hinanden. Men denne konstruktion gav så uorden i gitter" krydsene" på siden med de tre sektioner, så det var nødvendigt

at lime manglende traverser ind. Brodækket er et kapitel for sig, idet 0-smalsporet jo ganske vist er med H0-sporvidde og derfor passer udmærket. Men da 0-profilet jo – trods smalspørsmål – er betydeligt bredere end H0-profilet, rager et spor 0-køretøj jo langt ud over NOCHs gangbroer i siderne. Desuden ville byggesættets gelænder kun nå en 0-person til knæhøjde. Og da vi jo ikke kan have, at sikkerheden for de gående på broen bliver tilsidesat, må hele brodækket omkonstrueres. Se i øvrigt ledsagende fotos. Nu mangler så "kun" bygningen af et af de små Malletlokomotiver fra HB) samt et par passende vogne for at fuldende miljøet omkring broen. Men det er en anden historie, som vi kan tage en anden gang...



Skitseoversigt over hele brokonstruktionen (arkiv Vigand Rasmussen)



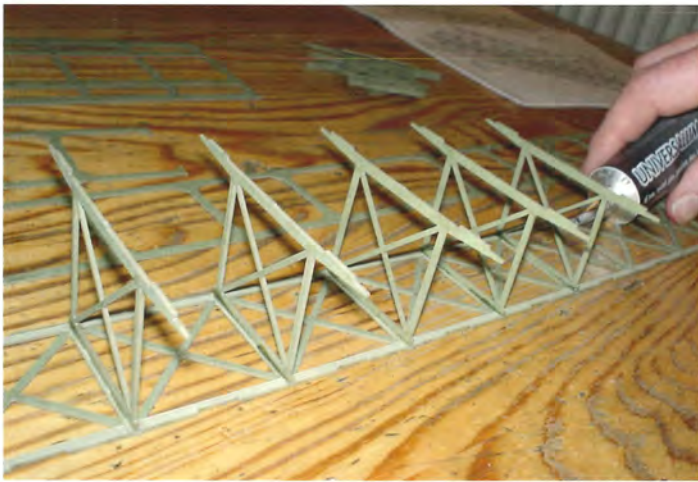
Detailtegning over bropille, gitterdragerudsnit side og tværsnit samt udsnit af brodæk (arkiv Vigand Rasmussen)



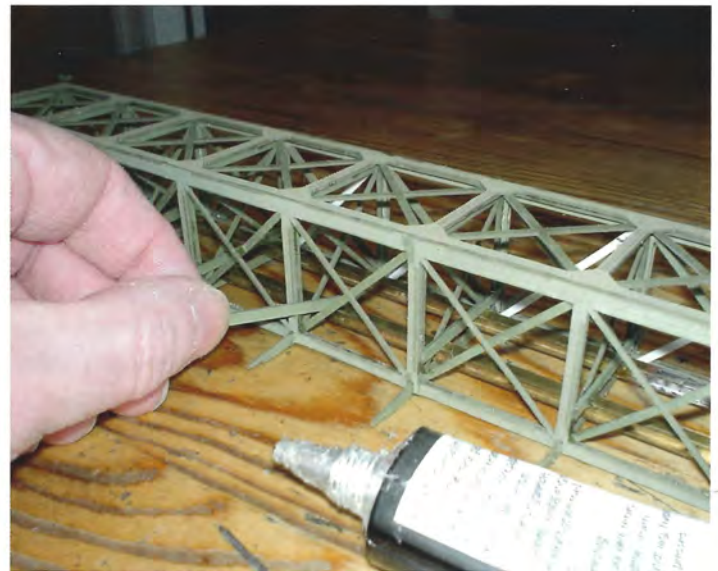
Her er byggedelene linet op før igangsætningen af brobyggeriet



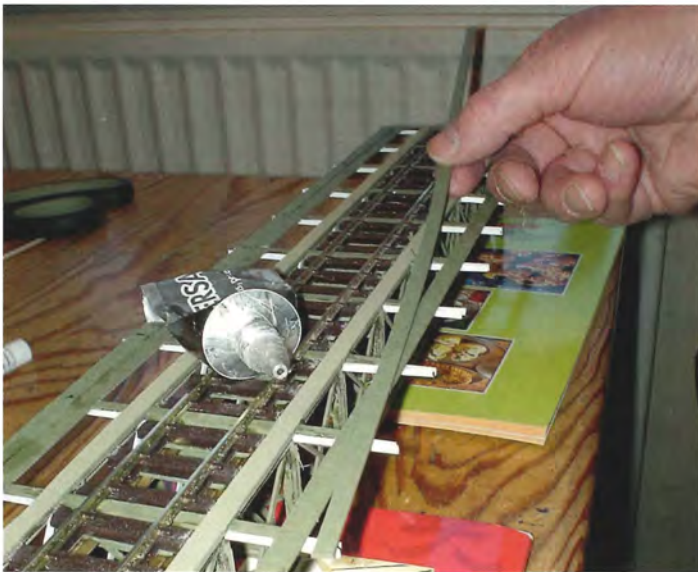
Med en skarp hobbykniv skæres de meget fint tildannede brodele fra paprammerne



Først monteres de indvendige X-elementer i de udstansede huller i de langsgående nederste gitterdele



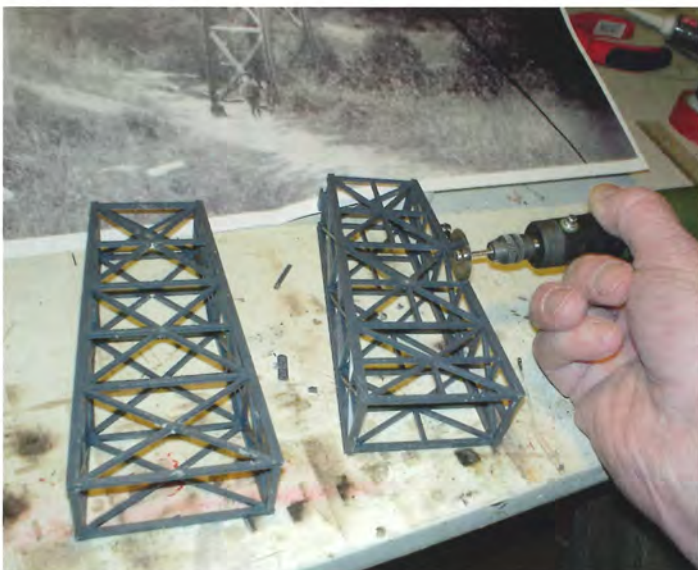
Her er de to gitterbroer samlet (broen står på hovedet), og ekstra traverser (de hvide af plasticard på modsatte side) er indføjjet. Af byggesættets grønne paprammer er fremstillet tværgående vandrette bæreprøfer for de to langsgående metalbjælker, der skal bære sporet – se broens originaltegning



Sporet er monteret med svellerne hvilende på de langsgående I-bjælker. Det har været nødvendigt at afskære de langsgående plastforbindelser mellem PECO-svellerne for få plads til de tværgående papforbindelser under skinnerne til de langsgående gangplader langs sporets sider, da disse indgår i broens bærende konstruktion. Byggesættets bærearmer for gangbroerne i hver side er forlænget med profiler af plasticard, og nye gangplader er under pålimning i behørig afstand fra 0-profilen



Af spor N-skinneprofiler er fremstillet skrå bærearmer til den udvidede gangbro, ligesom der af samme materiale er fremstillet nyt gelænder i spor 0-højde



KIBRI bropillernes gitterkonstruktion er ikke helt identisk med vort forbilledes, men kan tilpasses ved bortskæring af nogle af profilerne



Broen males – efter det oplyste fra arkiverne var farven sort



Brofæster og murede pillefundamenter er fremstillet og broen opstillet. Der er udsavet til en smule "Gudenå" – af samme årsag håber vi nu på, at "skidt holder", så første tog ikke braser ned gennem åen og lander tre meter længere nede på et flisegulv...



Der er lavet græsklædte dæmninger under brofæsterne, stierne langs "åen" er anlagt, og en enkelt af vovehalsene er klatret op i den ene bropille. Og der er ikke siden konstateret sætninger i papkonstruktionen, heller ikke når samlingens tungeste smalsporslokomotiv - det 1 kg tunge lokomotiv fra Ferrocarriles Ecuador - tøffer langsomt over.

CM vogne på vej



Det har taget længere tid end beregnet, men når denne udgave af Spor og baner er udkommet, er Heljans CM-vogne ankommet og udsendt fra fabrikken. Et par af de sidste håndprøver, der var godkendt til produktionen, stod i en montre, og efter disse modeller at dømme er der tale om meget flotte og vellykkede modeller med en hidtil

uhørt finhed af teaktræsfarve – der er flot spil i 'træbeklædningen'. Ikke to vogne er ens, da bemalingen foregår af flere omgange. Vi vender tilbage med en nøjere gennemgang af dem i næste nummer.

I øvrigt meddeler Heljan, at Triangel-motorvognene kommer inden jul, mens

DSB-rutebilen nu er tegnet færdig og kan forventes på markedet i løbet af næste år. Der ud over lover Heljan, at der vil komme flere, spændende nye modeller, og det er såvel traktion som person- og godsvogne i vente såvel privat- som statsbaner.

Demodage hos Felderbanen



En weekend i september havde Felderbanen indbudt til 'demodage'. Her kunne gæsterne møde forskellige udstillere, der præsenterede deres produkter. Det var Märklin, der gennemgik Central Station; firmaet havde endda sendt en af deres medarbejdere, Dieter Lorenz, fra fabrikken i Göppingen til Felderbanen, og han fik god brug for sine talegaver på tysk og engelsk for at forklare brugen af systemet, ind imellem assisteret af Claus Aaltonen.

Niels Bo Teglgård fra Games on Track viste på sin side, hvad dette system kan, og han er i fuld gang med at videreudvikle styringen af tog til også at inddrage modelbilerne, således at også de vil kunne køre fuldstændigt realistisk (med varierende hastigheder, acceleration og bremsning, med alle lysfunktioner osv. Niels medgav dog, at specielt indbygningen

af alle komponenter i f.eks. et VW-rugbrød bød på mange udfordringer pga. pladsen. Roco, repræsenteret ved Søren Bendtsen, viste firmaets revolutionerende, nye styresystem Z21, som vi desværre kun fik præsenteret ved en meget lille foramtale i sidste nummer. Når vi har haft lejlighed til mere grundig afprøvning, kommer der en nøjere gennemgang. At det byder på en masse oplagte fordele er tydeligt – f.eks. kan man med meget få klik lægge nye lokomotiver ind i programmet, stort set blot ved at tage et billede af den pågældende model og overføre det til skærmen. Enklere kan det vist ikke gøres. Med sig havde Søren Bendtsen også Fleischmanns nyeste, lille tokoblede damplokomotiv, som nu kan fås med lyd. Interessen for at få det i en 'dansk' udgave – enten som Hs- eller (lille) N-maskine – var stor, også selvom forskellene mellem

forbilleder og model vitterligt er store.

Poul Asmark, der er kendt aktør inden for patineringsverdenen, viste, hvordan han med enkle virkemidler (og en god portion tålmodighed og tid!) forvandler plasticskinnende 'legetøj' til realistiske modeller med skidt, snavs, olie, kul, bremsestøv og andet. Det virker nærmest som trylleri, når han langsomt dekorerer overdelene, hvorefter de antager udseende som 'hverdagens snavsede helte'. Har man først fået patineret én model, ønsker man sig snart flere. Poul Asmark anbefaler dog, at man i første omgang får patineret én stamme – f.eks. et lokomotiv og tre-fire vogne – og derefter kan de mest benyttede modeller få samme tur. Og – som rosinen i pølseenden – stod Spor og baner også med en stand og viste bladet for kunderne. Alt i alt et par fornøjelige dage i Felderbanens gode selskab.

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



2-tølliges Set Schiebewagen der DSB

Indhold: 1 x 2-tøllig Schiebewagen, 1 x 2-tøllig Hjulmål og 2-tøllig Skotter

vejl. 412,-
Saxø 370,-



2-tølliges Set Schiebewagen der DSB

Indhold: 1 x 2-tøllig Schiebewagen, 1 x 2-tøllig Hjulmål og 2-tøllig Skotter

vejl. 374,-
Saxø 350,-



2-tølliges Set Rungsvagn der DSB

Indhold: 1 x 2-tøllig Rungsvagn, 1 x 2-tøllig Hjulmål og 2-tøllig Skotter

vejl. 583,-
Saxø 535,-

Slettestationsvagn der DSB

Indhold: 1 x 2-tøllig Slettestationsvagn, 1 x 2-tøllig Hjulmål og 2-tøllig Skotter

vejl. 355,-
Saxø 340,-

Slettestationsvagn der DSB

Indhold: 1 x 2-tøllig Slettestationsvagn, 1 x 2-tøllig Hjulmål og 2-tøllig Skotter

vejl. 355,-
Saxø 340,-



HUSK: Vi holder Jule tog dag Lørdag D. 1. december fra kl. 10 - 15.00. Hvor vi serverer Gløg & Æbleskiver. der er selvfølgelig også kaffe.

HUSK ingen siger du skal købe noget, men kom & få en hyggelig dag sammen med andre Tog "freaks"

SAXØ

Kaj Lindbergsgade 51
7730 Hanstholm

Tlf. 97 95 16 33
mail: saxos@saxoe.dk
Åbningstider:
mandag 7,00 - 17,00
lørdag 8,00 - 12,00



Modellerne er håndprøver

"Snapsen til silden"

- nye modeller

Begrænset oplag

FRISPORET

Se mere på www.frisporet.dk

MODELBAANE EUROPA

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



Efterårsferien åbent alle 9 dage kl. 10-17.

Herefter kun søndag. Alle åbningstider:

Se mere på www.modelbaneuropa.dk eller ring
Østergade 9 · Hadsten (v. stationen) · Tlf. 86915822

Jernbanen Aarhus-Randers 150 år



Veterantogget med K563 ved Kollerup Bro. Foto: Torsten Olesen

Af Torsten Olesen

Den 3. september kunne jernbanen fra Aarhus til Randers fejre sit 150 års jubilæum. Indviet i 1862 var det den først anlagte strækning i Jylland, og der gik adskillige år, før den var koblet sammen med den østjyske længdebane fra grænsen til Frederikshavn.

Festlig fejring i Hinnerup og Hadsten lørdag d. 8. september

To af byerne på strækningen, som begge er opstået på bar mark som følge af jernbanens anlæggelse, og som derfor også havde 150 års byjubilæum, valgte at sætte alle sejl til med festligholdelse af jubilæet. Ligesom på indvielsesdagen var kongehuset inviteret og på dagen repræsenteret af kronprins Frederik og kronprinsesse Mary. I modsætning til indvielsesdagen for 150 år siden, der nærmest druknede i regn og pløve, var dagens arrangement velsignet med dejligt septembevejr og solskin, og det lokkede hundredevis af glade tilskuere på gaderne for at hylde de kongelige og deltage i de mange aktiviteter. Journalister, fotografer og filmhold fra fem

forskellige lande var til stede for at dække begivenhederne.

Veteranbiler og veterantog

Kronprinsparrets officielle program startede med en middag for 60 indbudte gæster på godset Frijsenborg ved Hammel, som er Danmarks største. Herfra gik turen i veteranbiler ad den 11 km lange, næsten snorlige grusvej kaldet "Linen", der blev anlagt af godsejer Frijs på egen jord i forbindelse med baneanlægget for at sikre en direkte forbindelsesvej til Hinnerup station for produkter fra godsets land- og skovbrug.

Efter overværelse af forskellige aktiviteter i byen tog kronprinsparret og et følge på ti personer med damptog trukket af DSB museumstogs K-maskine videre til Hadsten, hvor der som første punkt på programmet var afsat en halv time til besøg på Modelbane Europa, der meget praktisk ligger lige overfor stationen. De kongelige var meget imponeret over de forskellige modelbaneanlæg, og især kronprinsen spurgte ind til de tekniske detaljer og afslørede, at han faktisk også havde leget med modeltog som dreng. Desværre havde kronprinsparret ikke

medbragt nogen af deres børn, men det kunne der måske rådes bod på i fremtiden, idet de ved afskeden fik overrakt et partoutkort til Modelbanen gældende for hele kongefamilien.

Dagen sluttede med en vandretur gennem byen, hvor der var rig lejlighed til at trykke hånd med de kongelige, samt med afsløring af forskellige kunstværker frembragt til dagen.

Et kæmpe "herresving"

Kigger man på landkortet, kan man undre sig over, at man tilsyneladende valgte at lade jernbanen gå en kæmpe omvej over Hinnerup, Hadsten og Langå frem for en mere direkte linjeføring mellem storbyerne Aarhus og Randers, der dengang havde hhv. ca. 8.000 og 9.000 indbyggere. Det er der faktisk flere gode forklaringer på.

En af dem er den landskabsmæssige: Datidens lokomotiver var små og kunne dårligt klare store stigninger. Derfor var det mest bekvemt at følge de laveste områder i terrænet, hvor det kunne lade sig gøre. Man fulgte gerne ådalene, i vores tilfælde Aarhus Å, Lilleåen og Gudenåen, selv om det var en omvej på adskillige

Jubilæumssalg

hos Banetilbehør.dk

Så har Banetilbehør været online i 1 år. Det fejrer vi med en række gode tilbud, konkurrencer samt gaver til vores kunder.

Gaver:



Alle ordre over 200 kr.* får en lille gave sendt med ordren.

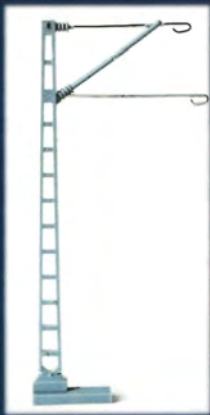
* + portoomkostninger

Konkurrence:



Alle som handler hos Banetilbehør i oktober og november deltager automatisk i konkurrencen om fine præmier.

Se vilkår på hjemmesiden.



Hobbex:

Køreledning, figurer og dioramadele

Spar op til 20 %



Jordan:

Landskab, dioramaer mv.

Spar op til 25 %



Merten:

Figurer

-20 %



Evergreen:

Plastcard

-20 %

Besøg www.Banetilbehør.dk og se mange andre gode tilbud

Tilbuddene gælder i oktober og november



Kronprinsen fik forevist anlægget i Modelbane Europa. Foto: Helene Bagger, Fauruskov Kommune

kilometer. Det betød ikke så meget, for toget var alligevel en revolution i rejsetid: Turen mellem Aarhus og Randers kunne med toget i 1862 klares på kun 1 time 45 min. Med postdiligencen ad den direkte landevej og indlagt hvilepause på Spørring Kro tog det 6-7 timer.

15 år om at beslutte sig

Og så var der også dengang en politisk beslutningsproces med modstridende interesser. Ligesom vi i dag har store diskussioner om forløbet af nye motorveje, var der tilbage i 1840- og 50-erne stor uenighed om forløbet af nye jernbanelinjer. Groft sagt kan man sige, at det handlede om forløbet af en jysk længdebane: Skulle den gå nogenlunde midt op gennem Jylland til Viborg, den daværende jyske "hovedstad" og derfra direkte videre til Ålborg? Dermed ville man først og fremmest tilgodese eksporten af landbrugsvarer via Altona (Hamburg), på den tid kongerigets næststørste by med ca. 30.000 indbyggere. Den kunne også gå mere østligt, enten direkte via de østjyske købstæder eller med korte sidebaner hertil for at sikre disse byer bedre forbindelser til København via Fyn.

Diskussionerne syntes endeløse. Beslutninger blev taget for blot senere at blive ændret af nye regeringer og nye omstændigheder. Efter anlæggelse af banen fra Altona til Kiel i 1844 fremkom der adskillige forslag til linieføring, dog med en pause under 1. slesvigske krig 1848-50. Derefter fortsatte det op gennem 1850-erne.

Tværbanen Viborg - Aarhus

Én ting kunne man dog blive enige om: Lige meget hvilken linje, der senere blev valgt for længdebane, skulle der anlægges en tværbane fra Viborg til Aarhus, bl.a. for at sikre adgang til en bedre udskibningshavn end ladepladsen Hjarbæk i Limfjorden. Og sådan gik til, at bl.a. Hinnerup og Hadsten i 1862 blev mellemstationer på denne tværbane med sidebane fra Langå til Randers, som det hed i beslutningsgrundlaget. Man havde på det tidspunkt stadig ikke bestemt sig for forløbet af længdebane. Da man seks år senere endelig besluttede sig for et østjysk forløb, blev strækningen Aarhus-Randers og småbyerne meget naturligt også en del af den nye hovedbane.



Kronprinsparret på vej ind til Modelbane Europa. Foto: Dorthe Mikkelsen

Medvirkende til den dyrere, østjyske linieføring var bl.a., at Danmark var blevet rigere efter ophævelsen af Øresundstolden i 1857, hvor alle verdens søfartsnationer betalte os et stort engangsbeløb i erstatning. Men også militæret havde en mulig indflydelse, for herfra ønskede man, at banen fik et forløb igennem (eller tæt på) Fredericia med den vigtige fæstning. Herfra regnede man nemlig med at kunne forhindre, at banen ville blive brugt af eventuelle fjendtlige tropper til videre fremrykning. Under den nyligt afsluttede krig 1848-50, som Danmark gik sejrrikt ud af, havde Fredericiafæstningen netop spillet en vigtig rolle.

Nye trafikmønstre

Hvor jernbanen kom til, gik udviklingen hurtigt. Mellemstationer, der var nødvendige af hensyn til togkrydsninger, blev ofte anlagt på bar mark, hvor en betydende vej skar banen. Således også i Hadsten, hvor den nærmeste bebyggelse var vandmøllen ca. ½ km væk og landsbyerne Vinterslev, Galten, Neder- og Over Hadsten på noget større afstand. Driftige forretningsfolk så dog hurtigt et marked for sig nær stationen, hvor folk skulle med toget, og varer blev afsendt og ankom. Dermed var stationsbyen en realitet i løbet af få år.

Trafikken steg eksplosivt, byerne voksede. Især Aarhus, der i starten var "lillebror", voksede fra 8.000 indbyggere i 1860 til 25.000 i 1880 og var dermed landet næststørste by, idet Altona efter 1864



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



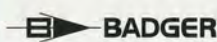
MULTI-ANGLE BENCH VICE



UNIVERSALSUCTION BENCH VICE



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



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

RISLØV HOBBY



Jernbaneanlægget er vokset betragteligt i Aarhus siden den første spæde begyndelse i 1862. Her ses den vestlige del af Aarhus H, med opstillingsspor m.v. den 14. oktober 2008. Foto: Spor og baner

ikke længere var en del af Danmark. I løbet af blot 20 år fulgte en fordobling til ca. 50.000. Årsagerne var selvfølgelig den nye jernbane og ikke mindst en udvidelse og uddybning af havnen, der udmærker sig ved at være isfri det meste af året. En sådan udvikling havde ingen kunnet forudse i 1862, så stationsbygningen måtte rives ned og erstattes af en større allerede i 1884, og senere i 1929 måtte man gøre det endnu engang, samtidig med en kæmpe forøgelse af sporarealet til både person- og godstog.

Noget lignende skete i andre østjyske købstæder, og i mindre omfang på landstationer. Både i Hinnerup og Hadsten kom der nye, større stationsbygninger og varehuse, begge steder opført på den modsatte side af sporene. Til Laurbjerg kom i 1908 en diagonalbane fra Silkeborg (siden 1971 cykelsti). I 1938 blev hovedstrækningen udbygget til dobbeltspor, og Randers ved den lejlighed ændret fra en sækbanegård til en gennemkørselsbanegård ved, at man byggede en helt ny indkørsel til byen sydfra med passage af Gudenåen to gange. Stationsbygningen fra 1862 er dog bevaret med få ændringer.

Hvad vil fremtiden bringe?

For snart ti år siden hed det: Gode tog til alle. Det har foreløbig resulteret i en flåde af skandaleramte, italienske IC4-tog. Nu tales der om "timemodellen", dvs. en rejsetid på én time mellem hver af byerne København, Odense, Århus og Ålborg.

Selv om højeste strækningshastighed siden starten er hævet fra 40 km/t til 180 km/t de fleste steder, kan det blive svært at "levere varen" på den østjyske del af længdebanen på grund af de mange kurver og omveje gennem byerne. Derfor fremkommer forskellige forslag til udretning af linien, f.eks. en bro over Vejle Fjord og en mere direkte linie til Aarhus, ny gennemkørselsstation i Aarhus ved Åhavevej og en mere direkte linjeføring videre til Randers.

Eller hvad med forslaget om en fast forbindelse fra Kalundborg via Samsø og direkte til Aarhus. Med et højhastighedstog, som det kendes fra Frankrig og Tyskland, ville rejsen kunne

gøres på ca. én time i stedet for de ønskede to timer via Odense. Den østjyske længdebane kunne så fortsat bestå i sin nuværende form og betjene de mange lokale rejsende.

Selv om man måske engang i fremtiden vil bygge en meredirektelinje for længdebanen mellem Aarhus og Randers, ligger det meste af den nuværende, oprindelige linie trods alt stadig på tværbanen og genererer en betydelig trafik, af pendlere såvel som distancerejsende.

Med dette "in mente" er der god grund til at feste for de 150 år og mange gode "baneår" fremover.

Den sydlige kommandopost i Langå 1962. Foto ukendt. Arkiv Børge Sundahl



Standardværket om danske personvogne

I efteråret udkom bogen "Danske Personvogne", skrevet af Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen. Den afløser førstnævntes mindre bog fra 1986, som i mange år har været uopdrivelig. Lad mig sige det med det samme, sørg for at få fat i den nye bog, mens tid er – den bliver eftertragtet.



De to forfattere nævner i forordet, at bogen er "et ekstrakt af den udvikling, der fra indretning med separate kupeer over storrums nu har smeltet vogn og lokomotiv sammen til ét køretøj: togsættet. Vi har ikke lagt vægt på enkelte køretøjers historie, men forsøgt at finde frem til baggrunden for konstruktionerne, der ofte har både en politisk, teknisk og økonomisk forklaring".

Det er nok en klog disposition al den stund, at DSB havde et utal af forskellige vogntyper i drift, lige fra ældgamle, toakslede kupévogne over diverse ældre bogievogne med tagryttere til helt nye nærtrafikvogne og bivogne til motortog. I 1928 var antallet højest, omkring 1925 vogne. Det største antal varianter havde DSB omkring 1936, hvor stålvoerne var kommet til.

Bogen følger udviklingen af vognenes 'arkitekturhistorie' fra to- og treakslede kupévogne over bogievogne med eller uden sidegang til vore dages 'demokratiske' storrumsvogne. Fortidens rejsekomfort må i dag forekomme helt uacceptabel – ubekvem, beklumrede kupéer, utilstrækkelig belysning og opvarmning, ingen toiletter, langsom kørsel; først fra cirka 1880 og frem blev det f.eks. almindeligt med toiletter i togene.

Påvirkningen fra andre landes jernbanesystemer var stor. Storrumsvogne var f.eks. allerede fra jernbanernes begyndelse almindelige i USA, mens man i Europa foretrak kupévogne for at undgå, at de forskellige samfundsklasser blev blandet mellem hinanden. Et sjovt tankeeksperiment fra de to forfattere viser, hvad DSB kunne have overtaget af prøjsisk materiel

Det sker

Tid og sted:



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

21. oktober: Store Byttedag, Tømmerup
Hallerne, 4400 Kalundborg. 11-15.30.
www.kmjk.dk

3.-4. november: Hobbymesse, Valby-Hallen,
2450 København SV. Lø 10-18, sø 10-16.

4. november: Legetøjsmarked, Århus Firma
Sport, Paludan Müllers vej 110,
8200 Århus N. 11-15.

10.-11. november: Modeljernbaneudstilling,
Schule am Masurenweg, Bad
Oldesloe (Tyskland). 10-17
www.eisenbahnfreunde-od.de

22.-25. november: Internationale
Modellbahnausstellung, Köln, Tyskland.
www.koeln-messe.de

2. december: Legetøjsmarked,
Frederiksberg-Hallen, Jens Jessens Vej,
2000 Frederiksberg 11-15.

15.-16. december: Juletræstog og sporvogne.
København H.-Hvalsø
(-Skjoldenæsholm). Damptog og sporvogne.
DSB Museumstog.
Nærmere information www.museumstog.dk

Med forbehold for ændringer.



efter Genforeningen i 1920 – hvilket DSB høfligst afslog.

De særdeles komplicerede forhold ved ombygningen af ældre materiel i 1928-57 ("Det store ombygningscirkus") bliver nøje gennemgået – det var i denne periode, at ældre vogne blev konverteret til nye Co-, Cp-, Cl-vogne og andre typer – vogne, der i mange år blev tegnede persontogene ved DSB.

Også deres tid randt ud, og nye typer af internationalt tilsnit kom til (A-, B-, Bn-vogne m.v.). De forsvandt også til fordel for IC3-togsæt, og her hvæsser forfatterne kniven, for de fastmonterede togsæt har ikke indebåret nogen fleksibel anvendelse af materiellet. Hvis en vogn i et togsæt er defekt, må hele togsættet tages ud af drift – modsat lokomotivtrukne tog, hvor en enkelt, defekt vogn ikke medfører, at hele toget må på værksted.

Åbningen af den faste forbindelse over Storebælt betød, at næsten alle UIC-personvogne med ét blev udrangeret, og den ekstra kapacitet, som personvognene havde repræsenteret, forsvandt hermed.

De to forfattere afdækker utroligt mange sider af personvognenes historie – f.eks. får man her forklaringen på, hvorfor teaktræsbeklædningen – eller sålbænkene på siderne – varierede gennem årene. Der er selvstændige kapitler om privatbanemateriellet, og bogen rundes af med separate kapitler om varmesystemer, bremseudstyr, den tekniske opbygning m.v.

Bogen er ypperligt illustreret med utallige billeder, materielrids og opsummeringer.

En god side for 'nummermænd' er side 145, hvor resultaterne af ombygningerne 1928-57 er listet op (Co, Cp, Cqm m.v.).

Hovedparten af billederne er sort/hvide, men der er også enkelte farvefotos.

Danske Personvogne. Af Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen. banebøger 2012. 264 sider, stift bind. Pris ca. kr. 485,-. ISBN 978-87-91434-34-1.

Husk at få fornyet
dit abonnement
til Spor og baner.
Klik ind på
www.sporogbaner.dk

Ny husproducent - Herpa

Herpa har hidtil mest været kendt for biler. Nu laver firmaet også huse i model.

Det er et hus under konstruktion, som herpa overraskende har udsendt. Huset er lavet af præfabrikerede betonelementer og gengiver kun den 'rå' bygning med tagspær. Nyt er det, at bygningen kan samles fuldstændigt uden brug af lim – det er meget gennemtænkt.

Murdelene er dog støbt i et plastmateriale, der ikke ser ret godt ud (sølvagtigt, blankt præg), så elementerne skal have en bemaling med grå primer. Spærene kan bruges, som de er. Samlingen er nem, så det er ikke nødvendigt med en større gennemgang af det. Man kan i øvrigt tilføje vinduer og døre fra herpas sortiment. Bygningen kan naturligvis også samles, så kun enkelte elementer er på plads, mens byggekraner og entreprenørmaskiner kan bakse med resten. Kort sagt, et udmærket byggesæt i korrekt H0-målestok. Målene er ca. 103 x 90 x 83 mm.



*Herpa (u. nr.). Hus under bygning.
Pris ca. kr. 150,-.*

Nye biler i HO

Mens mængden af nye modeltog er ret beskeden, strømmer det ind med nye modelbiler. Her er et lille udvalg.

Det amerikanske Classic Metal Works (CMW) har sendt en klasiker, De Soto fire-dørs sedan fra 1950, på markedet. De Soto var et af de amerikanske luksusmærker, der ret tidligt forsvandt. Modellen her blev kendt under tilnavnet 'Vandfaldet' pga. den markante front. Modellen har fine detaljer og vil pynte på et ældre anlæg.

CMW har tillige udsendt en Chevrolet-tankvogn med Esso-mærkning. Denne vogn kunne lige så godt høre til på danske anlæg, lige bortset fra de amerikanske

påskrifter. Farven er desværre også faldet lidt uheldigt ud, idet tankvognen ser mere solbleget ud, end godt er. Essos biler var generelt velholdte, og denne skulle have været postkasserød.

Herpa har udsendt en model af den ret sjældne Citroën Ami 6 Break. Ami var egentlig blot en mere moderne udgave af Citroën 2CV, og den fik ikke nogen større succes – og da slet ikke som stationcar. Herpas model er dog meget vellykket og gengiver denne outsider godt, selvom der næsten er for meget krom på den.

Busch har udsendt en model af den 'rå' MG Midget TC-sportsvogn fra 1946 med kaleche. Modellen er meget sirlig,

og især de spinkle hjul med fine eger kan begejstre. Modellen er højrestyret som en ægte, britisk fuldblods sportsvogn, og den har det typiske reservehjul på bagklappen.

Brekina har udsendt den interessante Scania-Vabis sættevogn med markant påskrift for Carl F. Pedersen, det velkendte værktøjsfirma, der bl.a. havde en afdeling på Sølvtorvet i København. Vognen er gul/grøn med sorte påskrifter og skulle være så autentisk som muligt. Som rosinen i pølseenden kommer Peugeot 203 også fra Brekina. Peugeot'en var førhen en almindelig bil på vore gader og veje og lignede til forveksling en Volvo 544.



Nyheder til modelbanen...

Auhagen > Nyheder > Køf remise



Auhagens lille remise færdigsamlet. Dørene er blot sat løst op

Til små rangerlokomotiver af Køf-typen og lignende 'småkravl' har Auhagen nu udsendt et nyt byggesæt. Den lille remise forestiller en typisk bygning af gasbeton og er nemt samlet.

Delene er som altid ved Auhagen fine, flot graveret og støbt uden grater. De få dele samles hurtigt med kanylelim, evt. efter først at være patinerede eller mattede. Normalt bruger jeg acetone til at fjerne plasticglansen, men til murene ved dette

byggesæt er det ikke så godt, da acetonen kan opløse de fine, brune streger, der skal forestille jernstiverne. Det er nok bedre at give murene mat lak.

Ellers er der ikke mange 'ben' i byggeriet. Man skal dog lige gøre sig nogle overvejelser, inden man monterer portene, for Auhagen har desværre ikke gjort dem oplukkelige. Enten må man lade protene stå åbne altid (eller lukkede for den sags skyld), eller også må man selv konstruere nogle hængsler, så portene kan åbnes og lukkes. Og så mangler der også lidt indretning – et par olietønder, lidt værktøj og diverse ragelse vil pynte i bygningens tomme indre.

Bygningen er i hvert fald nydelig i al sin 'rå' udførelse og vil passe på stationens rangerterræn. Indtil for et par år siden stod en lignende bygning på Glostrup station, men den er revet ned nu.

Auhagen art. nr. 11429. Pris ca. kr. 150,-.



Byggesættet er nemt og overskueligt



Samlingen går hurtigt for sig



Delene er fine og præcist støbt



Færdig - men der mangler lidt ragelse



BR 50 er vel ikke just en nyhed blandt damplokomotiver – det er nærmere en maskine, ethvert (tysk/østrigsk) modeljernbanefirma skal have i sit sortiment, da BR 50 var et af de mest udbredte og velkendte, tyske damplokomotiver. Det blev bygget i mere end 3.100 eksemplarer fra 1939 og frem, og det regnes for den mest vellykkede konstruktion hos Deutsche Reichsbahn. Som følge af Anden Verdenskrig blev BR 50 spredt over store dele af Europa. Også DSB fik gavn af dem, da der som bekendt blev anskaffet 12 stykker (fra SNCB, De Belgiske Statsbaner). Ti af disse lokomotiver blev efter ombygning benyttet som litra N 201-210 i det jysk/fynske område.

Den nye model er en 'klassisk' udgave af BR 50 1013 fra epoke III med Witte-røglplader, fire domer og tender af typen 2'2'T26. Forbilledet blev bygget i 1941 af Schikau i Elbing med byggenummer 2348 og udrangeret i 1976 i Saarbrücken, nu med nummeret 051 013-1. Tjenestevægten var 86,9 tons med et akseltryk på 15,2 tons, og maskinen var godkendt til kørsel med 80 km/t, såvel forlæns som baglæns.

Modellen

Märklin har gennem årtier haft utallige udgaver af BR 50 (og beslægtede lokomotiver så som BR 50 ÜK, BR 52) i programmet. Fælles for dem alle har

været den uskønne 'knæk-ramme', der nok gjorde kurvekørsel på industriradier mulig, men som ikke så særlig godt ud. Andre firmaer har for længst løst dette problem. Nu har Märklin/Trix så også fundet en løsning. Vi har taget Trix-modellen ind til nærmere granskning.

I stedet for den legetøjsagtige knæk-ramme har de fem koblede aksler nu meget stor sideværts forskydelighed, således at kurver ned til 360 mm R kan befares uden problemer. Hvis man monterer kolbebeskyttelsesrørene foran cylindrene, skal man dog op på 500 mm R for at klare kurverne.

Drivhjulene er meget flotte med fine eger og uden tandhjul på bagsiden, som det førhen var kutyme hos Märklin. Hjulkransene er brunerede og falder derfor ikke så meget i øjnene. Et enkelt hjulsæt er forsynet med hæfteringe. Gangtøjet er af metal og kunststof og indfarvet, således at det ser oliesnavset ud. De store, sekskantede møtrikskruer, der holdt delene på plads, er heldigvis historie nu. Der er gjort meget ved undervognen for at få den til at svare til dagens standard. Tenderens bogiesider er dog ret plasticagtige.

Bevæger vi os opad, kan vi bemærke det frie gennemsyn mellem barrierepladen og kedlen. Heller ikke her generes gennemsynet af tandhjul eller udveksling. Der er masser af detaljer på modellen – de

fleste er udført som løst monterede dele, kun enkelte ting er faststøbt på forhånd. Og værd at bemærke, de løsdele, der skal monteres af kunden selv, er holdt på et absolut minimum – dejligt for folk med ti tommelfingre!

Desværre er de små håndhjul på domerne støbt i et blødt materiale, der bøjer nemt, så her skal man passe på ved berøring af modellen. På fronten er der tre lanterner med DB-glas og fine håndbøjler. Foran skorstenen sidder en Knorr-fødevandsforvarmer, og på kedlen er der rangerklokke, dynamo, masser af rørforbindelser m.v. I førerhuset er der fuld indretning, og påtrykkene er skarpe og præcise, såvel på førerhus som på tender. Der er lysskift for/bag. De fleste mål er overholdt, men afstanden mellem tender og lokomotiv er noget stor.

Modellen, vi har leget med, er den digitale udgave. Det vil sige, at der er en mangfoldighed af lyde, lige fra luftpumpen, kort og lang fløjtelyd, rangerklokke, rist-rystning, injektorernes hvæsen, skovling af kul til bremselyde, dampslag m.m., alt sammen noget, der giver endnu større glæde ved lokomotivet. Lydene er gode og klare og der er god resonans, om end det altid virker distraherende, at alle lyde kommer ud af tenderen. Dekoderen er 21-pin-type.

Lokomotivet har en meget lille klokkeankermotor med et lille svinghjul i kedlen, men udløbet er nogenlunde. Køreegenskaberne er O.K., dog med det forbehold, at da Trix blot har lavet strømoftag på tenderens fire aksler, kan det store lokomotiv rent faktisk godt gå i stå i englændere og andre sporkombinationer. Det er ikke særlig smart, når nu man potentielt har ti aksler til rådighed for strømoftaget, men kun bruger de fire på tenderen. Her burde i hvert fald forløberen og én eller to af drivakslerne også være inddraget til strømforsyningen. Et dumt sted at spare på en så dyr model. Måske tillige et udtryk

Nyheder til modelbanen...

for, at Märklin helst var Trix foruden, for det er en stedmoderlig behandling af tolederkørere, som firmaet ikke kan være bekendt.

Mærkeligt er det også, at lokomotivet tilsyneladende har fire frontlanterner. I mørke ses lyset fra lysdioderne nemlig tydeligt op gennem skorstenen, så her er en afdækning nødvendig. Det kan undre, at der ikke på forhånd er indbygget gløderør til dampgenerator, men måske skulle der spares, lige som ved strømoftaget? Når det er sagt, så er der heller ikke flere ankepunkter. Det er et flot, generelt velkørende og gedigent lokomotiv, som nu kan fås i såvel to- som trelederdrift. Så er spørgsmålet, om Märklin/Trix vover at lave en helt korrekt DSB N-maskine denne gang – det vil indebære en del ændringer. Under alle omstændigheder kan de mange, der kører efter tysk forbillede, nu glæde sig til et tidssvarende lokomotiv.

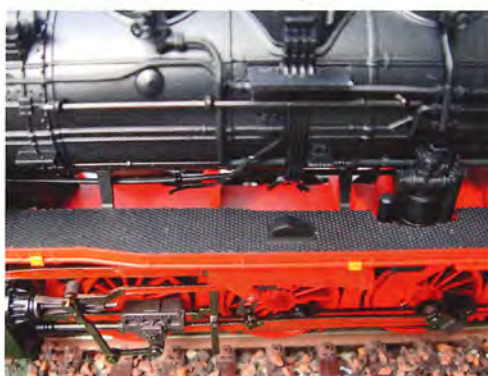
Trix art. nr. 22780 BR 50.
Pris ca. kr. 3.500,-.



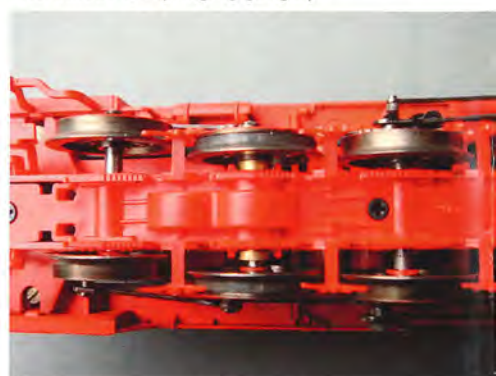
Den markante front med Witte-plader



Nærbillede af styring og gangtøj



Et kig på barrierepladen og kedlen



Akslerne har stor sideforskydelighed

Brawa > Nyheder > K2 "Reform" vogn

Brawas K2 er en herlig oldtimer med et pudsigt bremsehus



Blandt efterårets nyheder til H0 er den schweiziske standardgodsvogn, K2, fra Brawa.

K2 "Reform"-vognene er vel nærmest, hvad der svarer til vore egne, store Q-vogne. Det var en toakslet type, der blev bygget fra 1902-16 i et antal på 6.000 vogne. Såvel de schweiziske

forbundsbaner som flere privatbaner havde disse vogne i brug, der i mange tilfælde fik en meget lang karriere helt hen til slutningen af epoke III. Bremsehuset i den ene ende gjorde vognene nemme at genkende. Med de samme hovedmål blev der bygget en række kølevogne til levnedsmidler og øl. Disse vogne havde udvendigt lodret plankebeklædning og

ekstra isolering, og de afveg også på andre punkter (døre f.eks.) fra hovedtypen.

Vognene var ret korte (rammelængde 710 cm). De første havde 4,5 m akselafstand, på de senere byggede blev afstanden forøget til 5,0 m. Vognene kunne læsse 12,5 t og havde et rumfang på 40-44 m³. K2 blev brugt til vognladningsgod, men også til styk- og ilgod. Nogle vogne blev RIV-mærkede og kom derfor også uden for Schweiz. De har givetvis også været i Danmark, uden at det dog er lykkedes at finde belæg herfor. De større typer, K3 og K4, er dog blevet observeret i Københavns Frihavn tilbage i 1980'erne.

Brawas model

Modellen af K2 er fuldstændigt tro mod sit forbillede. Målene er fint overholdt, og vognkassen har den rødbrune farve, som schweiziske godsvogne fik i løbet af 1950'erne (førhen var de kiselgrå). Litreringen er, så vidt det kan ses,

fuldstændig, og vognen er revideret 24.7.55 – altså nok en nymalet vogn. Der er på forhånd monteret mange detaljer så som håndgreb og –bøjler, og bremsehuset har glasruder i de to vinduer – som altid har mindet mig om et ansigt af en 'gammelfar' – eller et kukur med to huller til pipfuglen. Bremsespindelen er noget af det fineste, der er lavet på en industrimodel.

Undervognen er lige så flot. Bremseklodserne hænger f.eks. helt inde ved hjulenes køreflader, og en fin detalje

er, at vognen har to forskellige hjulsæt – plade- og stjernehjul. Pufferne er spinkle kurvpuddere, men uden fjederfunktion. Trin m.v. er heldigvis lavet af fleksibelt delrin-materiale. Dørene kan dog ikke lukkes op, Facit: En helt igennem vellykket model af en klassiker på sporene.

K2-vogne har i øvrigt lang tradition som modeljernbanevogne. Tilbage i 1960'erne havde Liliput dem i programmet i såvel SBB- som privatbaneudførelser. De kom sågar i flere danske bemalinger – samlere

vil nikke genkendende til Trekrone Margariner, Odder Andels Slakteri eller D.D.S.F.-modellerne, som nok var fantasifulde, men ikke havde ret meget med forbillederne at gøre, bortset fra farver/dekoration. Også Lima havde nogle ret gode modeller af K2 i 1980'erne, men i perfektion har Brawa nu overgået dem alle.

*Brawa art. nr. 47812 SBB K2.
Pris ca. kr. 300,-.*

Lilleputs danske varianter af SBB's K2 vogne er meget flotte, men ikke særligt korrekte



Roco > Nyheder > Lauritzen sætteladsvogn



Lauritzen-sætteladsvognen er en fin og god tilføjelse til moderne godstog

I foråret 2012 kom Lauritzen-sætteladsvognen fra Roco, men første oplag blev meget hurtigt udsolgt, og mange nåede ikke at få fat i vognen. Ret hurtigt blev det besluttet at udsende en model mere af denne populære vogn, og den kom i august.

Vognen er som sædvanligt baseret på

Rocos efterhånden velkendte bærevogn Sdgmns. På den er placeret Lauritzen-traileren i det flotte, røde design. Netop i år fik Lauritzen en serie nye trailere, som jævnligt kan ses i de gennemgående godstog gennem Danmark. Egentlig er der vel ikke andet at sige, end at man skulle have en 10-12 vogne for at få et realistisk, moderne godstog – men det er

nok de færreste, der kan og vil afse midler og plads til det.

Vognen har nr. 81 86 451 2 122-4 og er revideret i 2000. Påskrifter er som på de foregående modeller af Sdgmns, dvs. flotte og fuldstændige, selvom vognen som bekendt ikke er helt korrekt til den danske udgave af Sdgmns (den er cirka 10 % for kort). Sætteladsvognen er i det helt nye design fra Lauritzen. Sdgmns-vognen stammer i øvrigt fra 1984, hvor DSB fik leveret 50 stykker.



Detalje i påtrykket

Nyheder til modelbanen...

Igennem en længere årrække har Roco udsendt Sdgmns-bærevogne med forskellige trailere, containere og veksellad. For at give læserne et lille overblik følger her en oversigt med vognnumre/last.

Roco sætteladsvogne:

- 006-9 Ceres veksellad
- 006-9 Skandi blå veksellad
- 009 Skandi
- 101 Skandi
- 105-9 Netto sættevogn
- 107 DFDS
- 107 Danske Fragtmænd

- 108 Velfac sættevogn
- 113 Carlsberg sættevogn
- 117-4 DSB Gods grå veksellad
- 122-4 Lauritzen (II) sættevogn
- 123 Lauritzen (I)
- 137-2 Tuborg sættevogn
- 139-8 DSV sættevogn

Endvidere er Skandi (røde veksellad) lavet på DB-vogn 81 80 475 3 810-8 i N og H0, tillige med DFDS veksellad. En eller to andre modeller i N er det også blevet til.

Uden garanti for fuldstændighed.

I øvrigt betyder det lidt hvislende litra "Sdgmns" så meget som:

S = flad eller lavsided vogn af speciel type (med fire aksler)

d = indrettet til transport af køretøjer i ét plan

g = indrettet til transport af storcontainere indtil 60 fod

m = læsselængde mindst 15/under 18 m (for fire-akslede vogne)

n = lastgrænse C (for fire-akslede vogne)

s = må køre som "S"-mærket vogn (har S-lastgrænse).



Et par af de nye Lauritzen-sættevogne i vestgående godstog på Østfyn den 12. maj 2012.
Foto: Spor og baner

MBZ > Nyheder > Bygning af vogne



Inden for modeljebanebranchen sker der meget i disse år. Producenterne kæmper om at komme først med det sidste, og nye

teknologier og materialer bliver taget i anvendelse. Man kan blot tænke på karton og laserskåret træ, 3-D-print og udstrakt

brug af ætsede dele. Opfindsomheden er med andre ord meget stor.

Et af de nyere, tyske firmaer er MBZ, Modellbahnzubehör. MBZ har lavet en række småting til modeljernbanen, baseret på laserskåret træ. Nu er firmaet klar med nogle vogne, fremstillet i karton og træ. På papiret så de spændende ud, så et mindre udvalg blev skaffet til veje. Det var en lukket godsvogn under bygning (Gw 01-lignende), en åben stål-godsvogn (PU-typen) samt en tysk rystevogn (Donnerbüchsen), også under bygning. Spændende at gå i gang med.

Jeg valgte rystevognen. Byggesættet ligger i en flad plastpose, og der er



blot en lille, illustreret vejledning med eksplosionstegning samt et billede af den færdige vogn vedlagt. Nå, men så var det jo bare om at gå i gang.

Kartonet er meget tyndt, blødt, bøjeligt og kommer nemt ud af facon. Trædelene er til gengæld ret stabile og pænt forarbejdede. I første omgang drejede det sig om at lave vognens understel, så vidt jeg kunne se ud af tegningen. De enkelte skridt er nemlig ikke nummererede, og tegningen er gnidret næsten uden tekst, så man må prøve og gætte sig frem.

Undervognen samles af tre lag udskåret karton, der limes oven på hinanden som en sandwich. På oversiden skal de tværgående traverser limes, og mens de tørrer, kan man skæres undervogndetaljerne fri. De lange strækbånd monteres midt på hver side af vangerne, hvorefter den delikate operation med aksler, hjul, akselgafler og fjedre kan begynde.

Begynd med at afkorte ståltråden, der gør det ud for aksler. Stykkerne skal være 17-17,5 mm lange - det er lidt svært at angive nøjagtige mål her. Meningen er, at akslerne skal kunne sidde i akselholderne, uden at akselenderne stikker ud på ydersiden. Gør de det, kan fjedre og akselbokse ikke komme på plads.

Er akslerne for korte, kan de ikke sidde i akselholderne, så man må prøve sig frem. Hjulskiverne - som er af træ (!) - skal monteres på akslen og holde en indbyrdes afstand på 14,4 mm, målt på bagsiden. Husk at rette dem til, så de ikke sidder skævt på akslen.

Dette er nok den besværligste del af monteringen, og man skal ikke regne med, at hjulene vil kunne dreje rundt - men pga. konstruktionen og materialet er vognen heller ikke beregnet til kørsel. Herefter kan man lime plankegulvet, der består af et meget flot stykke patineret træ, på plads - og så atter gå i gang med at skære resten fri af arkene.

Et 'fuglebur' i karton

Nu skal overdelen af vognen samles. Der er tale om et 'stålskelet' eller 'fuglebur', bestående af fire sider samt en masse tagsprøjler. De to gavle og de to vognsider samles nemt - jeg har til de fleste samlinger brugt R/C Modellers Craft Glue, der er meget velegnet til karton/træ. Enkelte steder kan man bruge cyanolim for at forstærke kartonmaterialet, der herigennem får den fornødne stivhed.

På den ene gavl lod jeg nogle af de udstansede 'plader' blive siddende og fæstnede dem med cyanolim - det giver

indtryk af, at arbejdet er i gang her. I midten af passagerrummet skal de to 'skillevægge' - der inddeler vognen i to halvdele med toilet i midten - monteres. På tegningen er det umuligt at afgøre, præcis hvor de skal være, så jeg placerede dem på hver side af det lille midtervindue. Det giver et særdeles smalt toiletrum i virkeligheden, men det må fremtidige togpassagerer altså leve med! Herefter skal de utallige tagsprøjler placeres.

Der er 16 af disse meget tynde tingester, og det vil være en god ide at 'drukne' dem i cyanolim først. Dernæst skal de limes fast, én efter én, på overkanten af sidevæggene. Det er omstændeligt, og det kan nok ikke undgås, at enkelte af dem kommer til at sidde skævt - men man kan jo forestille sig, at vognen i tidens løb har været udsat for lidt af hvert. Når de sidste er limet fast, er vognen for så vidt færdig, men man kan også gå videre og lime de udstansede sider af tyndt karton på for at lave en delvist pladebeklædt vogn. Jeg har valgt at lade den stå med frit gennemsyn, da selve konstruktionen er så flot. Undervognen og hjulene kræver dog bemaling, således at det rene træ camoufleres.

Det er nogle byggesæt, man ikke skal kaste sig over som ens første byggeprojekter, for der er meget, der kan gå galt. Flere af delene er uhyggeligt tynde, papret for blødt (især på godsvognen), og vejledningen er mest vildledende. På den anden side er det meget tilfredsstillende at se vognene vokse frem - og der er mange muligheder i dem. Den lukkede godsvogn kan f.eks. fremstå helt afpillet, med hel eller delvis træbeklædning, og man kan jo bemale/patinere efter lyst og behov. Så på trods af mange genvordigheder undervejs i byggeriet, er det nogle sjove og opsigtsvækkende modeller, der passer fint på et sidespor, hvor lokale medlemmer af en veteranbaneklub kan være i gang med at renovere dem.

MBZ art. nr. 80217 Personvogn under konstruktion. Pris ca. kr. 250,-.

MBZ art. nr. 80219 Godsvogn under opbygning. Pris ca. kr. 250,-.

Nyheder til modelbanen...

Bachmann > Nyheder > Raketvogn - skala N



Missilvognen på læssevejen - alt kan transporteres på skinner!

Tekst og foto: Rolf Brems

Min gode ven, som i kraft af sit job som pilot ofte supplerer sin egen samling af modeltog med køb af fremmedartet tog, havde en lille gave med hjem fra Shanghai, i understørelse vel at

mærke, det er jo spor N. Vognen er en seksakslet, undersænket fladvogn med en raket, eller rettere et missil, på en mobil affyringsrampe, sikkert uden noget forbillede, men da jeg har en militær base med kampvogne og andet isenkram, kan den indgå i særtransporterne.

Den er lidt grov og har et plastiklook, men en gang patinerung vil kunne skjule det. Den triller rigtig godt og er udstyret med amerikanske koblinger.

Modellen er fra Bachmann, en virksomhed, der ligesom de fleste andre model- og legetøjsfabrikanter får deres varer produceret i Kina. Forskellen er, at denne er beregnet for det kinesiske marked, brugsanvisningen (formoder jeg) står på kinesisk.

Ser man på væksten i det seneste årti, er det vel lige før, at man kan udråbe kineserne som vinderen af den kolde krig. Nu har de så produceret en sjov missil jernbanevogn med et missil, som var tiltænkt, at de selv skulle have i hovedet.

Vognen fås i flere bemalinger og har art. nr. 71391, pris i Shanghai 14\$ og på nettet ca. 22\$

Noch > Nyheder > Bro



Det er utroligt, at der er tale om en kartonmodel

Ideen med byggesæt af karton er efterhånden ikke ny, men der kommer til stadighed nye produkter på markedet. NOCH har udsendt en serie broer i dette materiale.

For undertegnede er det uvant at se en bro af karton, for – kan det overhovedet lade sig gøre? Jo, det kan det – og tilsyneladende med godt resultat. NOCHs nye bro, en let stål-gitterkonstruktion,

blev forsøgskanin. I byggesættet er der ikke mange dele – nogle laserskårne ark, to bropiller af opskummet plast, en byggevejledning samt en tube lim. Af nødvendigt værktøj behøver man faktisk kun en skarp hobbykniv. Samlingen er nem, følg de enkelte trin, og i løbet af et par timer er broen færdig.

Man skal dog være opmærksom på, at det kan være lidt besværligt at få de firkantede tappe til at sidde rigtigt i de udskårne huller på undersiden, lige som enkelte af de stumpe limflader er svære at få til at 'binde' rigtigt, selvom den medfølgende lim er meget velegnet til formålet. Pas også på med rækværkets støtter – de skal stå lodret, og de kan nemt forsvinde under samlingen. Heldigvis har NOCH lavet flere, end der skal bruges, og man kunne ønske, at det var en selvfølge også for andre producenter.

Broen er fin, spinkel og med gode detaljer, bl.a. en fin række nitter og 'gennembrudt'

plankedæk. De enkelte elementer er præcise og skarptskårne. Det er noget, der udmærker kartonmodeller i modsætning til plaststøbte modeller, og det er især ved sådanne konstruktioner, at karton er at foretrække. De medfølgende brofæster er indbyrdes forskellige i struktur og individuelt farvelagt. Og holdbarheden – ja, selv med opstilling af en tung Märklin-Di3 fra NSB på broen var der ingen truende belastning at spore. I praksis vil skinner og svellebånd optage og fordele trykket jævnt, specielt hvis man undgår skinnesamlinger på broen. Dimensionerne er 18 x 6,8 x 9,5 cm (L x B x H).

NOCH bro art. nr. 67024. Pris ca. kr. 250,-.



*Delene til broen er fine og nemme at arbejde med.
Brofæsterne er indfarvet på forhånd og lavet af skummateriale*

REE Modèles > Nyheder > Simotra tankvogn

SIMOTRA-tankvogn i Odense 1956. Foto: P.E. Clausen. Arkiv DMJK



EUne petit Français à Odense

Af Morten Flindt Larsen

I 1956 fotograferede jernbaneentusiasten P. E. Clausen på Odense station en fransk tankvogn litra SCAw tilhørende vognudlejningselskabet SIMOTRA. Vognen var jf. sine påskrifter beregnet

på transport af mineralolieprodukter, men Clausen registrerede desværre ikke ladningens afsender og modtager. I efterkrigsårene importerede Danmark benzin og fra 1949 til 1954 også brændselolie fra Frankrig, men denne import var så omfattende, at den foregik med tankskib. Den lille franskmænd i Odense har nok snarere været i Danmark

med en sending smørelolie, en teknisk benzin eller måske et tilsætningsstof (additiv) til olieprodukter. SCAw-vognen er så vidt vides en fransk standardtype (OCEM), der med sit begrænsede konstruktionsprofil er godkendt til kørsel på de engelske jernbaner (færgevogn), hvilket ankeret på beholderen indikerer. Så måske har den via en jernbanefærge over Den Engelske Kanal hentet sit gods på den anden side af Nordsøen. Udover sin ringe størrelse er vognen karakteristisk ved sin gammeldags håndbremse à la vægtstang og den manglende bremseplatform.

En lignende vogn – men ikke af helt samme type – finder vi under kat. nr. 4528 blandt 2012-nyhederne fra den tyske producent Makette, der i en årrække har produceret en række fine modeller af fransk rullende materiel i HO og N.

Også det franske Ree Modeles har en lille fransk tankvogn (OCEM 19) i sit program, foreløbig dog ikke i SIMOTRA's mørke (sorte eller røde) bemaling. For mange år siden lavede Märklin deres egen fortolkning af en Simotra-vogn på basis af en tysk standardtankvogn.

For de frankofile er der meget godt at hente hos Makette og Ree Modeles, men også en dansk modeljernbane kan

Nyheder til modelbanen...

beriges med franske gæster. Man skal blot sikre sig, at den valgte model er godkendt til kørsel udenfor Frankrig (T- eller RIV-mærket), og så i øvrigt ikke falde for fristelsen til at købe vogne af særlige typer, som f.eks. selvtømmende bogievogne til transport af masse gods. Udover SIMOTRA-vognen tilbyder Makette en serie to-akslede autotransportvogne SNCF type TA 52 fra firmaerne STVA og GEFCO, der i 1960 transporterede tusindvis af Renault- og Citroen-biler til Danmark, samt fireakslede STEF-vogne. REE's åbne høj- og lavsidede standardgodsvogne af OCEM 29-typen kan bibringe ethvert dansk godstog, selv på en sidebane, et eksotisk pift. Vivre les chemins de fer du Danemark!



Märklins udgave af SIMOTRA-vogn



REE Modèles nye modeller er flotte og har mange detaljer, bl.a. meget fine egerhjul.

KM Text > Nyheder > Nyt vognsæt

Postvognen er en smuk vogn og burde have været bevaret



KM Text er nok mest kendt for de fremragende litreringer, men firmaet ved Klaus Kongsted og Søren Monies står også bag nogle flotte vognbyggesæt. Det seneste er den lille postvogn D 44 fra Høngbanen, HTJ).

Byggesættet består af mange dele, men er nemt at få overblik over. Det skyldes i høj grad at vognkassen er støbt i ét stykke (resin). Dertil kommer en hel del løsdele, herunder udfræsede plastdele, tråd, transfers, hjul m.v. Sættet er vedlagt en illustreret vejledning. Alligevel sætter samlingen af vognen modelbyggeren på prøve.

Der er lidt grater og resinmateriale i vinduesåbningerne, der skal fjernes, og især kan der være nogle store 'vulster' oppe i loftet over vinduerne. Dette materiale skal fræses bort. Bagefter skal overdelen renses inden bemaling. Brugsanvisningen siger, at tagventilatorerne skal monteres som noget af det første, men her vil jeg hellere råde til en senere montering for at undgå, at de knækker af igen undervejs. Husk at tilpasse vinduesåbningerne, således at glasset kan være der, selv efter bemaling.

Jeg opgav på forhånd at montere håndbøjler på vognkassen (0,3 mm tråd), da det sjældent bliver kønt. Det er noget, man altid kan vende tilbage til. I følge vejledningen skal man nu forberede ættsedelene, men – der følger ingen med! Her bør vejledningen nok revideres. I stedet kan overdelen males i rød/sølv. Efter tørring anbringes transfers, og til sidst lakeres overdelen med klar, blank lak. Selvom vejledningen angiver (i pkt. 12), at vinduer skal monteres ret tidligt i byggeprocessen, valgte jeg at vente med det for at undgå fedtfingre og skader på ruderne – som i øvrigt er fuldstændigt glasklare, et stort plus.

Bundpladen består af flere dele, men den er ganske snedigt konstrueret og samles let. Dog er der et par dunkle punkter, idet man skal montere et antal spanter, men



Sættet indeholder alt til bygningen af vognen

det er lidt uklart, hvor de skal placeres – og hvor mange, der skal udskæres. Også de må vente til senere. Monteringen af kortkoblingsarmen udviklede sig til et Sisyfos-arbejde, og da jeg ikke kunne få tingene til at makke ret, kasserede jeg de medfølgende dele og monterede i stedet Symoba-koblingskinematik. Det betød lidt fræsearbejde i vognbunden, men desværre blev kinematikken placeret for langt ude, så kortkoblingsproblematikken blev ikke løst. Til gengæld virker Symoba-delene upåklageligt.

Det var så tid til de sidste arbejder, hvilket bl.a. betød montering af vinduer. Jeg

brugte R/C Modellens Craft Glue, der ikke angriber den klare plast. Og så blev det tid til montering af puffer – her måtte hullerne på vognkassen bores forsigtigt op – og til montering af trin. Det er lidt omstændeligt – de tynde trinholdere har ikke særligt store klæbepunkter – med med cyanolim går det. Vognkassen blev lirket på plads, og det så flot ud – men på grund af de store vinduer så vognen også gabende tom ud. Jeg tog overdelen af, målte undervognen op og skar et stykke beige karton til og limede det på som gulv. Ved en af dørene fik en kibri-mand plads – og ved lejlighed skal der også anbringes et par postsække og pakker derinde. Og så er postvognen HTJ D 44 ellers klar til brug.

Det er et spændende byggesæt, som må kunne tilfredsstille såvel den almindelige modelbygger som den øvede. Der er tilpas med udfordringer i sættet til, at det aldrig bliver kedeligt eller trivielt at samle vognen, og ind imellem får man brug for at improvisere. Således syntes jeg, at vognen endte med at blive lige vel højbenet i det, så jeg har skiftet hjulene ud med nogle med mindre diameter. Under alle omstændigheder er det en flot vogn, som nu kan afløse min gamle, hjemmelavede vogn fra 1990'erne – vind og skæv, udtjent og klar til ophugning.

KM Text HTJ D 44. Pris 600-700,- kr.



Som det ses, er overdelen støbt i flot kvalitet

Dekas laver nye detaljer til modeltog

Dekas er et nyt firma, der laver detaljer til modeltog. Det er Kasper Bang Jensen, der står bag firmaet, som lægger ud med en serie støbte puffer.

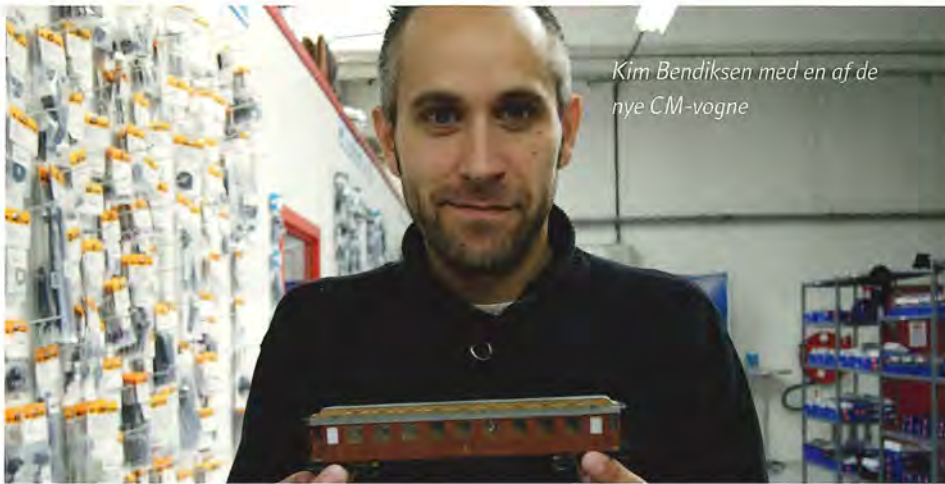
- Pufferne er støbt i et bronze-materiale af et skandinavisk firma, der har udtaget

patent på metoden. Delene kan på denne måde blive finere og tyndere end hidtil, f.eks. har pufferne en skivetykkelse på 0,3 mm, fortæller Kasper.

I første omgang er der tale om puffer til såvel lokomotiver (MX, MY, MS-lyntog)

som til gods- og passagervogne. Således er der både kurv- og almindelige puffer til CP, CM og Q, PF og andre vogne, tillige med typer til CL, CLE, CLS m.v. De vil blive nærmere vurderet i et kommende nummer af Spor og baner.

RC Kongen - ny, stor hobbybutik



Kim Bendiksen med en af de nye CM-vogne

I foråret åbnede en ny, stor hobbybutik, RC Kongen. Den er beliggende i Heljans tidligere fabrikslokaler i Søndersø.

RC Kongen er en hobbybutik, der spænder vidt – fra radiostyrede biler, fly/helikoptere og både over diverse dele til disse produkter til modeljernbaner og tilbehør hertil. Spor og baner har besøgt forretningen og talt med butikschefen, Kim Bendiksen.

- Nu er der en hel del radiostyrede modeller i RC Kongen, men ikke så meget tog og ting til modeljernbaner. Vil du udvide sortimentet?

- Jo, det vil jeg. Jeg har allerede ting fra Peco, Uhlenbrock, biler fra Minis Modelle og Heljan-produkter i butikken, men jeg vil også føre modeltog fra Roco og Märklin. Dertil kommer naturligvis sortimentet af tilbehør, især lim, maling og andet, som er fælles for disse forskellige hobbygrene.

- Men udvalget er ikke så stort endnu?

- Nej, jeg er ret ny, hvad modeljernbaner angår, så jeg skal lige have overblik over, hvad kunderne ønsker.

- Hvad er din baggrund?

- Jeg har haft Morfars Hobby, der lå i det sydlige Odense. Her handlede jeg

udelukkende med RC-modeller, men nu fik jeg lyst til at udvide med flere ting, og lokalerne her er glimrende til formålet.

- Hvordan adskiller de forskellige hobbygrene sig fra hinanden?

- De, der kører med radiostyrede biler, ønsker sig først og fremmest hurtige biler – udseendet betyder mindre.

- Altså, det er lige meget, hvilken skal eller overdel, der sidder oven på undervognen?

- Principielt ja. De forskellige overdele kan nemt skiftes ud. Nogle vælger senere at montere lys, sidespejle osv., men det er ikke det vigtigste.

- Det er jo en væsentlig forskel til modeljernbanefolk. Er der andre markante forskelle?

- Jo, alderen. De fleste, der kører med RC-biler, er mellem 15-50 år, og der er mange drenge blandt dem. Modeltog er mere noget for den modne generation, kan jeg fornemme. Men her kommer da kunder, der pludselig får øjnene op for modeljernbaner, når de står her i butikken, så jeg regner med, at interessen vil stige.

- Hvad er ellers dine planer?

- Jeg er ved at få anlagt en bane til kørsel med bilerne udendørs. Senere skal jeg have bygget en bane indendørs, således at vi kan afholde DHI-cup og andre konkurrencer.

- Og hvad med modeltogene?

- Der skal jeg også have udstillet noget mere, bl.a. en bane og måske en spindel, hvor man v.h.j.a. en motionscykel kan få togene til at køre op. Der kunne så være konkurrencer om at få toget hurtigst op ad spindelen. Vi planlægger også forskellige arrangementer, herunder med kendte folk fra jernbaneverdenen. Her er jo rigeligt med plads til større møder og andre aktiviteter. I det hele taget er jeg slet ikke færdig med planerne, så der vil ske meget i den kommende tid.



Før-produktionsmodel af Triangel-vogn



**TEAM
RC KONGEN**

DIN NYE HOBBY BUTIK

- har nu også alt til modelbanen!

Danmarks nyeste og måske største hobbybutik har nu også en masse varer på lager til modeltogs-folket!

Se det komplette udvalg online eller i butikken på Rebslagervej i Søndersø!



TILBUD TIL MODELBANEN:



4266 / 19 154 99,-



4267 / 19 147 99,-



4268 / 19 298 99,-



4269 / 19 499 99,-



4376 DC /	DSB MX 1015	1.349,-
4376 AC /	DSB MX 1015	1.699,-
4377 DC /	DSB MX 1010	1.349,-
4377 AC /	DSB MX 1010	1.699,-
4378 DC /	DSB MX 1030	1.349,-
4378 AC /	DSB MX 1030	1.699,-

SUPER-TILBUD TIL RC-FOLKET:



SHOOTING COBRA HELIKOPTER MED 3-KANALS FJERN-STYRING OG 2 RAKETTER. DER MEDFØLGER 6 MISSILER

PRIS HOS RC KONGEN, KUN kr. 249,-



US M41A3 WALKER TANK. SUPER DETALJERET RC-TANK SOM BLA. KAN AFGIVE RØG OG AFFYRE HARDBALL-KUGLER!

PRIS HOS RC KONGEN, KUN kr. 799,-

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MANDAG: 12.00 - 17.30 TIRSDAG: LUKKET ONSDAG: 12.00 - 17.30 TORSDAG: LUKKET FREDAG: 12.00 - 17.30 LØRDAG: 10.00 - 13.00

Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook



ENDELIG ER DE KOMMET PÅ LAGER!

DSB CM-VOGNE I SPECIALFREMSTILLEDE TEAK-FARVER!

LEVERINGSKLAR



5100 CM 2051 berlinerbogie kr. 565,-



5101 CMM 2404 berlinerbogie kr. 565,-



5102 CM 2084 træbogje kr. 565,-



5103 CM 2090 træbogje kr. 565,-



5104 CM 2099 træbogje kr. 565,-

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



WWW.HELJAN.DK
FIND OS OGSÅ PÅ FACEBOOK!

SE VORES STORE UDVALG ONLINE
OG HOS DIN LOKALE FORHANDLER