

# Spor og baner



DKK 110  
SEK 145  
NOK 130

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

6/2012



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

ISSN 2245-4039



**Tur til Frederikshavn FFJ**  
Side 16



**Kristian Pihl Lorentzen**  
En politiker der støtter jernbanen - Side 7



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

# FELDERBANEN



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

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

Køb dine julegaver hos FELDERBANEN, vi har det du søger eller vi bestiller det til dig. Kom gerne i god tid. FELDERBANEN ønsker dig og din familie en glædelig jul og et godt nytår. Tak for året der er gået.



**Roco Z21**  
Digital styreenhed, med WLAN router og strømforsyning.

Brug og opdatering via Smartphone eller Ipad både til Apple og Android. Kompatibelt til Multimius og Lokmus 2. Automatisk lokomotiv godkendelse og tilbagemelding via Railcom. Multiprotokol til både DCC og Motorola.

**ESU BR 218-105**, ep. V-VI i TEE bemaling, moderne diesellokomotiv med røggenerator, 2 højttaler, motorlyd, kurvehvin, Led lys i førerrum og rangerlys, strømbakup som sikrer drift på lange sporskiftetrækninger.



**Walther containere:** mange forskellige

bl.a. Capital, Seaco, Uniglory, Genstar, CMA/CGM, både 20" og 40" fod.  
1 stk. 40,- kr., 5 stk 185,00 kr., 10 stk. 350,00 kr. og 25 stk. 798,00 kr.

**märklin Carl-Bellingrodt-Edition nr. 4** med certifikat. Vejl. 4300,00 kr.

December pris **3200.-**

Imponerende **BR 05 DRG** strømlignet damplokomotiv m. tender, MFX lyd, kan monteres m. røgseuthe. Drift på radius 1, 360 mm.



**Opslagstavle:**  
Åbningstider omkring jul:  
Ekstra åbent mandag d. 17. dec.  
Og mellem jul og nytår: torsd. 27.- fred. 28. og lørd. 29. dec.

HUSK posten garanterer pakker til jul ved forsendelse senest torsdag d. 20. december

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder. Besøg os på [www.felderbanen.dk](http://www.felderbanen.dk)



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

## TOGCENTER

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

Danske huse og signaler

 TCG01 Værløse station in Indefeltet 498,-	 TCG02 Nørrebro station 1999,-
 TCG06 Værløse station in Indefeltet 248,-	
 TCG08 Børnshøj station 429,-	 TCG11-14 Kamøstuekerne Fra 319,-
 TCG13 DSB U signal 229,-	 TCG16 DSB AM signal 239,-
 TCG17 DSB I signal 249,-	
 TCG18 DSB I signal 239,-	 TCG19 DSB PI signal 249,-
 TCG20 Signal model in Märklin system 369,-	

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

märklin

Modeltog & Hobby  
Hos Dorthea

TRIX

Hos Dorthea vil gerne ønske alle vore kunder en glædelig jul og et godt nytår

Hos Dorthea er nu lagerførende med ca.

**15.000** *Aufagen*

forskellige produkter i vores butik, hvoraf ca. 5000 produkter på vores hjemmeside [www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk)

Hos Dorthea – Modeltog & Hobby  
v. Henrik 2061 9530

Hos Dorthea – Legetøj og Børnetøj  
v. Dorthea 2944 6771



FLEISCHMANN



Legetøj & Børnetøj  
Hos Dorthea

Roco

[www.hosdorthea.dk](http://www.hosdorthea.dk) · [info@hosdorthea.dk](mailto:info@hosdorthea.dk)

ÅBEN: Mandag-fredag 10.00-17.30 · Lørdag 10.00-13.00  
Bemærk: Alle søndage i december op til jul holder vi åbent



Foto: Suzanne Henriksen

Med dette nummer slutter første årgang af Spor og baner. Jeg vil takke læserne, skribenterne, forhandlerne og annoncørerne for deres store opbakning til det nye blad. Der har været mange reaktioner, og hvad enten de var positive eller negative, har de haft stor betydning for bladet. Desværre har selve papirkvaliteten pga. økonomien været svingende fra nummer til nummer, hvilket jeg beklager, men det vil blive stabiliseret næste år. Bladudgivelse kan bedst sammenlignes med en sejlads mellem Skylla og Charybdis\* – med andre ord et farefuldt foretagende. Jeg er dog sikker på, at der fortsat er brug for et magasin som Spor og baner, og jeg vil bruge alle mine kræfter på at skabe et spændende, vedkommende og engageret blad de næste, mange år.

Vi har kunnet se tilbage på et år med en række skelsættende begivenheder på jernbaneområdet: DSB og Danmarks Jernbanemuseum har fået ny ledelse, DSB's økonomi er i bedring, der er omsider kommet gang i elektrificeringen af jernbanenettet, nye, elektriske togsæt skal anskaffes, og broen over Limfjorden samt strækningerne i Vendsyssel skulle nu atter være anvendelige for tog. Desværre synes spørgsmålet om den nedslidte Storstrømsbro ikke at have fundet en løsning, lige som IC2/IC4 stadig synes at befinde sig i et andet univers.

På det modelbanemæssige område har året også budt på store og små nyheder. Roco lancerede den epokegørende styrecentral Z21, Heljan udsendte den flotte serie af CM-vogne, og ade begyndte atter at røre på sig. Rundt om i landet bliver der i stigende omfang lavet småserier af andet materiel, f.eks. har såvel Hobbykæden, Togdillen som Tog & Tekno en omfattende produktion af specielle modeller. Tilbehørsindustrien har også godt gang i hjulene.



# Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

1. årgang  
ISSN 2245-4039

**Ansvarlig udgiver:**  
Spor og baner

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

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Løssalgsspris 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 forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.



#### Forsidebilledet:

Forsiden: CM-vognen fra Heljan falder godt ind i miljøet på dette anlæg. Foto Finn Frøsig.  
Tv: FFJ's Fowler-traktor i gang med rangeringen. Foto HGC.  
Th: Kristian Pihl Lorentzen, en politiker, der støtter jernbanen. Foto Spor og baner.

Samtidig har der vel aldrig været afholdt så mange udstillinger, messer og arrangementer som i disse år, så interessen for modeljernbaner er der stadig – også selvom markedet måske er vigende.

I dette nummer er der vedlagt et girokort til fornyelse af abonnementet. Hvis girokortet mangler, så kontakt venligst redaktionen for at undgå en pause i abonnementet. Bemærk venligst, at Spor og baner har fået nyt kononummer, men i øvrigt samme bank. Abonnementsprisen er uændret for 2013. Husk på, at et abonnement på Spor og baner vil være en kærkommen julegave til venner i nær og fjern. Kampagnen 'Skaf en ny abonnent' fra nr. 4 løber uændret videre. Og husk endelig at skrive korrekt navn og adresse samt hvilke numre, du ønsker, på indbetalingskortet. For de fleste vil der være tale om nr. 7-12, men andre muligheder er der også (f.eks. nr. 5-10, 6-11, 8-13). Der er stadig enkelte abonnenter, der bruger

pengeautomater til betaling. Lad venligst være med det, for der følger ingen oplysninger om navn eller adresse med! Sidste frist for indbetaling er i øvrigt den 15. januar 2013.

Nr. 6 er her nu med artikler og reportager, og der skulle være noget for enhver smag – også artikler med et mere bredt og tankevækkende indhold. Med julens fridage i sigte vil der for mange være bedre tid til fordybelse i hobbyen, og forhåbentlig vil der ligge mange 'hårde pakker' under juletræerne! En god adspredelse er bygning af små dioramaer og egne modeller. Send gerne beretninger om og billeder af, hvad du selv har lavet i juledagene.

Med disse 64 sider vil jeg ønske alle læsere, forhandlere, annoncører og andre interesserede en glædelig jul og et godt nytår. På gensyn i 2013 til nye og spændende sider af jernbanehobbyen!

*Flemming Søeborg, redaktør*



Danmarks største samlertræf  
for gammelt legetøj  
**FREDERIKSBERGHALLEN**  
i den nye hal 4

Jens Jessensvej 16, Frederiksberg

**Søndag den 17. marts**  
**kl. 11.00 - 15.00**

Arrangør: Hermansen  
DANSK LEGETØJSMARKED  
Postboks 83 . 2640 Hedehusene . Tlf. 40 28 40 57

## Spør og baner nr. 6.2012 Indholdsfortegnelse:

s 3	Leder
s 4	Indholdsfortegnelse
s 5-6	Danmarks længste modeljernbane. Af Flemming Søeborg.
s 7-9	Politiker på sporet af Danmark. Af Flemming Søeborg.
s 10	Esso-tankvognen fordansket.
s 11	Fire tanke på en time. Af Rolf Brems.
s 12-14	De Bornholmske Jernbaner genopstår – i model. Af Flemming Søeborg.
s 16-19	Tur til Frederikshavn med FFJ – del 1. Af Hans Gerner Christiansen.
s 22-23	Nye byggematerialer til modelbanen.
s 24	Ny spor 1 klub på Fyn.
s 26	Nye danske biler i spor 0/ skala 1:43.
s 27	Mens vi venter... Foto af Asger Christiansen.
s 28-29	My World – en julegaveidé. Af Santa Claus.
s 30-33	Af banen – her kommer vognbjørnen. Af Rolf Brems.
s 33	Det sker – Tid og sted.
s 34-35	Juveler til modeljernbanen! Af Vagn Holstein.
s 36-38	Første industrielle, danske tagryttertovgn. Af Vagn Holstein.
s 39	Et brag af en messe. Af Flemming Søeborg.
s 40-43	Togmanden og Titanic. Af Kristian Melgaard.
s 44	Nyt fra Roco.
s 44-46	Ade på vej frem. Af Flemming Søeborg.
s 46	BR V 60 fra Hobbytrain. Af Rolf Brems.
s 47	Nyheder fra NOCH.
s 48	Auhagen beboelsesejendom i N. Af Rolf Brems og René Fischer.
s 49-51	Nyheder fra Togdillen. Biler fra Tog & Tekno. Nye træer fra NOCH.
s 51-52	Ny station fra Auhagen. Af Steen Pagh.
s 52	Ny bybus i H0. Af Lars Olov Karlsson.
s 53-55	Lange D-togsvogne til H0 fra Piko. Tkroh19 – en speciel tysker fra Piko. Norske modeller i messing. Den blå vogn i H0 fra Artitec. Lokomotivpersonale fra Artitec.
s 56	Det er ikke til at se det –. Af Steen Pagh.
s 58-59	20,0 meter lange CM-vogne. Af Ulrik Tarp Jensen.
s 59	Færgelejer i Østersøen. Af Morten Sandvad Jensen.
s 60	Lynetterne forsvinder nu. Fotos af Asger Christiansen.
s 60-61	Flere huse til landskabet.
s 61	Nyttig fugepen.

# Danmarks længste modeljernbane



Søren Blanke sad midt i aulaen og havde overblik over store dele af anlægget. Fra venstre nærmer sig en Ludmilla med eksprestog fra DDR

Tekst og fotos: Flemming Søeborg

Cirka en gang om året mødes de tre venner Søren Blanke, Thomas Adelvard og Michael Moser for at køre med deres modeltog. Det er måske ikke så underligt, det opsigtsvækkende er, at de i løbet af en uges tid opbygger kæmpebanen – for derefter at pille den ned igen. At det ikke er nogen helt lille spøg ses af, at anlægget i år var på 2 x 170 meter kørestrækning, hvortil kommer stationer, opstillings- og sidespor, remiser foruden strømsystem, styring m.m.

Hele efterårsferien tilbragte de på Vissenbjerg skole på Vestfyn. Her kunne de i fred og ro opbygge banen efter de planer, de havde udarbejdet længe inden træffet. Da Spor og baner besøgte dem, var Thomas dog taget hjem med sin del af anlægget, men resten af det var stadig kolossalt og strakte sig gennem flere rum.

- Hvor længe har I været om at opbygge det?

- Vi begyndte om lørdagen, og vi var færdige om onsdagen, fortæller Michael. – Det sværeste var faktisk at få lavet hele kørestrækningen med strømforsyning, signaler osv., for vi ville jo i gang med det mere spændende – stationsområderne

og rangeringsmulighederne – med det samme. Men hvis ikke vi begyndte med de lange strækninger, var vi nok aldrig blevet færdige.

- Har der så været problemer?

- Jo, det undgår vi nok ikke, siger Søren. Vi har måttet indskyde ekstra boostere

(5-6 stykker). Vi bruger flere Intelliboxe/Loconet. Vi oplever stadigvæk, at et tog kører fint af sted fra den ene sektion til den anden, men hvis det skal retur igen, vil det ved overgangen mellem to sektioner standse og derefter rykke frem og tilbage konstant mellem de to sektioner. – Det er som om, at digitalsystemet ikke kan



Store forhold som i virkeligheden. Bemærk den flot slyngede kurvestrækning, som kun kan opnås med M-skiner (eller flex-skiner)



Et sted krydser banen over sig selv på en kæmpe stor skråningsbro. – Det er en model af en virkelig bro i Sevilla i Spanien\*, fortæller Søren. Det er min søn Ulf, der har bygget den på et svejssekursus. Den er meget stor, også i model – og faktisk burde den være dobbelt så stor, men så ville den have været umulig at bakse rundt med! I det hele taget er der mange broer på anlægget – også en stor, klassisk, tresporet hængebro af karton, der dog i dagens anledning er konverteret til en vejbro pga. de 'knebne' pladsforhold. Flere store broer fra blandt andre firmaet Hack har der heller ikke været plads til, så selv 170 meter er ikke altid nok til at bygge baner på! Bedst, som vi går rundt og kigger på de forskellige dele af anlægget, kommer en gruppe besøgende på skolen forbi og får sig en 'aha'-oplevelse ud over de sædvanlige. For mange af dem er modeljernbaner blevet et nærmest ukendt begreb, men her får de en anden fornemmelse for denne verden, og såvel Michael som Søren får travlt med at besvare spørgsmål fra gæsterne. Efter dette tager jeg atter af sted og lader dem om at køre videre et døgn tid endnu, inden de atter må pakke det hele sammen og planlægge næste års arrangement.

De små maskiner får virkelig vist, hvad de duer til på sådan et kæmeanlæg. Her aser en BR 212 af sted med et biltog.

finde ud af, at et tog godt kan komme tilbage igen til udgangspunktet – i modsat retning. Der må vi så manuelt gribe ind.

- Hvordan er kørslen så på strækningen?

- Den går udmærket. Vi har plads til syv togstammer ad gangen, men det giver ofte anledning til køkørsel, og det er knapt så sjovt – vi vil hellere op- og nedformere tog, rangere og få afviklet kørslen på en realistisk måde, fortæller Michael.

- Og hvilke tog kører I så med denne gang?

- Det er udelukkende tysk – epoke III og IV – og uden køretråd og ellokomotiver, tilføjer Søren. Vi vil ikke se ellokomotiver med pantografen nede eller evt. oppe uden køretråd, så derfor er de bandlyst denne gang! Desværre er her ikke plads nok til alle mine TEE-stammer, lyder det beklagende fra ham, selvom der dog er hele to lange TEE-togsæt (VI 601 og 602, turbinetoget) i drift. - Til gengæld har vi både DB- og DR-lokomotiver i gang, og her kan vi jo køre med 12-vogns passagertog, lange bloktog med tankvogne eller biltransportvogne, så maskinerne får virkelig noget at arbejde med.

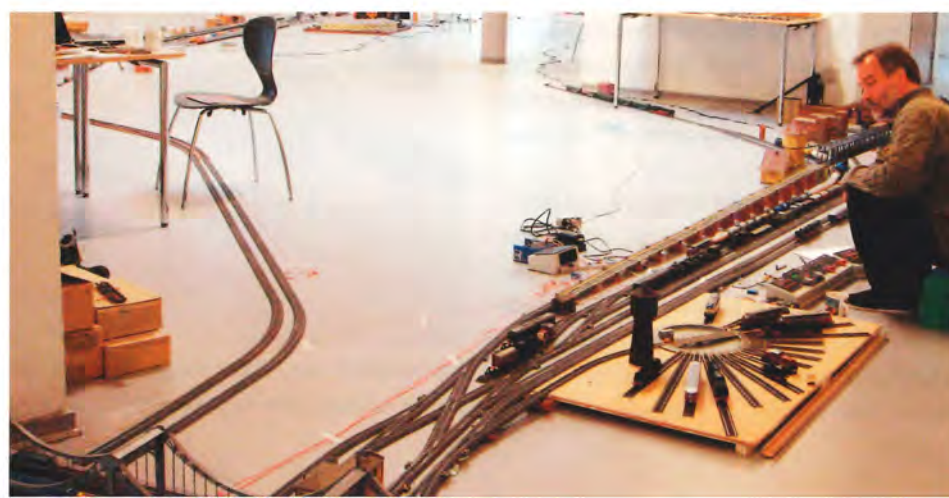
### Ekstreme forhold

Det kan man høre – på de lange ramper op til broerne sænkes farten på de lange tog, mens det går strygende igen nedad. Lydkulissen er også herlig – da en stor del af anlægget er bygget med gamle M-skiner af blik, giver det en god resonans. Og selvom blikskinnerne forlængst er overhalet af mere moderne skinnesystemer, har de én ubestridelig

fordel – de lige skinnestykker kan lægges i kurver med meget stor radius, da de kan give sig et par millimeter pr. sektion. Det kan ikke lade sig gøre med C- eller K-skinneerne, der låser sig fast med hinanden. C-skinneerne har dog efterhånden fået så mange muligheder også med store radier, at man kan anlægge flotte stationsområder med harmoniske og spændende sporforløb.



Ulf havde også en central placering i rummet. I forgrunden et af de mere sjældne tog, et militærtog fra Anden Verdenskrig.



# Politiker på sporet af Danmark



*Kristian Pihl Lorentzen er selv meget fascineret af jernbanen og står her ved E994 på Danmarks Jernbanemuseum*

*Tekst og fotos Flemming Søeborg*

Det hører til undtagelserne, at en folketingspolitiker udsender en bog. Når der er tale om en trafikpolitisk bog, er det så meget mere opsigtsvækkende – ikke mindst, når bogen, der blev trykt i 2.000 eksemplarer og udsendt for et par år siden, nu næsten er udsolgt. Det er Kristian Pihl Lorentzen, Venstre, der som medlem af Trafikudvalget har fæstnet sine visioner om trafikken i debatbogen, "Hvor der er vilje, er der vej – Transportpolitiske visioner for Danmark".

Succesen med bogen – og Kristian Pihl Lorentzens store engagement i de trafikpolitiske spørgsmål i øvrigt – førte til, at han sammen med folketingskollegen Kim Christiansen (DF) rejste rundt på alle Danmarks personførende jernbaner samt et par veteranbaner for at danne sig et førstehåndsindtryk af tingenes tilstand i sommeren 2012. Under denne odysse på 2.100 km jernbane fik de to politikere lejlighed til at tale med passagerer, tog- og lokomotivførere og andre involverede om problemer og diskutabile forhold ved banerne.

## Et jernbanepolitisk manifest

Kristian Pihl Lorentzen (KPL) er netop nu i gang med at lave næste bog i serien om

transportmidlerne, og den kommer til at handle om jernbanerne. Arbejdstitlen er "På sporet af Danmark – jernbanen før, nu og i fremtiden". Bogen skal være et overskueligt opslagsværk. Det er i den sammenhæng, at Spor og baner har mødt ham – i passende omgivelser på Danmarks Jernbanemuseum.

*- Hvad er dit sigte med den kommende bog om jernbanen?*

*- Lad os kalde det et jernbanepolitisk*

manifest. Der er ikke tale om et partipolitisk værk, jeg er loyal over for stoffet, nemlig jernbanerne og deres plads i samfundet.

*- Så du ser jernbanen som en vigtig del af infrastrukturen i Danmark?*

*- Absolut ja. Vi kan ikke undvære jernbanen, den binder landet sammen. Hvad vi mangler er en overordnet trafikpolitik – at de forskellige transportformer arbejder sammen. Jeg ser det dagligt, og jeg fik*



*IC4 får måske aldrig den ledende rolle i fjerntrafikken, det var tiltænkt, og forhåbentlig kommer der snart nye, effektive tog på skinnerne. Her forlader mandskabet i hvert fald toget i Odense*

IC3 vil forblive rygraden i fjertrafikken mange år frem. Her suser et lyntog gennem den nedlagte Ullerslev station på Østfyn.



talrige eksempler på det i sommers på rundrejsen rundt i Danmark.

- Hvorledes?

- Vi vil gerne have flere og flere til at tage toget for at undgå spildtid i bilkøer på vejene. Mange stationer mangler P-pladser og cykelstativer til de mange pendlere, der i og for sig gerne ville tage toget, men opgiver og kører hele vejen i bil i stedet. Mange steder er der heller ikke sammenhæng mellem de forskellige transportmidler så som busser og tog. Og en anden ting, der kan irritere, er, at man ikke kan afbryde rejsen undervejs og tage et efterfølgende tog, uden at man skal købe ny billet. Det vil jeg også gerne have set på. Det er et bureaukratisk påhit uden nogen nyttevirkning.

- Er der andre problemer?

- Ja, helt overordnet set er det forkert, at DSB ejer stationerne over hele landet. I store dele af Midt- og Vestjylland er det Arriva, der kører togene, men DSB, der ejer stationerne, og det rimer dårligt. I stedet skulle Banedanmark – der i forvejen ejer skinner, signalsystemer og hele infrastrukturen i øvrigt – også stå for stationerne, som dermed lettere ville kunne bruges af andre operatører.

- Hvad skyldes dette misforhold?

- Bodelingen mellem DSB og Banedanmark for nogle år siden forløb ikke helt hensigtsmæssigt, og det må vi have rettet op på. Stationerne er byernes hjerte, og vi skal have meget mere liv i stationerne, ellers forslummer de og bliver hærgnet af grafitti og andet hærværk. I Esbjerg – for

bare at tage et eksempel – kan de rejsende ikke komme på toilettet, der er aflåst pga. fire enkeltpersoners hærværk. De rejsende må så vente på, at der kommer et tog og bruge toiletterne der – hvis de da ellers virker. Det kan vi ikke være bekendt, og sådanne problemer må kunne løses. Jeg kunne godt tænke mig en national stationsplan, således at vi undgår disse triste og nedlagte stationer.

### Massive udfordringer

- Hvad er der ellers af store problemer?

- Der er kapaciteten på banerne. Flere steder er togene overfyldte, og næsten dagligt sker der forsinkelser pga. signalfejl. Vi er langt om længe gået i gang med etablering af de nye signalsystemer, men

det er en proces, der tager en længere årrække. Når det nye signalsystem er sat i drift, forventer vi, at forsinkelserne som følge af signalfejl minimeres.

- Hvad er der af andre punkter til forbedringer?

- Ind imellem er der røster fremme om, at vi skal have højhastighedstog i Danmark. Det er jeg imod, for landet er ikke stort nok til det. For at højhastighedstog virkelig skal batte noget, kræver det kørsel uden stop på lange strækninger, og det ville f.eks. betyde, at togene mellem Odense og Århus ikke skulle holde ved de østjyske byer. Det går ikke. I stedet må vi satse på en opgradering af banerne, således at tophastigheden kan øges til 200 km/t på fjernbanen og 140 på sidebanerne.

- Hvordan skal denne opgradering finde sted?

- Alene de nye signalsystemer vil give en mere fleksibel og flydende drift med tættere toggang. Dernæst skal vi have elektrificeret strækningen Fredericia-Aalborg, således at vi kan køre med det bedst mulige, moderne materiel. Også Nordvestbanen skal elektrificeres frem mod 2020. Her og der kan der måske blive tale om at rette banerne ud, men generelt mener jeg, at vi skal forbedre det skinnenet, vi har, og satse på bedre og hurtigere tog. Det betyder store gevinster for samfundet, ikke mindst i lyset af problemerne med IC4.

- Hvad med udlicitering – består der ikke en risiko i, at sammenhængen forsvinder ved øget



Lokomotiver med enkeltvogne som her dobbeltdækkertoget er langt mere fleksibelt end togsæt, bestående af fast sammenkoblede enheder. ME 1512 holder her i Odense med et særtog.

udlicitering? I dag er der f.eks. kun to daglige, gennemgående forbindelser til og fra Thisted, og der er jo ikke særlig passagervernligt?

- Nej, men vi må se på, om DSB gør det godt nok. Produktiviteten i DSB er meget lav, sammenlignet med andre operatørers. Jeg ser gerne, at Nordjyske Jernbaner overtager hele lokaltrafikken med tog i Vendsyssel, men der skal stadig være gennemgående lyntog, kørt af DSB. Og infrastrukturen skal følge med udliciteringen, som jeg nævnte ovenfor.

- Hvad med godstrafikken?

- Danmark er jo et ret lille land, så jernbanerne kan ikke hamle op med lastvognene på de korte strækninger.

- Næ, men der transporteres jo næsten heller intet indenlandsk gods på tværs af landet, trods intentionerne herom.

- Nej, det er sandt, men det er et spørgsmål, om ikke det er for sent at gøre noget ved det.

- Så løsningen er flere og flere lastvogne?

- Det ser nok sådan ud, men vi skal have udbygget kombiterminalerne, så mere gods går med jernbanerne på de lange strækninger. Der vil givetvis ske en stigning af godsmængderne, når den nye bane København-Ringsted-Rødby åbner i 2021 sammen med den faste forbindelse ved Femern Bælt.

- Og hvad skal du så nu?

- I eftermiddag skal jeg til møde på Vestfyn om DSB's planer om at nedlægge mange af standsningsstederne mellem Odense og Middelfart. Det kan jeg ikke acceptere, så jeg glæder mig til dette møde.

*På de lange stræk er jernbanen overlegen i forhold til lastbilerne, målt på alle parametre. Vekselladstog drøner forbi Rønninge, sommeren 2012.*



Forsiden af debatbogen - højt til vejs på Storebæltsbroen



*Veterantogsdriften kan blive truet af det kommende signalsystem, hvis ikke der investeres i ny teknik til trækraften.*

At KPL brænder for jernbanen, er der ingen tvivl om. Ikke mange vælger at bruge en del af deres sommerferie på at køre i tog – og så tilmed på alle landets jernbaner, private som statslige. Og at han også har øje for de klubber, der driver veteranjernbaner (og sågar modeljernbaner), er tydeligt. Derfor går han også meget op i, at der stadig er plads til veteran tog på fremtidens banenet, selvom forholdene peger i den stik modsatte retning. Han har bedt Transportministeriet om at udarbejde et dokument om opretholdelse af den fremtidige veteran togsdrift under det nye signalsystem.

Heri fremgår det, at veteran togene blot udgør en meget lille del af den samlede kørsel på skinnerne – 0,12 % af de samlede 55 mio. togkilometer på fjernbanen i 2010. Ikke desto mindre har veteran togene stor betydning i lokal, kulturel og historisk sammenhæng. Transportministeriet har beregnet, hvad en fuld udrustning med togkontrollsystemer af samtlige 85 trækraftenheder indenfor dansk veteran togsmateriel ville koste i forbindelse med det nye signalprogram. Prisen vil være 559 mio. kr. Ved at benytte færre, men flytbare enheder kan prisen sænkes tilsvarende. For øjeblikket er der ikke

afsat midler til finansieringen, hvorfor veteran togsdriften på de lange skinner kan være i fare på længere sigt.



# Esso-tankvognen fordansket



Nu ligner Esso-tankvognen en "rigtig" dansk Esso bil med transfers fra Skilteskoven

I Spor og baner nr. 5 viste vi den nye Esso-tankvogn fra Mini Metals. Den var desværre for bleg i farverne samtidig med, at den havde amerikanske påskrifter. Skilteskoven ved Jørgen Røn reagerede lynhurtigt på det, og kort tid efter kom et sæt med fine, danske påskrifter til modellen. Påskrifterne er inspireret af LEGO-modellen af en Bedford-tankvogn.

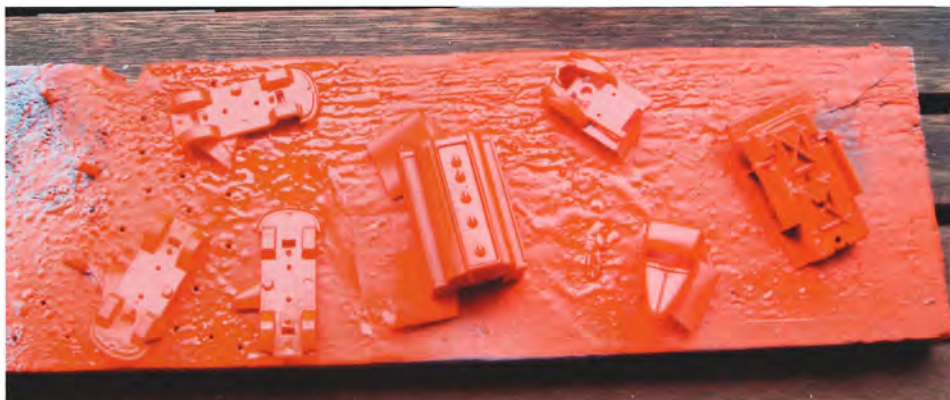
Bilen er nem at skille ad. Der er tre skruer i bunden, der skal løsnes, og så kan undervogn og overdel tages af. Med en tandstikker kan man lirke glasindsatsen ud af førerhuset, lige som de små forlygter med forsigtighed også kan fjernes. Herefter spraymales overdelene samt den synlige del af undervognen. Jeg malede først et tyndt lag RAL 2002 blodorange,

og da farven var tør, fik delene blank RAL 3000 ildrød – så lignede det en rigtig, nymalet og velholdt Esso-vogn. Lad delene tørre mindst et døgn. Med en sølvpen kan man markere dørhåndtag og andre

kromting igen. Husk at sætte lygterne i hullerne igen. Forsvinder de, kan man i stedet brug lidt hvid lim, der tørrer glasklart op.

Transfer-arket fra Skilteskoven er uhyre nemt at bruge. Klip så tæt på trykket som muligt, hold den udklippede del med en flad pincet og dyp papiret et par sekunder i vand. Før herefter transfer'et over på modellen, hvor det skal sidde, påfør evt. lidt mere vand, så det glider nemmere (brug evt. en ikke for spids, gennemvædet tandstikker af træ til manøvrerne), og når dekorationen sidder, hvor den skal, kan man forsigtigt med en lap køkkenrulle suge overskydende vand op. Pas på ikke at skubbe til mærket under denne proces.

Nummerplader kan vælges frit fra



Bilen er skilt ad og ved at blive omlakeret



Arket med nye skilte fra Skilteskoven - prima kvalitet

Skilteskovens sortiment. Her er brugt gule emaljeplader med enkeltbogstav (1950-58), men plader med dobbeltbogstav (fra 1958) kan også bruges. Esso-lagre var der overalt i landet, så man er frit stillet mht. lokalitet. I øvrigt har Skilteskoven også lavet nye Esso-mærker til LEGO-forbilledet, således at slidte eksemplarer kan få nyt liv.



Esso-biler - BUB, CMV og Lego

# Fire tanke på en time...



Oversiden af tanken  
slibes til med fint sandpapir

Tekst og fotos Rolf Brems

På en modeljernbane skal der være lidt fyld, det kan være træer, buske, huse og bygninger. Laver man nogle industrier, er tanke og siloer en hurtig og nem måde at få det til at se ud af lidt mere. De tanke, jeg viser her, er i al deres enkelthed velegnet som baggrund for nogle andre, som man har købt som plastbyggesæt. Jeg bygger som regel i spor N og slipper dermed lidt nemmere over det med at få alle detaljer med.

Har man den fornødne tid og lyst, ja så kan man jo gå mere i detaljen eller med tiden forbedre tingene – husk, at det er dig som bygherre på modelbanen, der sætter standarden. Det er jo desværre sådan, at hvis man er i gang med opbygningen af et større anlæg, løber man måske hurtigt ind i den følelse af, at man aldrig bliver færdig. Dermed kan man miste interessen.



Et par færdige Edet-tanke med rørforbindelser

Når jeg kalder denne artikel for 'Fire tanke på en time', er det selvfølgelig uden den tid, der skal bruges på, at spartelmassen og malingen tørrer. Vil man bygge en hel benzin-ø, tager det ikke meget længere tid

at lave det dobbelte antal.

Jeg bruger mellemfin sandspartel fra Nordsjö, den er også velegnet til spartling af spor, der skal ligge i kørebanen.

- Anskaf nogle plasticrør, i det her tilfælde er de 32 mm, de fås i forskellige dimensioner i byggemarkedet. Skær dem over i den ønskede længde, at få snittet lige er faktisk den største udfordring. Jeg bruger en båndsav og drejer dem rundt på klingens ende op mod en anlægsplade.
- Afgrat og slib kanten.
- Skær en runddel ud af noget flamingo i overstørrelse i forhold rørets hul diameter.
- Pres flamingoen ned i hullet, så den er 3-4 mm under kanten.
- Kom spartelmasse i hullet og grovpartl det i den ønskede vinkel.

Nu skal det tørre et døgn tid, slib det derefter let og giv og det en gang spartel mere.

Nu skal man lige finde håndlaget, så man får den samme vinkel på tankene, når man sliber.

Derefter er det tid til maling, jeg bruger altid spraymaling. En grå primer særdeles velegnet, specielt hvis man vælger at sige, at tankene være bygget af beton. Så er farven og matheden perfekt, de skal bare patineres bagefter.

Orker man hverken spartling eller slibning, kan man vælge at lade tankene være flade i toppen. Det laver man med et stykke pap, med eller uden udhæng.

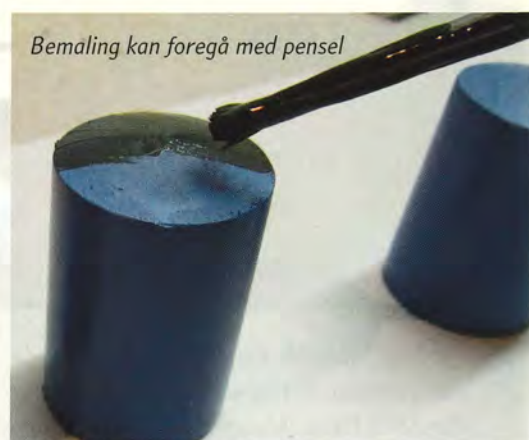
I dette tilfælde bliver tankene blå, igen med en spray, de skal som regel have et par gange.

Til slut skal taget males, der bruger jeg en pensel med skifersort.

Som omtalt i Spor og baner nr. 1 i artiklen med fotobaggrunde kan man på samme måde også finde logos til at sætte på tankene. Her skulle de bruges til min svenske papirfabrik, Edet.

Der skulle jo gerne komme noget i tankene, så nogle rør, der fører ind i bund eller top, gør det mere livagtigt. I virkeligheden er rørene vel ofte lavet af rustfrit stål, det illuderer jeg med en 1 mm svejsetråd.

Til slut skal de patineres. Alt efter hvilket miljø og alder, de skal afspejle, kan man bruge maling eller pulver.



Bemaling kan foregå med pensel



De rå tanke males med grå primer

# De Bornholmske Jernbaner

- et kendt spor 0-anlæg genopstår

*Rønne H. er anlæggets største station med banegård, remise, kontor, pakhus og havnekaj.*



havde til rådighed, men jeg har måttet dreje udkørselssporene fra Rønne H. fra højre mod venstre, og det betød, at jeg måtte lave fire nye sporskifter.

- De kan måske ikke fås færdige?

- Nej, det er jo smalspor i spor 0, og her må man fremstille alting selv. Jesper sagde, at det tog tre timer at lave et sporskifte, men det tog nu altså én dag for mig pr. sporskifte – med tilfiling

*DBJ's materiel var både farvestrålende og meget*



I 1968 lukkede den sidste rest af de bornholmske jernbaner – strækningen fra Rønne til Nexø. Mange år senere byggede Jesper Reinfeldt på Bornholm et spor 0-anlæg med de vigtigste stationer fra banerne, Rønne H., Aakirkeby, Nexø og Sandvig. Anlægget blev flyttet, ombygget og udstillet nogle gange, og da Jesper Reinfeldt mistede interessen for det, var det ved at blive skrottet – indtil Kurt Andersen forbarmede sig over det og reddede anlægget.

moduler, så det var besværligt at bakte dem op på loftet. Vi brugte en gaffeltruck, men alligevel kom der en del skader på sporene. Nogle af bygningerne var løse, mens andre var fastmonterede, så de fik også nogle skader.

- Var det så lige til at samle anlægget igen?

- Nej, det var ikke så nemt. Pladsen er nogenlunde den samme som den, Jesper

- Det havde fået en del knubs på grund af de mange flytninger, fortæller Kurt, da vi står oppe på loftet, hvor anlægget nu har fundet sit blivende sted. Jeg syntes, at det var for godt til blot at blive skrottet, og da jeg selv er vokset op med jernbanerne her på Bornholm, har jeg også meget stor veneration for banerne. Jeg havde pladsen til rådighed her på gården, men først måtte jeg dog isolere og ombygge loftet over garagen, bl.a. med kraftige afstivninger af stålprofiler fra en nedlagt tankstation.

- Hvordan fik du så anlægget herop?

- Jesper og jeg fik med stort besvær skilt det ad – de enkelte dele er skruet sammen, men det er jo skæve og uhåndterlige



*Kurt Andersen fortæller engageret om sin bane, der skal restaureres kraftigt*



Vognkasser klar til færdiggørelse. I baggrunden en Frichs-motorvogn



erret - desværre er det meste skrottet

af tungeskiner, sammenlodning af hjertestykker, polarisering, trækbukke o.s.v. Jeg har efterhånden fået de fleste af sporskifterne til at virke igen – de omstilles manuelt med spiraler og svejsetråd til trækkene, men det har været besværligt. Et af sporskifterne lå endda midt imellem to moduler, så det var ekstra møjsommeligt at få det til at fungere igen.

- Men kan du så overhovedet køre på anlægget?

- Jo da. Kurt tænder for strømmen, og en af de korte, bornholmske motorvogne sætter i gang fra havnesporet på Dampskibsmolen, hvor der var nem overgang mellem skib og bane. Her ligger en flot, håndbygget model af et skib fra Det østbornholmske Dampskibsselskab A/S. – Det burde egentlig have været et af skibene fra '66'-selskabet\*, siger Kurt,

for dette skib sejlede aldrig til Rønne, men til Nexø. '66'-bådene var imidlertid for lange til den plads, der var til rådighed, så vi har måttet acceptere denne lille fejl. Toget fortsætter igennem Rønne H. og hen til anlægskanten, hvor broen, der skal føre banen over til den modsatte side af rummet, ikke er færdig, så den korte tur ender her.

- Hvordan med materiellet?

- Det er alt sammen håndbygget af Jesper – motorvognene i messingplade, godsvognene i træ, og lokomotiverne er efterfølgende digitaliserede. Alle vogne og lokomotiver er korrekte mht. detaljering, bemaling o.s.v. – et kolossalt arbejde, der er lagt i dem. Heldigvis har de været opbevaret forsvarligt, så de har

## Du kan købe Spor og baner i løssalg følgende steder:



**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.

**Togcenter**  
Blåmunkevej 1-3  
2400 København NV

**Kystbanen**  
Strandvejen 213  
2900 Hellerup

**Nettog**  
Møllevej 9  
3200 Helsinge

**Felderbanen**  
Vejlevej 349  
6000 Kolding

**Saxø**  
Kai Lindberghsgade 51  
7730 Hanstholm

**Tog & Tekno**  
Boulevarden 42  
9000 Aalborg

ikke lidt overlast. Til gengæld skal selve baneterrænet have en overhaling med ny ballast og opfriskning, men det er til at overkomme.

- Men du skal vel også lægge nye spor?

- Jo, det skal jeg. Jeg har et veludstyret værksted, så jeg fremstiller svellerne selv af fyrretræslister. I hver svelle skal der slås fire skinnesøm, så det bliver en hel del. Jeg har et specielt værktøj fra det amerikanske firma Kadee, der skyder nogle clips ned omkring skinnestrengen, og det er meget nemmere at arbejde med det. Desværre er det slidt op, da underlaget for svellerne er spånplade – og det er for hårdt for clipsemaskinen. Den skal jeg have repareret, for den kan ikke fås længere.

- Men det er ikke noget problem?

- Nej, jeg har som sagt et veludstyret værksted, og da jeg er vant til at svejse, fræse, dreje o.s.v., er det bare et spørgsmål om at komme i gang.

- Det bliver spændende at se anlægget færdigt en gang. Vil her så blive adgang for besøgende?

- Måske – der er i hvert fald mulighed for det.



Akirkeby var banernes største mellemstation med flere perroner og sågar perrontag.

- Du nævnte, at du var vokset op med De Bornholmske Jernbaner. Hvordan var det at køre med dem?

- Det var meget hyggeligt. Jeg har ikke oplevet de to mindre baner (til Gudhjem og Sandvig), der blev nedlagt i begyndelsen af 1950'erne, men toget til Rønne kørte jeg tit med. Faktisk kørte jeg så tit med toget som barn, at jeg som fem-årig kunne rejse alene til København.

- Hvordan det – der var og er jo lang vej med mange flere skift undervejs?

- Jo, men jeg havde prøvet det så mange gange (familiebesøg). Jeg blev sat på postbussen i Svaneke, kørte med den til Nexø, hvor jeg skiftede til toget. Rutebilen holdt jo lige ved siden af toget, så det var nemt, og der var kun det ene tog. I Rønne gik jeg ombord på '66'-båden til København. Toget kørte lige ned til Dampskibsmolen, hvor båden lagde til.

- Det var spændende at komme ombord på båden, og jeg skulle altid ned til maskinrummet, hvor jeg kunne kigge ind

på den store B&W-dieselmotor. På en af turene forbarmede maskinmesteren sig over mig og tog mig med ind i maskinrummet, så jeg kunne se ventilerne arbejde og følge ham med smørekanden – og så var jeg solgt!

- Men det har da alligevel krævet noget særligt at rejse alene?

- Ja, men som sagt var jeg vant til det. Vi sejlede om natten, og så drejede det sig bare om at finde en bænk at sove på – og så stå op i København næste morgen, hvor jeg blev afhentet i Havnegade, når båden lagde til.

'66'-båden var det populære navn for båden fra "A/S Dampskibsselskabet af 1866", der i mange år stod for forbindelsen mellem København (Havnegade) og Rønne. Skibene havde navne som Kongedybet, Hammershus, Rotna m.v. og var elegante, hvide skibe med røde skorstenene med posthornet på. Sørejsen er udødeliggjort af Oswald Helmuth i visen "I den mellemste køje". "A/S Det østbornholmske Dampskibs-

selskab" blev etableret i 1876 som en konkurrent til '66'-båden og sejlede især på ruten København-Nexø.



Kurt mindedes barndommens rejser med tog.



**TEAM  
RC KONGEN**

Få hjælp til dit køb på:  
Tlf: 63 89 14 77

# Vi er ikke blot RC!



## POPULÆRE RC MODELLER

Kommer komplet med fjernstyring, batteri og lader



HENG LONGS LIGHTNING ER EN SUPER 2,4 GHZ ONROAD EL-BIL. MED ALU-BUND, -CASTORBLOCK OG -DÆMPERE!

PRIS HOS RC KONGEN, KUN kr. 999,-



FILM DIN FLYVETUR ELLER TAG BILLEDER I LUFTEN MED DENNE 3-KANALS HELIKOPTER, BÅDE INDE OG UDE!

PRIS HOS RC KONGEN, KUN kr. 499,-

Vi har nemlig også et **STORT** udvalg af varer til tog-folket

Se udvalgte Heljan-tilbud her

Vi forhandler også PECO, Uhlenbrock og mange flere

## NYE MODELLER FRA HELJAN



5100 CM 2051 BERLINERBOGIE 525,-



5101 CMM 2404 BERLINERBOGIE 525,-



5102 CM 2084 TRÆBOGIE 525,-

**ALLE I SPECIELLE  
TEAK-FARVER!**



5103 CM 2090 TRÆBOGIE 525,-



5104 CM 2099 TRÆBOGIE 525,-



43871	DSB LITRA P 915 - DC	2.599,-
43872	DSB LITRA P 915 - AC	2.999,-
43881	DSB LITRA P 920 - DC	2.599,-
43882	DSB LITRA P 920 - AC	2.999,-

**FRI FRAGT** ved køb over 700,- i vores webshop! (gælder i Danmark samt brofaste øer)

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN: 15.00 - 17.30 TIR: LUKKET ONS: 15.00 - 17.30 TOR: LUKKET FRE: 15.00 - 17.30 LØR: 10.00 - 13.00

Besøg os også online på [www.rckongen.dk](http://www.rckongen.dk) eller på Facebook

# Tur til Frederikshavn med FFJ



Mit første billede fra Aalborg blev taget oppe fra gangbroen, der førte over stationsterrænet og viser udsigten i nordlig retning. I det fjerne rangerer en F-maskine med en flot dampfane. Til venstre holder den lokale hjælpevogn.

Tekst og fotos: Hans Gerner Christiansen

Jeg havde længe ønsket at besøge Aalborg Privatbaner, og da den 26/5 1962 var sidste dag, hvor man kunne køre fra Sæby til Frederikshavn, valgte jeg den dag. På grund af en masse overskæringer, især i Frederikshavn, havde man lagt pres på FFJ (Fjerritslev-Frederikshavn-Jernbane), så man lukkede den nordligste del af banen fra Sæby til Frederikshavn. Bilerne havde igen vundet over jernbanerne.

Da jeg regnede med, at der var meget at se på i Aalborg, valgte jeg at benytte nattoget i begge retninger. Det forlod Odense kl. 4.26, og jeg satte mig i en af de gennemgående BL-vogne, men trods



Stationsbygningen på Nørresundby Havn.



Fowlertraktor FFJ M 1215 rangerer med tre åbne DSB-godsvogne på Nørresundby Havn. Første vogn efter traktoren er en PF, og derefter følger en PJ og sidst en PB. Læg mærke til det ekstra lille tag over førerpladsen, der kun findes i højre side.

de fine sæder, der kunne stilles op og ned, var det svært at sove. Jeg var jo også spændt på, hvad jeg fik at se. Kl. 9.42 ankom jeg til Aalborg, hvor jeg straks bemærkede et par specielle ting. Personalet på jernbanerestauranten var iført en slags jernbaneuniformer, som godt kunne forveksles med rigtige jernbanefolks påklædning, især hvis man så dem på afstand. Under stationsbygningen og i forlængelse af perrontunnelen lå stationens toiletter, og inde på herretoiletet var der en vagt, som tilsyneladende kunne hjælpe med forskellige ting. Der hang to herlige tegninger, hvor den første viste et lyntog, som forsvandt i det fjerne, og på perronen stod en særdeles "krøllet" herre, som

var medtaget af den lange rejse. "Besøg vagten og få hjælp" stod der med store bogstaver over døren ind til samme, og det næste billede viste en opfrisket herre, hvis tøj var flot med fine pressefolder. Hans ansigt strålede, og han var uden tvivl klar til at indtage byen. Gade vide om de to billeder er bevaret. Det fortjente de faktisk.

Der var ikke meget jernbaneaktivitet at se på stationen, men min plan var også at gå ud til svovlsyrefabrikken og se, om de kørte med de smalsporede damplokomotiver. Jeg købte et bykort i kiosken og gik derefter ned mod havnen og ud langs den sydlige bred af Limfjorden. Endelig kom jeg til svovlsyrefabrikken, men der var



Denne række af Aalborg privatbaners godsvogne viser de forskellige nuancer af gråt, som de kunne være malet i. En enkelt brun vogn nede i rækken må stamme fra en anden bane.

ingen damplokomotiver at se og heller ingen smalle spor. Mit blik faldt på en fabrik ovre på den nordlige Limfjordsbred, og der viste et par små dampfaner, at man var i gang med at tømme et skib for lasten af materialer til fremstilling af svovlsyre. ØV, det var den forkerte fabrik, jeg var gået ud til. Hvem kunne da også vide, at der var to svovlsyrefabrikker, en på på hver sin side af fjorden.

Ærgerlig måtte jeg gå hele vejen tilbage til vejbroen over Limfjorden og over på den anden side. Jeg orkede ikke at gå ud til den rigtige fabrik, og det kunne også komme til at knibe med tiden. Jeg slæbte mig hen til privatbanestationen Nørresundby Havn, hvor jeg købte en billet til Aså for kr. 3,75, og prisen var endda forhøjet. Jeg

Traktor M 1215 rangerede rundt med en række godsvogne. Sammen med nr. 1214 var den bygget af Fowler i England i 1952 og udstyret med en Leyland dieselmotor, der via en firetrins gearkasse og diverse stænger trak de to drivhjul. Højeste hastighed var 18 km/t, så den var absolut kun velegnet til rangering. Den var meget engelsk af udseende og lignede ikke noget ved andre danske baner, og den var også bygget til engelsk profil og virkede meget smal i forhold til danske godsvogne. Imidlertid må de to rangertraktorer have været udmærkede, for de blev begge solgt til andre privatbaner, da Aalborg Privatbaner lukkede i 1969. 1214 kom til Hjørring Privatbaner, og 1215 kom til Lollandsbanen.



Et par FFJ-vogne af en mere solid model, der var købt fra tyske "overskudslagre" efter første verdenskrig. Til venstre en PU, som svarede til den tilsvarende vogn ved DSB, og til højre en PJ, der var som DSB's PE.

havde god tid til at se mig omkring, og der var nok at se på.

Der holdt en masse af privatbanernes godsvogne på Nørresundby Havn station,

og dem gik jeg rundt og så på. Især var der mange Q-vogne og kun enkelte åbne vogne. Af sidstnævnte var de fleste spinkle, ældre vogne, men der optrådte også enkelte kraftige vogne ligesom DSB's PU og PE. Alle typer var lysegrå i forskellige nuancer, hvilket jeg troede skyldtes vejrliget heroppe i det høje nord. Først mange år senere fik jeg sandheden om den grå farve.

En god ven havde bygget en Q-vogn fra Aalborg-banerne i model og kontaktede mig for at få den nøjagtige grå farve at vide. Det kunne jeg ikke rigtigt hjælpe ham med, for jeg var selv i tvivl. Imidlertid var han ikke tabt bag af en vogn, så han fandt frem til den farvehandel, som leverede maling til Aalborg-banerne og spurgte en af de ældre medarbejdere hvilken farve,



AHJ (Hadsundbanen) KL 4542 skilte sig ud fra de mange Q-vogne på flere områder. Dels var den lavere, og dels var den udstyret med pladehjul, der gav den spinkle vogn et specielt udseende.

de fik. "Nåh, privatbanerne, ja, de fik alle resterne af grå maling, vi havde, uanset nuancerne!" Så var det ikke så sært, at vi ikke kunne finde ud af den helt rigtige farve. For øvrigt var det rullende materiel meget velholdt, hvilket jeg ikke rigtigt var vant til på de hjemlige baner OMB og OKMJ.

Næsten ude ved de lokale remiser stod en ældre personvogn, der var udstyret med tagrytter og beklædt med mørkerøde metalplader. Vinduerne var smalle og placeret to og to ved siden af hinanden. Det var en virkelig fin lille vogn, der stadig havde sit gamle litra, FFJ C 16, skønt alle sæder var udskiftet med diverse maskiner. Det var uden tvivl en værkstedsvogn, der mærkeligt nok var udstyret med luftledninger til både tryklufsbremse og vaccumbremse.

Jeg måtte løsrive mig fra vognene på Nørresundby Havn, for mit tog, som skulle befordre mig videre mod nord, nærmede sig. Det skulle afgå kl. 12.15, og jeg var



Trods gråvejret vovede jeg at tage et farvebillede af værkstedsvognen FFJ C 16, der stod bag en række kolonihaver. Den var bygget hos Scandia i Randers i 1898.

meget spændt på, hvad det bestod af. Hidtil havde jeg haft vedvarende gråvejrs på turen, men nu skinnede solen pludselig,



Efterhånden som det nærmede sig afgang fra Nørresundby Havn, blev det lysere i vejret, så da Fowler-traktoren kom rullende, vovede jeg at tage et farvebillede af den. Som alt andet materiel ved Aalborg Privatbaner var den i fin stand.

da toget ankom. Det var et skinnestog med AHB (Hvalpsundbanen) SM 13 som



Solen kom frem, da mit tog nordpå rullede ind på Nørresundby Havn. Forrest er AHB SM 13, der var købt brugt fra Præstø-banen, og efter den kommer en SP.



Dronninglund station. Ved pakhuset i baggrunden står der tre mænd, som afventer Triangelvognen til Aså, så de kan læsse en masse pakker ind i den.

trækkraft. Den stammede fra NPMB (Præstøbanen), hvor den havde heddet

SM 2. Toget var fyldt med skolebørn, og toget havde holdt ved flere stationer,



Så er FFJ 1206 kommet hen til pakhuset, og portøren skal til at lægge et bræt ud mellem rampe og motorvogn. Læg mærke til fronten med de gummiindfattede vinduer og "emblemet". Tagkøleren er vinterbeskyttet, så vandet ikke bliver for koldt.

inden der var steget så mange børn af, at jeg kunne få en siddeplads. Fra toget så jeg, at der var mange industrier på begge sider af Limfjorden, og mange store skorstene røg kraftigt, så der var gang i blandt andet cementfremstillingen. Flere steder var der udsigt til fjorden, og jeg har skrevet i min billedmappe, at det var en interessant og køn tur til Dronninglund, hvortil jeg ankom kl. 13.08.

Skinnebustoget var endnu ikke kørt, da Aså-toget rangerede fra et sidespor ud i hovedsporet. Da det blev frit, kørte den enlige Triangelvogn hen til pakhuset, hvor man begyndte at læsse en masse pakker ind i førerhuset. Jeg havde god tid til at tage en masse billeder af den gamle motorvogn, som viste sig at hedde FFJ

M 1206 og var bygget i Odense i 1929. I stedet for frontkøler havde den fået tagkøler, og der, hvor den gamle køler havde siddet, var den blevet udstyret med et stort rundt "emblem". Det lignede noget fra en gammel radio fra før 2. verdenskrig. Frontvinduerne var blevet indfattet i gummilister, hvilket personalet ganske givet har været glade for, da det så ikke længere trak ind på førerpladsen. Hele køretøjet virkede meget velholdt som alt andet på Aalborg Privatbaner.

Kl. 13.20 afgik Aså-toget, og på vej ud af Dronninglund station fik jeg øje på AHB SM 8 med en bivogn, der holdt i spor 3. På fronten sad en hvid plade, så det var et særtog, der nok skulle bruges senere på dagen. Jeg var meget imponeret over "pakkebjergtet" i førerhuset på Aså-toget, for jeg kunne dårligt kigge hen over det. Måske Aså ikke var så lille en by, som jeg troede. Den lille sidebane til Aså udgik ikke fra Dronninglund, men fra Ørsø, som lå ca. 3 km i nordøstlig retning. Her kørte Triangelvognen ind i spor 3 og videre ud ad sidebanen til sidebanen.



*I Ørsø kørte vi ind i spor 2, så vi kom ind på Aså-banen. Jeg husker ikke mere, om vi holdt på stationen, men ifølge køreplanen skulle vi gøre det. Det ser nu ikke ud til, at nogen venter på toget.*

Fortsættes i næste nummer.

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



Skovgårdsvej 5 · 8310 Tranbjerg J

Fax 86 29 99 34 · Mob. 40 54 34 09 · f.lekbo@mail.dk

Åbningstider: Man. 15.30-19 · Tors. 15.30-18 · Lør. 10.30-13  
eller efter aftale på telefon 40 54 34 09

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

Vi fører: Ade · 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 · REE · Elotrack · Dekas · Viesmann · Cobalt m.fl.  
Mange byggedele · Egen produktion af Felix modeller

## MODELBANE 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](http://www.modelbaneuropa.dk) eller ring  
Østergade 9 · Hadsten (v. stationen) · Tlf. 86915822



# www.nettog.dk ønske Glædelig Jul samt et Godt I

**HUSK!**  
Vores  
julekalender  
med et nyt  
godt tilbud  
hver dag



**märklin**

**29670 Start sæt \*\*\* NYHED 2012 \*\*\***

Diesellokomotiv Litra MY1100 fra Danske Statsbaner (DSB) udstyret med mfx dekoder med mulighed for indstilling af acceleration og bremseforsinkelse samt maksimalhastighed. Lydgenerator med diesel driftlyd, horn samt bremsepipen.

5 Polet motor med træk på 3 aksler

Belysning skiftende med kørselsretningen kan til og frakobles ved digital drift på F0. Desuden medfølger 3 passagervogne Litra B, 2. klasse med hver 4 aksler ligeledes fra Danske Statsbaner (DSB) alle vogne med forskellige vognnumre. Forsynet med kortkoblinger.

**Pris FØR 3279,- NU 2995,-**

**märklin**

**29450 Start sæt \*\*\* NYHED 2011 \*\*\***

Elektrolokomotiv Baureihe E 186 fra Railpool GmbH, München med indbygget fx-dekoder og center motor med 2 kardantræk på alle 4 aksler. Mulighed for indstilling af acceleration, bremse og indstilling af maksimal hastighed ved digital kørsel. Kan også bruges på analoganlæg. Front belysning skiftende med kørselsretningen kan til og frakobles digitalt (F0) Mange flotte påsatte detaljer, blandt andet 4 pantografer (til kørsel i forskellige lande med forskellig strømforsyning på køreledningerne) flotte og meget tydelige tryk på alle sider. Desuden medfølger 3 forskellige 4 akslede fladvogne alle fra Deutschen Bahn AG (DB AG) belæsset med forskellige 20 og 40 fods containere. Alle vogne og lokomotiv er forsynet med kortkoblinger. Samlet længde over puffer 69,7 cm - Epoke VI



**Pris FØR 2459,- NU 1699,-**

## Märklin 29539 Start sæt

Pakken består af følgende: Damplokomotiv BR81 Deutschen Bundesbahn (DB) i metaludførelse, udstyret med fx-dekoder, specialmotor og frontlys skiftende med kørselsretningen kan til og frakobles via F0. Desuden medfølger lukket godsvogn, lukket kølevogn, stolpevogn, højsidet åben godsvogn samt tankvogn "GASOLIN" alle Deutschen Bundesbahn (DB). Samlet toglængde 72,7 cm - Epoke III

**Pris FØR 2799,- NU 1849,-**



**märklin**

**78450 Suppleringsæt \*\*\* NYHED 2011 \*\*\***

Udvidelsessæt "Containerterminal" bestående af: 4 akslet fladvogn Deutsche Bahn Cargo type Rlmms belæsset med 40 fods container, 4 akslet fladvogn Deutsche Bahn type Rlmms belæsset med 2 forskellige 20 fods containere 1 Containerterminal som byggesæt. (Lim medfølger ikke) Begge vogne forsynet med Relx koblinger, samlet længde på vognsæt 32,0 cm. Desuden medfølger følgende C skinnetil-



behør: 5 ligeskiner 24188, 4 ligeskiner 24172, 1 højre sporskifte 24612, 1 udligningsbue skinne 24224, 1 stopbom 24977. Udvidelsessættet kan bruges selvstændigt eller sammen med start sættet 29450 der ligesom nærværende sæt giver mulighed for at lave sin egen containerterminal.

**Pris FØR 738,- NU 449,-**

# For alle vores kunder en lyttår med disse gode tilbud

**märklin**

**60653/36W Mobile Station II komplet**  
med 36 watt transformator og tilslutningsenhed  
for alle skinnetyper. 1,9 Amp Mobile Station II håndholdt styreenhed  
med direkte styring af op til 11 lokomotiver. Mulighed for op til 16 funktioner  
pr. lokomotiv. Mobile Stationen kan endvidere betjene op  
til 320 digitale sporskifter eller signaler. Belyst (nød)stop funktion til  
øjeblikkelig stop af alle lokomotiver på banen. Mobile Station II kan ikke tilkobles  
tidligere Mobile Station I tilslutningstilbehør. Tilslutningsboks 60113 for tilslutning  
til Märklin C Skinner, K skinner eller Trix / MiniTrix skinner. NYT FRA  
STARTSÆT LEVERES UDEN ÆSKE.

Pris FØR 1850,- **NU 499,-**



**märklin**

## C skinner & tilbehør

24064 – Normalpris 25,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>21,75</b>
24071 – Normalpris 28,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>22,25</b>
24077 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>16,50</b>
24094 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>16,50</b>
24088 – Normalpris 161,00	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>49,00</b>
24107 – Normalpris 18,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>18,25</b>
24115 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>16,50</b>
24130 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>8,00</b>
24172 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>15,00</b>
24188 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>15,00</b>
24194 – Normalpris 90,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>69,50</b>
24206 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>16,00</b>
24207 – Normalpris 20,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>16,50</b>
24215 – Normalpris 21,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>16,50</b>
24224 – Normalpris 22,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>17,50</b>
24229 – Normalpris 28,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>22,50</b>
24230 – Normalpris 23,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>17,50</b>
24236 – Normalpris 28,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>23,00</b>
24360 – Normalpris 39,50	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>29,00</b>
24294 – Normalpris 90,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>69,50</b>
24330 – Normalpris 31,75	
<b>Vores pris kun</b> .....	<b>24,50</b>

**märklin**

## 29640-TS1 Togsæt \*\*\* NYHED 2012 \*\*\*

Komplet togsæt bestående af damplokomotiv Baureihe 50 med kabinetkultender fra Deutschen Bundesbahn (DB) med mfx dekoder, lydgenerator med driflyd, fløjte, kulvskovling, bremsepipe og mange flere lyde. 5 polet motor. TELEX kobling med mulighed for afkobling af vogne. Hertil medfølger 5 forskellige godsvogne: 2 Akslet lukket godsvogn type Glt 23 med høje skydedøre, 2 Akslet skydetagsvogn type Kmmks 51 med bremseplatform og bremsehus, 2 Akslet åben højsiddet godsvogn type Omm 37, 2 Akslet øl kølevogn "Fürstenberg", 2 Akslet stolpevogn Plmms 58  
NYT FRA STARTSÆT LEVERES UDEN ÆSKE.

Pris FØR 3704,- **NU 2599,-**

**märklin**

## 29640-TS2 Togsæt \*\*\* NYHED 2012 \*\*\*

Komplet togsæt bestående af damplokomotiv Baureihe 03 fra Deutschen Bundesbahn (DB) med mfx dekoder, lydgenerator med driflyd og mange flere lyde. 5 polet motor. Belysning skiftende med kørselsretningen kan til og fra kobles digitalt via F0. Yderligere kan gangtøjsbelysning separat til og frakobles digitalt. Hertil medfølger 3 forskellige passagervogne.: Passagervogn 1. Klasse type A4üm-61, Passagervogn 2. klasse type B4üm-63, Passagervogn 2. klasse type B4üm-63 - alle udstyret med kortkoblinger, indretning. Epoke III.  
ENGANGSSERIE. NYT FRA STARTSÆT LEVERES UDEN ÆSKE.

Pris FØR 3949,- **NU 2799,-**

**märklin**

## 29450-TS2 Togsæt \*\*\* NYHED 2011 \*\*\*

Komplet togsæt bestående af Elektrolokomotiv Baureihe E 186 fra Railpool GmbH, München med indbygget fx-dekoder og center motor med 2 kardantræk på alle 4 aksler. Kan også bruges på analoganlæg. Front belysning skiftende med kørselsretningen.  
NYT FRA STARTSÆT LEVERES UDEN ÆSKER.

Pris FØR 1968,- **NU 999,-**

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

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

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

# Nye byggematerialer til modelbanen



Byg huse og bygninger efter dine egne forestillinger. Her er en moderne landbrugshal. Foto Juweela

Tekst: Flemming Søeborg

Det er lykken at være modelbygger i disse år. Der kommer hele tiden nye, spændende ting på markedet.

Nogle af de seneste nyheder er mursten, tagsten, plader, fliser og sten til pladser m.v. Det er firmaet Juweela fra Tyskland, der har lanceret en række nyheder til den ægte selvbygger. Sortimentet er meget bredt og strækker sig over flere skalaer, fra 1:87, 1:72, 1:48, 1:35, 1:32 til 1:24. Materialerne er også vidt forskellige – der er nemlig tale om mursten af keramik, tegltage (i plast), bølgeplak i forskellige størrelser (plast), figurer af hvidmetal, diverse godsletter af naturmaterialer – roer, kartofler, briketter, sandsække m.v. – som nævnt i mange størrelser og udgaver.

Murstenene ligner almindelige mursten med spil i farverne, i hvert fald i de blandede H0-sten. Meningen er, at man således selv kan bygge sit eget hus, mure eller lignende. Det er lidt nemmere at

bygge i 1:32 end i 1:87, så derfor har jeg nøjedes med at bygge en lille mur af stenene. Stenene kan limes med hvid lim, men det er svært at få lavet fuger på denne måde. Murstenene kan knækkes med fingrene, hvilket er nemmere, end det er at knække rigtige mursten!

H0-murstenene måler ikke mere end 2,8 x 1,3 x 0,8 mm. Det er tyske sten – danske er en smule mindre og måler 2,58 x 1,21 x 0,61 mm i 1:87. De er derfor lidt vanskeligere at bygge med – faktisk skal man nok bruge en pincet ved opmuringen.... Man kan nøjes med at lave



Byggeaffald - her i form af H0-mursten fra Juweela. Foto Spor og baner



Mursten i 1:32 - nemme at bygge en mur med. Foto Spor og baner

nogle stabler af mursten eller bruge dem som last på lastvogne – eller som bunker ved nybyggeriet som ved herpas nye hus under bygning (se Spor og baner nr. 5).

Kartoflerne i 1:32 kan 'konverteres' til sukkerroer i H0, hvilket de passer glimrende til. Med lidt hvid lim har jeg fastgjort dem til den lille anhænger til den grå Ferguson fra Wiking, hvilket giver et autentisk træk fra roekampagnerne. Evt. kan man tilføje lidt jordfarve og mudder i form af tørpulver.

Juweelas produkter er netop kommet på markedet, og det bliver spændende at se hvilke modeller, der bliver bygget af de små mursten og andre materialer. Se hele udvalget på [www.juweela.dk](http://www.juweela.dk), der også har en forhandlerliste.



Der er forskellige tagmaterialer i sortimentet såsom bølgeplader, tagsten m.v. Foto Spor og baner



En ladning sukkerroer på vej til fabrikken - faktisk er det kartofler i 1:32, men de passer godt som roer i H0. Foto Spor og baner



# Witzel Hobby



## MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

### Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:  
[www.witzelhobby.dk](http://www.witzelhobby.dk)

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



# Ny spor 1 klub på Fyn

Stefan Hupfeldt ved sit nuværende modulanlæg



En V200 brummer af sted på Stefans anlæg

*I dette rum skal klubanlægget bygges*

En ny klub for den voksende skare af spor 1-kørere har set dagens lys. Det er spor1klubben, der nu har fundet lokaler på den gamle hovedvej A 1 lige øst for Odense (ved Marslev). Stefan Hupfeldt er sammen med bl.a. Niels Hansen fra Dalmose på Sjælland gået i gang med at sætte et værksted i stand, således at der kan opstilles et større modulanlæg med tilknyttet rum til reparationer.

*- Hvor stort er rummet?*

- Det er 12 x 18 meter – det er pænt stort, så vi kan have en hel del moduler her.

*- Og har I modulerne parat?*

- Jo, vi har en del. Jeg flytter alle mine hertil, og så skal vi selvfølgelig i gang med at bygge en hel del mere – spor 1 fylder jo godt op. Men det er jo det skønne ved spor 1 – her kan man rigtigt nyde togene, detaljerne og suset, når materiellet får lov at strække ud – størrelsen betyder noget!

*- Hvor mange er I i klubben?*

- Foreløbig er vi fem-seks stykker, men vil skulle gerne op på det dobbelte antal medlemmer, således at vi kan få udrettet

noget – og så der bliver råd til huslejen. Jeg er sikker på, at der er mange, som har noget spor 1-materiel, som de ikke har mulighed for at køre med, men det vil de kunne her. Og vi vil være helt åbne for alle – hvad enten de kører dansk eller tysk eller noget helt tredje, skal de være velkomne. Vi vil have forskellige typer af medlemskab – fra de helt passive til de meget aktive, fortæller Stefan. Niels tilføjer, at en del af anlægget skal

udstyres med køretråd, så både han, Stefan og eventuelle andre kan se deres ellokomotiver køre med pantograferne oppe som i virkeligheden. Driften er dog digital.

Interesserede kan kontakte Stefan Hupfeldt på 61664251 eller se på [www.spor1klubben.dk](http://www.spor1klubben.dk).



*Klubben får tilholdssted i bagbygningen her på Nyborgvej ved Langeskov*

Danmarks største specialforretning i modeltog ønsker alle kunder et

# God jul og et godt nytår

Hos os finder du altid et stort udvalg i spor

G · O · 1 · HO · N · Z



**TRIX**

**kibri**

**VOLLMER**

**Viessmann**  
Modellspielwaren GmbH

**WIKING**

**herpa**

**Massoth**

**märklin**

**NOCH**  
...wie im Original

**HELJAN**

**FLEISCHMANN**

**POLA**

**PECO**

**PIKO**  
HO

**Roco**

**FALLER**

**evergreen  
scale models**

**EISENBAHN  
KURIER**  
VORSTUß UND MODELL

**hobbytrade**

**LEMKE**  
Collection

**Digital plus**  
by Lenz

**BREKINA**  
AUTOMODELLE

**HO**  
Modell  
1:87

Faszination Schmalspur  
**BEMO**  
ANSPRUCHSVOLLE SCHWEIZER UND DEUTSCHE  
SCHNALLSPUR-MODELLBAHNER

**BRAWA**  
LIEBE ZUM DETAIL

**BUSCH**

**KOMBIMODELL**

**LGB**

**LokSound**

**Uhlenbrock Elektronik**

# Kystbanen

**- fordi vi har det!**

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

# Nye danske biler i spor 0/skala 1:43



Volvo 210 med D.D.S.F.-påtryk i 1:43. Til sammenligning en HO-model fra Brekina.

De danske modeller fra Skandinavisk Modeltrafik er måske nok lidt oversete, ganske ufortjent. I firmaets serie 'The Nordic Collection' er der udsendt nogle flotte modeller – ikke mange endnu, men serien vokser stadig. Helt aktuelle er Ford Escort 'Politi' samt Volvo Duett 'Vredestein' (hollandsk dækfirma med dansk reklame). Endvidere er den samme Volvo-varevogn udsendt med D.D.S.F.-påskrifter og malteserkors, en meget vellykket model, tillige med en model fra Illums Bolighus. For en del år siden kom VW T1 'Rugbrødet' som Tuborgbil og Renault 4 som postbil.

Som basismodeller anvender firmaet kvalitetsmodeller fra firmaer som Troféu, Vitesse og andre. Finishen er perfekt med

flerfarvetryk, og som et særkende har de



Modellen findes også som varevogn fra Illums Bolighus. Bemærk nummerpladen.



Ford Escort som nyere politibil, også i 1:43.

danske biler korrekte nummerplader ud over de flotte påtryk som f.eks. D.D.S.F.-bilen.

Skandinavisk Modeltrafik er ikke noget helt ukendt firma – det var ejeren af firmaet, Rolf Poulsen, der tilbage i 1980'erne indledte arbejdet med dansk modeltog i korrekt målestok og gengivelse, da han som Lima-importør fik sat gang i produktionen af MZ- og senere MR-modellerne – modeller, der satte nye standarder på modeljernbaneområdet. Igennem mange år fulgte en mængde vognmodeller, B/BD-vogne, Hbis-godsvogne og en mængde andre typer. Disse modeller betød et kæmpe skridt fremad for dansk modeljernbane, hvor de fleste ellers var henvist til selvbygning eller

ommalede, tyske modeller. Lima tabte til sidst pusten, og markedet i HO blev overtaget af andre – men der er stadig efterspørgsel efter de gamle MR-togsæt, så helt umulige var de ikke!

Skandinavisk Modeltrafik har nu helt helliget sig modelbiler, og der vil med tiden komme flere forskellige, danske særproduktioner. For god ordens skyld skal vi lige tilføje, at det er et engros-firma uden salg til private, men spørg efter modellerne hos din forhandler.

Spør og baner ønsker alle sine læsere en God Jul og et Godt Nytår - husk at få dit abonnement fornyet



## Mens vi venter...

... på Triangelvognene fra Heljan, kan vi nyde dette ældre billede fra Varde af en anden Triangel, nemlig en vogn fra VaGJ, fotograferet af Asger Christiansen på cykeltur Jylland rundt i 1972. Når man tænker på vore dages ensrettede, effektive og standardiserede jernbaner med få typer ensartet materiel, er det nok lidt svært for mange at begribe, at således så hverdagen på mange baner ud for 40 år siden. Om det var bedre, tja – nok har der til tider været hyggeligt i den gamle motorvogn, men hvis man dag ud og dag ind skulle trille af sted med behersket tempo på vej til og fra skole eller arbejde, har glæden i det lange løb nok været til at overse, nostalgji eller ej.

**Jule TILBUD**

Märklin  
1699,-  
999,-  
2998,00 kr.

**HUSK:** vi har butikken fuld af Jule TILBUD også andet end modeltog.

**HUSK:** vi holder jule HYGGE tog dag den 1. dec. fra kl. 9.30-15.00 hvor der er masser af TILBUD, men HUSK der er ingen købe tvang, men kom og få en hygge snak med andre tog folk, og der er kaffe på kanden og der serveres også GLØG & Æblekvar. Vi vil jer alle sammen en rigtig GOD JUL samt et GODT NYTÅR på gensyn i det nye år.....2018

**SAXØ**  
Kaj Lindbergsgade 51  
7730 Hanstholm

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

## Skab lys i mørket

Nu hvor de mørke aftener er over os, er det tid til at skabe lys på modeljernbanen.

### Nyhed fra Viessmann:

Lyskasser til montering i huse. Der monteres en lysdiode og en baggrund i kassen, hvorved der skabes individuel belysning i husene. Art. Nr. 6005 Med TV-simulering. Art. Nr. 5079.

Pris (art. 6005): 26,-



### Lamper fra Viessmann:

Forskellige modeller, både færdige og som samlesæt. Priseksempler:

6720: 26,-

6721: 23,-

6724: 30,-

### Togbelysning fra ESU:

Lamper til montering i lokomotiver og vogne, bl.a. Slutlygter og førerrumsbelysning.

Pris 51,-



### Lyseffekter fra Viessmann:

Svejselys, TV-simulering, flammer, lysstofrør-simulator m.fl.

Priseksempler:

5020: 104,-

5030: 124,-

5067: 151,-

### Signaler fra Viessmann:

Tyske standard-signaler i forskellige modeller, både færdige og som samlesæt.

Priseksempler:

6730: 70,-

6731: 60,-

6732: 67,-



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

Alle priser er vores faste lave priser, inkl. 25 % moms



Farvestrålende æske taler til helt små børn - det er ikke for tidligt at begynde med modeljernbanen...

# My World - en julegaveidé

Af Flemming Sæborg

Märklin har analyseret situationen for modeljernbanen og lavet et begyndersæt for de HELT små. Vi har afprøvet det – ud fra en voksens synsvinkel.

Et af problemerne for alle modeljernbaneproducenter (og dermed også for alle os andre!) er, at interessen for modeltog generelt er dalende. Det er ikke så underligt, for dels er moderne jernbaner for mange af os kedelige og uinteressante, dels er det besværligt at bygge en modeljernbane, og dels 'taler' modeljernbaner ikke ungdommens sprog. Märklin er en af de få virksomheder i branchen, der tager deres ansvar over for kommende generationer alvorligt – det handler jo trods alt om overlevelsen i en verden, hvor opmærksomheden konstant fænges af hurtige, smarte foreteelser af elektronisk art.

Märklin har igennem mange år prøvet at kapre de helt yngste for modeljernbanen – her kan man bare tænke tilbage på Alpha-

systemet, der foregreb C-skinnernes triumftog, eller diverse, primitive togsæt og 'universer'. Det seneste – og måske



En af mellemvognene på et Roco-Line spor - som det ses, er designet superenkelt, men genkendeligt.



*Egentlig gør ICE-toget en ret god figur fra denne vinkel - og det er vel også sådan, at børnene oplever det? Den røde "knast" på taget er modtageren.*

sidste forsøg – har omsider haft den fornødne effekt, i hvert fald hvad angår anvendelighed og succes: My World-konceptet. Märklin har her udviklet nye, fjernstyrede batteritog af meget simpel, men dog solid, holdbar og brugbar konstruktion.

Grundlæggende er der tale om et ICE-togsæt med fem vogne, hvoraf de to er fast sammenkoblede, samt om et godstog med et BR 216-lignende lokomotiv og primitive godsvogne. ICE-typen laves i et antal 'europæiske' bemalinger. Begge togsæt leveres med skinnesoal (C-skinners), fjernbetjening og batterier og er således køreklare på få minutter, en ikke ubetydelig fordel i vore dage. Ingen ledninger, ingen besværlige skinnelasker, ingen transformator, ingen irriterende koblinger, der filtrer sammen, ingen vogne, der er svære at sætte på sporet, ingen ting, der falder af. Alle vogne kobles sammen med magneter.

ICE-sættet, som vi har afprøvet, består af motorvogn fast sammenkoblet med mellemvogn, to løse mellemvogne samt en dummy-motorvogn. Straks, ovalen er bygget, batterierne isat og toget sat på sporet, kan legen begynde. Toget har

tre hastigheder i begge retninger. Dertil kommer lys i motorvognen samt tre forskellige lydeffekter (afgangsmeddelelse på tysk, horn og dørlukning). De enkelte vogne er voldsomt beskårne i længden, lige som dekorationen behersker sig til det mindst mulige for genkendelsens skyld. Alle tre mellemvogne har 1. klasses markeringer og sammesædenummerering, men ingen litrering i øvrigt.

Toget accelererer hurtigt og kører let rumlende hen ad sporet. Ved tryk for fartknappen øges hastigheden trin for trin, mens det standser øjeblikkeligt ved tryk på 'stop'. Ved 'bak' sænkes farten trin for trin igen. De forskellige effekter kan betjenes under kørslen. Jeg var lidt spændt på, om toget havde almindelige Märklin-hjul (og dermed ville kortslutte på toleder-spør), men det viste sig, at toget havde hjul af kunststof (med ret grove flanger) – og ingen bogier. Det er faktisk et sympatisk træk, for derved kan man (teoretisk) uden videre køre på toleder-spør. ICE-toget kan køre på Roco-Line-skinners, men der er lidt problemer ved tvangsskinnerne på grund af de store flanger. Motorvognen har træk på én aksel (med hæfteringe).

Som nævnt accelererer det hurtigt, og jeg nåede ikke at standse det i tide, hvorefter

det drøede ind i væggen. Det skete der intet ved – væggen holdt, og toget fik ikke en skramme. Overdelene er splint- og brudsikre, og der er ingen løsdeler, der kan falde af eller komme galt i halsen. Det er et meget robust og driftssikkert tog, Märklin har udviklet, og det vil kunne give den unge bruger ret stor fornøjelse – men det kræver meget hurtigt udvidelse med sporskifter og flere skinner, for selv det mest nøjsomme barn bliver hurtigt træt af et hvidt tog i evig rundtur rundt om juletræsfooten, lys og lyde eller ej. Her vil jeg ubetinget anbefale alle, der påtænker at anskaffe My World-sættet, at få fat i godstog, da der således er mulighed for at læsse forskelligt gods på vognene og dermed øge legemulighederne. Lydeffekterne bliver man hurtigt træt af, mens selve legen med toget og dets muligheder for rangering, af- og pålæsning m.v. må være hovedsagen.

I hvert fald er det et prisværdigt initiativ, Märklin har taget, og det er da også blevet belønnet med flere udmærkelser i udlandet. Som voksen køber skal man være opmærksom på, at nok kan togene også bruges på større anlæg, men de kan ikke kobles sammen med gængs modeljernbanemateriel. Hvis man begynder med My World, skal man ret hurtigt beslutte sig for at gå videre med det klassiske Märklin-materiel, hvilket skinnesystemet (C-skinners) også implicit antyder. Rækkevidden for fjernstyringen er seks meter, toget afbryder automatisk strømmen efter 60 minutter, og toget er som nævnt solidt og holdbart. Det er konstrueret således, at to tog vil kunne betjenes af samme fjernstyring ved en simpel omkodning på fjernbetjeningen og togene. Teoretisk kunne man også forestille sig, at nogle ville bygge togene om og bruge dem på en rigtig modeljernbane, men – hvorfor skulle man egentlig det, når der nu er så gigantisk et udvalg af modeller af rigtige tog at vælge imellem? Fordelen er fjernstyringen, men den kræver konstant opmærksomhed på et større anlæg. Så konklusionen må være: Det er en god begyndelse, men man skal ret hurtigt være parat med udvidelser i form af sporskifter og et tog mere. Så bider modeljernbanebacillen sig måske fast hos den unge modeljernbaneven in spe.

**Märklin My World. Art. nr. 29200.**

**Pris cirka kr. 400-450,-.**

# Af banen, her kommer vognbjørnen



Sporvogn afhentes med vognbjørn fra Svane Møllen remise i marts 1975.

Foto arkiv Tommy Jørgensen

Af Rolf Brems

Hvad er det, vil de fleste sige og måske med god grund, for det er efterhånden mange år siden, at man så dem på landevejen. For hvad var det da for nogle monstrøse giganter, man så snegle sig rundt i trafikken på små gummihjul, officielt med 15 km/t, men ofte lidt hurtigere.

Vognbjørne var navnet, også officielt. Ideen var importeret fra Tyskland, som allerede i 1930'erne\* benyttede disse transportere for at fastholde kunder, som fik deres gods pr. jernbane. De første vognbjørne kom i fast drift i Danmark i 1956 og var stationerede i flere steder i Københavnsområdet, men også i Vejle, Kolding, Esbjerg og Odense og andre byer. Jeg har mødt en af de personer, som kørte disse store og langsomme køretøjer, og som sikkert var ganske upopulære blandt bilisterne.

Erling Kristensen er 61 år og i dag førtidspensionist. Erling startede i DSB Gods i Odense i 1973, men havde allerede i årene forinden, ja faktisk fra 13-14 års alderen, været med som hjælper på lastbiler, som kørte fragt ud af Odense. Erling fik sit lastbilkørekort som 18-årig og kørte som fast medhjælper, var en periode vejarbejder, men vendte tilbage som chauffør, først som afløser, siden som fastansat. Dengang var det attraktivt at komme ind ved staten med sikkerhed i ansættelsen under gode og ordnede

forhold, noget man som chauffør generelt ikke var forvænt med.

I begyndelsen kørte Erling fragt og stykgods ud på forskellige ruter, der dækkede hele Fyn og Langeland. Kørslen



Erling Kristensen ved en af Scania-trækkerne, der tilhører Danmarks Jernbanemuseum.

Foto: Rolf Brems

foregik i mindre lastbiler. Med tiden blev det til en fast rute på Sydfyn i en trækker med sættevogn.

Da Erling begyndte, var vognbjørnen i Odense var allerede godt i gang, det var i øvrigt en privat vognmand Sivertsen, der i sin tid begyndte kørslen.

Trækkeren var parkeret i en garage, der lå

ved det nuværende tv2, og mandskabet, som altid bestod af to mand, blev udtaget blandt chaufførerne. Det var selvfølgelig ikke hvem som helst, der fik lov at køre vognbjørnen, fortæller Erling, for det første krævede det en vis erfaring, og for det andet skulle man have roen og tålmodigheden i blodet, med andre ord, man skulle lige have bevist sit værd som chauffør. Det var sidemandsoplæring, og det tog typisk to-tre uger, før man havde prøvet det hele og betjent virksomhederne. Staben, der kørte, var på en seks-otte mand, så det var ikke altid de samme to, som fik fornøjelsen. Det var en overchauffør, som stod for tjenestefordelingen, så ham gjaldt om at stå på god fod med.

Turene udgik selvfølgelig fra Godsbanegården. Vognene blev kørt op på blokvognen, hvor man i dag finder de to læssekraner. Læssekranerne blev i øvrigt de sidste år betjent af folk fra Godsdivisionen og dermed også af vognbjørnsfolkene. Intet var overladt til

tilfældighederne i hine dage, der var sågar en såkaldt ladespormand, som havde det overordnede ansvar.

Man havde også kunder i Svendborg og omegn. I begyndelsen havde man dog ingen vognbjørn stationeret der, det fik man først nogle år senere. Derfor udgik der transportere med godsvogne fra

Odense og til Svendborg. Det var noget af en tur ad den gamle hovedvej 9 med officielt 15 km/t. Med tiden fik Svendborg sin egen vognbjørn, og i Odense nåede man op på to.

Der hersker lidt tvivl om, hvilken del af køretøjet, der er vognbjørnen. For Erling er det hele vogntoget, som jo består af blokvognen og en trækker, og som næsten altid kørte sammen.

I Odense begyndte man med en Volvo og en blokvogn, som Erling husker som "tusindbenet" pga. de synlige hjul, som sad udvendigt på rammen. Fabrikatet har nok været SEAG, og den havde den fordel, at der var en midterplade ned gennem blokvognen, som kunne hæves og sænkes. Den var særlig velegnet til at læsse og losse transformatorer. Blokvognen blev kørt ind under transformatoren, som så blev løftet fri af fundamentet og vice versa.



Transport af CI-vogn på to vognbjørne gennem Middelfart - en krævende opgave.

Foto: Erling Kristensen

lavet tvangsruiter, veje med lave broer og smalle passager var jo udelukket. Det var noget andet med lavthængende ledninger. Man medbragte altid et forstørret

slæbeger. Med fulde omdrejninger var hastigheden som en snegls. Da den nye omfartsvej blev anlagt, tog kommunen kontakt til DSB med henblik på at indrette vejen med passende frihøjde til disse transporter.

Blokvognen var trykluftbremset fra trækkerens bremsesystem, og for at bremserne ikke skulle løbe varme, skulle man vælge et passende gear, når det gik ned ad bakke. Igangsætning var hårdt for koblingen, der skulle files noget, når der var fuldt læs, og man holdt på et skrående plan. Sjældent kom man op i de høje gear. Scania-trækkeren havde ti gear, fem fordelt på høje og lave, med fuldt læs kørte man i tredje eller fjerde gear i den lave stilling på lige landevej.

I Odense betjente man adskillige kunder. En af dem var et firma på Snorresvej, men også Odense Vingård, både den gamle på Klostervej og den nye på Gl. Højmevej, fik vogne leveret. Det var en udfordring at levere vogne på Klostervej, da man skulle bakke ind fra gaden. Det skrånede kraftigt, hvor godsvognen skulle tømmes. Firmaerne Specialbeton og Holbecks Fajance var også gode kunder. Også Jeka, som havde til huse, hvor Føtex Bolbro i dag har hjemme, fik vogne leveret, og bag Føtex finder man stadig sporene i asfalten. Vognene, der blev leveret hertil, var hele vognladninger, der blev solgt direkte fra godsvognen, fortæller Erling. Sukkerkogeriet i Odense havde tre-fire vognbjørnsspor. Nogle var faste, men der var også midlertidige spor. Transporterne hertil var bl.a. æbler og kartofler fra Københavns Frugtauktioner og vogne fra Italien.



Før kørslen fra Middelfart til Kauslunde med CI-vognen. Foto: Erling Kristensen.

Senere anskaffede man sig en Scania Vabis 110, som havde tandemstræk. Vægten blev forøget med blyklodser på midten og kom op på 21 tons. Pga. tandemstrækket, altså en slags bogie på baghjulene, som vi kender det fra jernbanevogne, blev den meget stiv at køre med, hvilket betød at den på glatte eller grusede overflader helst ville køre ligeud.

Med en samlet vægt på 70 tons og en højde på cirka 4,5 m skulle kørslen med vognbjørne koordineres og planlægges forstået på den måde, at man ikke kunne vælge hvilken som helst rute. Som hovedregel var der til transporterne

kosteskaft, hvor hjælperen så kunne løfte ledningerne, mens vogntoget passerede. Havde kommunen spærret en vej af pga. vejarbejde, var det vigtigt, at mandskabet fik sådanne oplysninger, da man ikke lige kunne vende med vogntoget. Det rigtige gear skulle vælges, inden man kom til en bakke, hvad enten det gik op eller ned. Op ad bakke foregik i laveste gear, fortæller Erling, bl.a. husker han turen med tankvogne fra Svendborg Godsbanegård op ad Dronningemaen til Svendborg Vinkompagni. Det foregik i skridttempo ad den stejle og snoede vej. Blev man alligevel nødt til at standse, skulle bilen i



En udenlandsk godsvogn trækkes op på vognbjørnen i Taastrup. Foto: Rolf Brems

De midlertidige spor var nogle enkle sporrammer, som i forvejen var lagt ud. De blev benyttet af firmaer, som kun skulle have vogne bragt ud i en begrænset periode eller til nye kunder, som måske lige skulle se transportformen an. De faste spor blev lagt i asfalten, typisk havde de en længde på 10-12 meter. Blokvognen blev sjældent efterladt hos kunden. Ideen var selvfølgelig at hensætte vognen hos kunden, så denne kunne disponere over godsvognen. Ved tømning af f.eks. en tankvogn var det mere tidsbesparende at vente på, at kunden fik tømt vognen frem for at losse og så måske dagen efter køre tilbage for at læsse den. Derfor kunne det være forbundet med en vis ventetid at være vognbjørnschauffør.

Odense havde også kunder i oplandet, bl.a. Skeby SÅmaskinefabrik i Bogense (i dag Fiona). De havde to faste spor og fik Kbs-vogne leveret. I Fraugde fik plovfabrikken ligeledes Kbs-vogne, så deres plove kunne sendes ud i verden. Det var for øvrigt her, at en godsvogn under aflæsning kørte igennem væggen og havnede direkte i produktionshallen, heldigvis kom der ingen mennesker tilskade. Bygningen rummer i dag Harald Nyborgs lager. Thriges Fabrikker, et stenkast fra Odense Banegård, fik vogne leveret til transport af transformatorer.

En stor kunde var Lindøværftet. Erling husker, at de havde en sending på 23 vogne, hvor lasten bestod af en ankerkæde til et nybygget skib, og med en to-tre ture pr dag blev det til nogle dage på samme rute. Motordele blev også leveret ud til værftet. Aflæsningen var her lidt mere pragmatisk, der var ingen spor eller

sporrammer, godsvognene blev bare rullet ned på jernplader, hvilket absolut ikke var efter forskrifterne.

Vognbjørnskørslen i Odense var forskånet for alvorlige uheld, men for Erling var det tæt på en væltet tankvogn, da denne, som



Transport på Gl. Køge landevej førhen et almindeligt syn. Foto: Arkiv Tommy Jørgensen

var halvfylt, kom i svingninger, fordi indholdet skvulpede. Med det relativt høje tyngdepunkt var vognen ved at vælte, men det skete heldigvis ikke.

Den anden blokvogn, som Erling kørte med, var en Draize. Den var let genkendelig på alle sine hjul, Ikke fordi den havde flere, men fordi de sad udvendigt på rammen. Siden fik man en Cometto, en italiensk bygget, som havde nogle af sine hjul siddende indvendigt på rammen. Cometto'en havde hydrauliske ramper,

hvilket var en mærkbar lettelse for operatørerne, som ellers skulle hæve og sænke disse manuelt. Cometto er i øvrigt i dag leverandør af specialbyggede blokvogne, der transporterer alt lige fra skibe og bygninger til rumraketter.

Hjulene på Draize-blokvognen og måske på de andre var en såkaldt Trilex-type, som bestod af tre sammensatte trekkanter, som kunne skrues fra hinanden ved dækskift eller reparation.

Spillet til at trække godsvognen op på blokvognen var fra en trawler, for det var rigtig mange kræfter, der skulle til for at hive en godsvogn på 40 tons op ad disse ramper, fortæller Erling. Det gjaldt derfor om at holde en god afstand, hvis wiren bristede. Selve håndtagene til at betjene spillet sad i førerhuset. Det foregik med koblingen. Chaufføren i førerhuset og hjælperen skulle altid have øjenkontakt ved læsning og losning. Hjælperen måtte selvfølgelig ikke gå bag om vognen, når den kørte på rampen.

Når en godsvogn havde været transporteret på en vognbjørn, skulle

den altid i følge forskrifterne efterses af vognopsynet, før den måtte tages i brug igen.

Af specielle ture husker Erling, da han hentede jernbanemateriel ved færgen i Nyborg. Det skulle køres til Fåborg. Det var museumsmateriel til SFVJ. En anden tur var med passagervogne til Middelfart. De blev transporteret på to sammenkoblede blokvogne med en bogie på hver blokvogn. Under oliekrisen i 1973 kørte Erling et udrangeret damplokomotiv (R 959) til

Albani Bryggerierne, som skulle bruge damp. Det var nok ikke vægtmæssigt helt efter forskrifterne, siger Erling med et skævt smil.

Når Erling i dag tænker tilbage på sin tid som chauffør, er det med en vis glæde og stolthed, men sporene, om man så må sige, har sat sig i kroppen. Det var koldt og hårdt og til tider slidsomt for kroppen, og der var mange tunge løft med bl.a. ramper.

Vognbjørnene blev udfaset i oktober 2000 nogenlunde samtidig med afhændelsen af DSB Gods. Erling blev forflyttet til Taulov og vendte tilbage til de almindelige lastbiler, dog kun for en kort periode.

\* I Tyskland kaldes vognbjørnen for en 'Culemeyer' efter opfinderen, Dr. Culemeyer.



Brochure fra DSB 1966

## EpokeModeller



LNJ Bivogn I numrene: SP Sp21, Sp 22, SP 23, Sp26  
Ganske lille ommalet serie- Kun direkte hos os



8750  
Pige i gulkjole på cykel



VWT119  
Nimbusservice



874073  
Bedford O Stjernen



875028  
Postbud på cykel

Webshoppen er altid åben:  
[www.epokemodeller-online.dk](http://www.epokemodeller-online.dk)

info@epokemodeller.dk  
+45 20220449

# Det sker

## Tid og sted:



8. december:

Juletræer gennem  
Grejsdalen.

[www.museumstog.dk](http://www.museumstog.dk) eller [www.klk.dk](http://www.klk.dk)

8., 9. og 15. december:

Nordsjællands Veterantog  
Juletog Hellerup-Helsingør-Skibstrup.  
se også [www.veterantog.dk](http://www.veterantog.dk)

9. december Limfjordsbanen

Aalborg-Skørping. Kørsel med diesellokomotiv.  
[www.limfjordsbanen.dk](http://www.limfjordsbanen.dk)

15.-16. december: Juletræstog og sporvogne.  
København H. – Hvalsø (-Skjoldenæsholm).  
Damp og sporvogne. DSB Museumstog.  
Nærmere information [www.museumstog.dk](http://www.museumstog.dk)

16. december:

Juletog Aarhus H. – Ryomgård  
[www.museumstog.dk](http://www.museumstog.dk)

16. december:

Juletog Esbjerg-Tønder.  
[www.veterantog-vest.dk](http://www.veterantog-vest.dk)

2. februar 2013:

Modeltogs-byttemarked i Højer.  
Højer hus, Ballumvej 10, 6280 Højer.  
Information: [jbmp@bbsyd.dk](mailto:jbmp@bbsyd.dk)

Kig på de respektive hjemmesider for at finde  
køreplaner, billetpriser m.m.

Med forbehold for ændringer.



Vinter i Svendborg 19. marts 2001. Foto: Flemming Søeborg

# Juveler til modeljernbanen!



Ekstremt små dele, her fotograferet mod den mørke efterårshimmel for at vise, at der faktisk er "luft i gennem".

Tekst og fotos: Vagn Holstein

Som omtalt i de sidste nummer af Spor og Baner er Kasper Bang Jensen kommet "på banen" igen med en serie detaljer til udsmykning af vores allerede flotte modeller, derfor udtrykket "juveler", for her er tale om dele i en hidtil uset detaljeringsgrad!

Kasper forlod som bekendt hobby trade i 2011 for at starte sit eget ingeniørkonsulentfirma Dekas, som siden har arbejdet med alt muligt andet end modeltog. Kasper har længe været en ivrig modelbygger og stod og savnede forskellige dele til at færdiggøre eller forbedre modeller med. I første omgang blev det til drejede buffer og bufferplader til bl.a. Heljan My og lyntoget samt bufferplader, som f.eks. kan bruges til ældre hobby trade godsvogne.

Udover de drejede dele blev Kasper opmærksom på en ny støbeteknologi

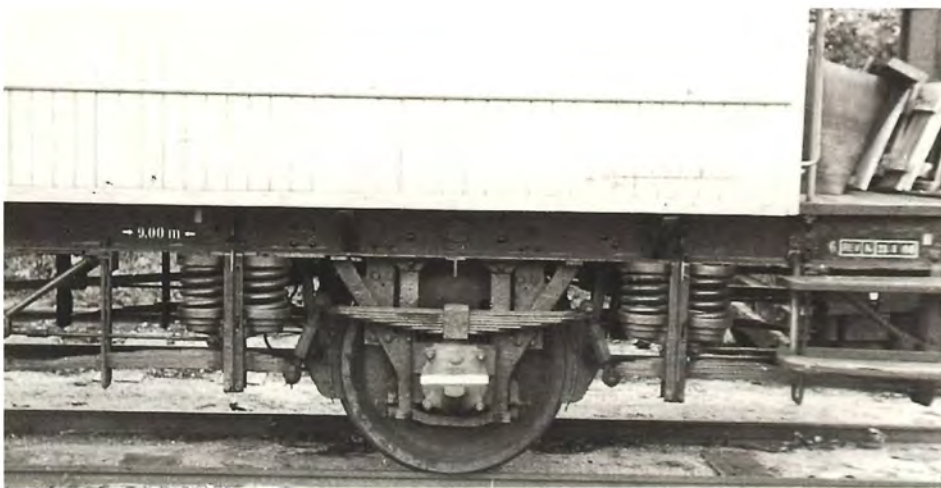
eller rettere en ny kombination af kendt teknologi, som et firma i Sverige har patenteret. Den inspirerede ham til at gå i gang med tegne netop de dele, som han selv kunne bruge, dog med et øje for hvad andre også kunne få brug for.

Teknikken, der anvendes, er en videreudvikling af den ældgamle støbeteknik "lost wax" eller "cire perdue", en metode, som har været anvendt i århundreder til støbning af alt fra statuer til smykker. Metoden er baseret på fremstilling af en model (positiv) i voks, som med passende indløb omstøbes med et keramisk materiale. Herefter smeltes voksen ud enten i en separat operation eller af det flydende metal, som efterfølgende hældes i det fremkomne hulrum (negativ). Efter at metallet er størknet, slås keramikformen i stykker, og emnet er færdigt. Tidligere var denne metode tidskrævende og omstændelig, så emnerne blev ganske dyre. Vi har før set lost wax dele i modelbane branchen, men det interessante ved den nye metode er at voksmodellen (positiv) nu fremstilles direkte fra et CAD program. Dermed skæres et led ud af processen, som bliver en hel del billigere, da der ikke skal fremstilles formværktøj til voksmodellerne. En yderligere fordel ved den nye proces er, at der kan laves dele af en helt uset kompleksitet og kvalitet: Dele helt ned til 0,3 mm tykkelse er mulig. Det hænger også sammen med valget af bronzelegering.

Disse nye muligheder har Kasper udnyttet: Først med en serie af forskellige puffere og trin, men han har for alvor demonstreret mulighederne med de seneste produkter: Torpedoventiler, hvor der er åbent under båndet i midten som i virkeligheden. Toiletventil med hul hele



P. Hansen fjederen monteret på en Hobbytrade vogn, holdt på plads uden lim!



P. Hansen fjeder på en Cv specialvogn, fotograferet i Rungsted 1965 (foto: Vagn Holstein).

vejen igennem, og sprængværksknuder til personvogne med gennemgående hul til en 0,5 mm tråd, som letter monteringen. For slet ikke at tale om Hansen Fjedre,

hvor fjedrene er åbne, og selv de tyndeste bøjler er med! Netop Hansen Fjederen er uhyggelig svær at lave selv, så den ser bare nogenlunde ud. Nu kan man opgradere sin

hobby trade Cu eller MM-modellers Cv med denne komplicerede konstruktion for under 200 kr.! Jeg var fuldkommen paf, da jeg så den for første gang, og det er jeg faktisk stadig, det er finere end det fineste smykke arbejde - rene juveler! Man kan med rette argumentere, at luft gennem torpedoventiler og toiletventiler ikke bringer noget væsentligt bidrag til selv de fineste modeller, og Kasper har også gjort det ligeså meget for at vise, hvad teknikken kan. Hansen Fjederen viser vejen frem til komplekse produkter, som ikke tidligere lod sig fremstille industrielt, mulighederne er uendelige! Dekas fungerer allerede som underleverandør til flere småserieproducenter ved siden af salget til private gennem diverse hobbyforretninger.

Se hjemmesiden [www.Dekas.dk](http://www.Dekas.dk)



Pufferhoved monteret på en hobby trade Qe. Det ses tydeligt, at den oprindelige puffer sidder for langt inde, der skal skæres 1 mm af hylsen og bores op med 0,6 og 1 mm bor for at få den rigtig på plads. De burde have været brunerede.



Støbt pufferhoved på en Cle fra hobby trade pynter gevaldigt.



Postvognstrinet monteret på en støbning til en Dm postvogn fra DF modeller.



Det pynter gevaldigt på Heljans lyntog med de nye Dekas puffer, sammenlignet med en original til højre.



En meget flot vogn, her endnu med toiletvinduer i gangsiden.

## Første industrielle, danske tagryttervogn!

Anmeldt og fotograferet af Vagn Holstein

Som vi skrev i nummer 4, var Cm en vigtig vogntype på virkelighedens baner. Det er modeller af Cm derfor også. Hidtil har det krævet fingersnilde at bygge sådanne vogne enten helt fra bunden eller ved hjælp af byggesæt. Det er derfor glædeligt, at Heljan i begyndelsen af oktober endelig sendte deres tagrytter Cm-vogne på markedet. Den lange venten har ikke været forgæves, det er blevet til nogle meget flotte vogne: Det er første gang, en dansk tagryttervogn er blevet industrifremstillet, og det er første gang, at det er lykkedes at male en plastic industrimodel, så den vitterlig ligner en lakeret teaktræsvogn. Det sidste har krævet en del ekstra håndmaler-arbejde, hvilket betyder, at ikke to vogne er helt ens!

### Nye bogier

Heljan har lavet to nye bogier til disse vogne: Både den udødelige 2,5 m træbogier og 2,5m berlinerbogien, ifølge pålidelig kilde for at befordre fremstillingen af en Af-tagryttervogn\* og CP-teaktræsvogn en gang i fremtiden. Begge bogier er meget vellykkede med separat påsat bremsesøj og tværfjedre. Bogierne er udstyret med egerhjul som muligvis stammer fra Heljan's E-maskinetender, derfor at antallet af eger strengt taget for lille, men det er acceptabelt. Der er oven i købet plads til Märklin-hjul i de nye bogier! Men vognene

kører uden videre med de originale hjul på Märklin C-skiner. Heldigvis er Heljan gået bort fra de RP 25-hjul, som bogien blev vist frem med for ca. et år siden. En anden

### Køreegenskaber

Vognenes køreegenskaber er udmærkede helt ned til R1 (36 cm), fordi der er sørget for frit udsving for bogierne ved



En smuk gavl, men ærgerligt at overgangspladen mangler. Læg mærke til den okkerfarvede stribe på tagkanten: det skal illudere den træliste, som var skruet på hele vejen rundt langs tagkanten.

ting, der er forsvundet er strømoftag til belysning. Det er noget, vi vil beskæftige os med i en senere artikel.

at lave en udskæring i det nederste trin. Alverdens kortkoblinger kan monteres i normskakten, som virker bedre styret end i mange af Heljans tidligere personvogne.



### Fire toiletvinduer

Der er sket en dum fejl: Alle numre på nær 2051 har fået fire toiletvinduer! Denne gang det er ikke kineserne, der har fejlet, for de godkendelsesprøver, som Heljan har vist frem, har også fejlen. Heldigvis er det ikke svært at reparere: Af med taget, og med en vatpind gnubbes den hvide maling med almindelig husholdningssprit. Det tager sin tid, inden malingen giver sig, men med lidt tålmodighed går det. Lad være med at komme for meget sprit på, så det løber rundt inde i vognen, det kan ødelægge den flotte udvendige maling. Et andet ankepunkt er indretningens farve: Nu vi har taget af, er det fristende

at male sofaerne og "bagagenettene" mørkebrune og gulvet lysere brunt eller gråt. Resten har allerede en fornuftig okkergul farve, sådan som forbilledet var malet. Det ville være nemmere at male indretningen, hvis man kunne tage den helt ud, men det er lidt besværligt. Heljan har faktisk lavet en vejledning for hvordan man tager indretningen ud, men desværre har kineserne limet indretningen sammen, så den vejledning duer ikke. Hvis man vil have indretningen helt ud, kræver det lidt vold: Man starter med at tvinge siden ud i gangsidene, ud for skillevæggen i hele vognens bredde, så vinduerne kan komme op her, derefter forsætter man

På grund af de indslåede harmonikaer er der ingen problemer i kurver, skifter man til Heljans udslåede type (som burde være vedlagt), er der heller ikke problemer.

En detalje, som mangler, er overgangspladerne i harmonikaerne, det er en lidt underlig svips, idet Heljan har husket dem på alle deres tidligere personvogne. Harmonikaerne er halvt sammenslået, ikke helt så overbevisende, som dem Heljan forsynede deres stål vogne med. Hvorfor de ikke har kopieret dem, står hen i det uvisse. Harmonikaerne og pufferne er støbt i en underlig grå farve, som virker halvgennemskinnelig. Pufferne er i øvrigt meget flotte med gengivelse af nitterne på bagsiden.



*Trods mange anstrengelser for at opnå det modsatte ser vinduerne i tagrytteren ud, som om de ligger dybt, fordi de er malet hvide på indersiden. Tagrytteren er desværre blevet for lys*

hele vejen rundt. Det er vinduerne, som holder indretningen på plads.

### Tagrytteren

Heljan har valgt en meget kompliceret måde at lave tagrytteren på (seks dele), efter sigende for at få det bedste indtryk af de små vinduer. Det er også delvist lykkedes, men vinduerne er malet hvide på bagsiden for at simulere matteret glas. Det giver desværre indtryk af, at glasset sidder meget dybt, glassene burde nok have være matteret på forsiden. Det er tydeligt, at samlingen af tagrytteren har været en udfordring for kineserne: Det er ikke alle vogne, der har det, ganske vist lille, men karakteristiske tagudhæng langs rytteren. Tagrytterens farve er blevet lidt for lys.

### Undervogn

En nyskabelse på undervognen er armeringen, som er lavet af metaltråd bortset fra samleknuden, som er



*Bårestangen er flot gengivet og korrekt anbragt ved den første kupé i begge sider.*



Cmm 2404 forbilledet for Heljans Cmm-vogn (foto Hans True)

støbt i plast. Desværre er tråden ikke gennemgående i "knuden", hvilket betyder, at armeringen nemt buer ud til siden. Der er også en efterligning af dampvarmerøret, men det er ikke særlig vellykket og ser faktisk ud som en ekstra armering, lidt grå maling kan evt. hjælpe på udseendet. Ellers er der gengivelse af bremsesystemet, men ingen bremsseomstillere. Diverse skilte, som sad

på undersiden af vognkassen er udeladt, her er der mulighed for at den kreative modelbygger kan sætte sit personlige præg på modellen.

#### Seks numre

I denne omgang er teaktræs-Cm'erne kommet i seks forskellige numre, to med berlinerbogier og fire med træbogier. Især den ene med berlinerbogier er et

interessant valg: Cmm 2404. Denne vogn kørte helt til 1963 og var udstyret med styreledninger og koksfyre. Disse to ting mangler ganske vist på modellen, men med lidt fingersnilde kan det ordnes, der var bl.a. styreledningsdåser med Cc-vognene. Det må forventes, at Heljan på et senere tidspunkt sender Cm i vinrød bemaling på markedet.

#### Tak, Ulrik

Det er ret sikkert, at resultatet ikke var blevet så flot, hvis det ikke havde været for Ulrik Tarp Jensen, som har ydet stædig og ubetalt konsulentbistand til dette projekt, som til så mange andre af Heljans vogne. Det er bl.a. Ulriks fortjeneste, at teakfarven er blevet så flot.

\*) som den, der findes i Danmarks Jernbanemuseums samlinger.

Spor og baner ønsker alle sine læsere en God Jul og et Godt Nytår - husk at få dit abonnement fornyet

# Taastrup Togkælder

Kuldysen 14-16 · Tlf 21645296 · [www.spor23.dk](http://www.spor23.dk)

Taastrup Togkælder ønsker alle en god jul samt et godt nytår.

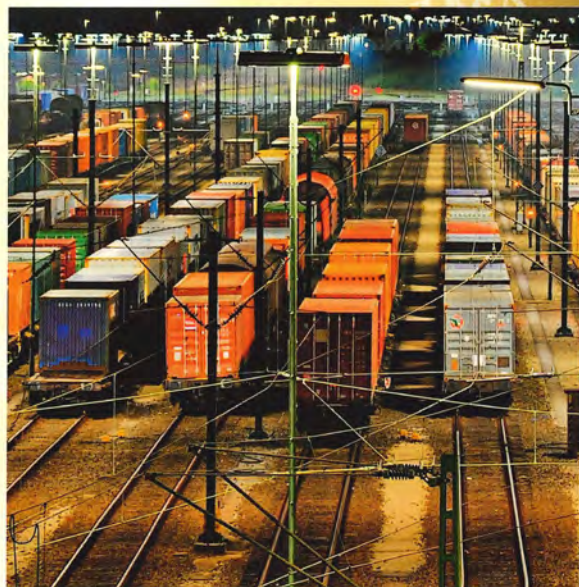
Taastrup Togkælder er forhandler af stort set alle fabrikater.

Taastrup Togkælder har et stort og bredt sortiment med alt der skal bruges til modelbanen.

Alle nyheder kommer på hylden ved fremkomst af varen.

Har vi ikke varen - skaffer vi den - hvis muligt.

Ombygninger og reparationer af alle slags udføres.



#### Åbningstider

Mandag.....	13-17,30	Torsdag.....	13-17,30
Tirsdag.....	13-17,30	Fredag.....	12-16,00
Onsdag.....	lukket	Lørdag.....	11-13,00
		Søndag.....	16-18,00

# Et brag af en messe

Tekst og fotos: Flemming Sæborg

Overskriften lyder måske voldsom, men tilstrømningen var stor til Togdillens hobbymesse i Valby-Hallen, og om søndagen fik alle deltagere en ekstra oplevelse, idet nabobygningen, en 108 meter høj gasbeholder, blev sprængt i luften med en mægtigt brag.

Men selvom der kom mange gæster, var handelen mere moderat, lød det fra mange sider – den økonomiske situation er stadigvæk ikke for god. Det er vel også sådan, at mange afventer, at nyhederne vil komme på markedet og derfor holder pengene tilbage.

Dog havde messens arrangør Lars Weidick en meget stor overraskelse – nemlig de første huse fra Matador-byen Korsbæk i H0 (se også nyhederne s. 49). Det er et oplagt emne at tage op i model, og det kan undre, at andre ikke for længst har fået idéen at lave disse huse i større stil. Vi vil gennemgå dem, når

de kommer på markedet. Heljan havde den gode nyhed, at E-maskinen kommer med nye numre og herunder også i udgaven med dobbeltskorsten, og at DSB-rutebilen er tegnet færdig og kommer i begyndelsen af det nye år. Arbejdet med tegningen af H-maskinen er i fuld gang, og fremstillingen af forme vil til sin tid blive tilrettelagt således, at produktionen af begge H-typer vil kunne lade sig gøre uden for store omkostninger. Det er en kæmpe-opgave, da de over 400 tegninger til maskinen skal identificeres og tegnes på ny på computeren.

Felderbanen kunne præsentere den velkendte model-cyklist med lys i for- og baglygter i LGB-størrelse; G-modulklubben, som stod lige ved siden af, var storkøbere af disse flotte figurer, som også er lavet i N og H0. Endvidere viste Jan Møller Holm Viessmanns nye skinstoppemaskine, der har en mængde tekniske finesser, som efterligner virkelighedens maskine. Desværre lod det sig ikke gøre at se den i funktion

på messen. Et herligt blikfang havde Togcenter medbragt – nemlig en helt intakt, klassisk Märklin-udstillingsbane med M-skiner og skarpe kurver, typiske Faller-huse i for lille målestok, mekaniske kontaktskiner og klikkende sporskifter og armsignaler. For os ældre i faget et dejligt gensyn med fortidens teknik, for de yngre måske en øjenåbner om, at tingene kan også fungere uden at være digitale. En stor ros til Theis Berantzino og hans medarbejdere for at have medbragt dette anlæg.

Der var selvfølgelig mange andre klubber, forhandlere og andre til stede på messen, og billedreportagen giver blot et lille indtryk af dette store arrangement, der – trods det vigende salg – alligevel giver grund til en tro på fremtiden. Modeljernbanen skal nok overleve – i det mindste nogle årtier endnu!



Witzels flotte huse i N og H0 med ruminddeling



Fra N-Modulgruppens anlæg



Set hos Felderbanen - Viessmanns nye stoppemaskine



Ole Vedel og Kim Nannestad fra Heljan

# Togmanden og Titanic

## Togkonstruktør fandt døden på Titanic

Den fynske togkonstruktør Jacob Christian Milling var på toppen af sin karriere, da han 10. april 1912 gik ombord på Titanic i den engelske havneby Southampton. Fire døgn senere omkom han i det iskolde hav, da Titanic ramte et isbjerg.

I dette og i næste nummer fortæller Spor & Baner den fascinerende historie om den danske maskininspektør, der tegnede flere epokegørende lokomotiver og togvogne for sin arbejdsgiver, Sydfynske Jernbaner. Jacob Chr. Milling var en af de 13 danskere, der var ombord på Titanic på den skæbnesvangre jomfrurejse. På 100-årsdagen for Titanics forlis udgav Forlaget Viborg bogen "Titanic – De Danske Fortællinger", som beskriver de 13 danskers skæbne før, under og efter forliset.

Som læser af "Spor og Baner" kan du købe bogen til en særlig læser-pris. Læs mere andetsteds i bladet.

Af Kristian Melgaard

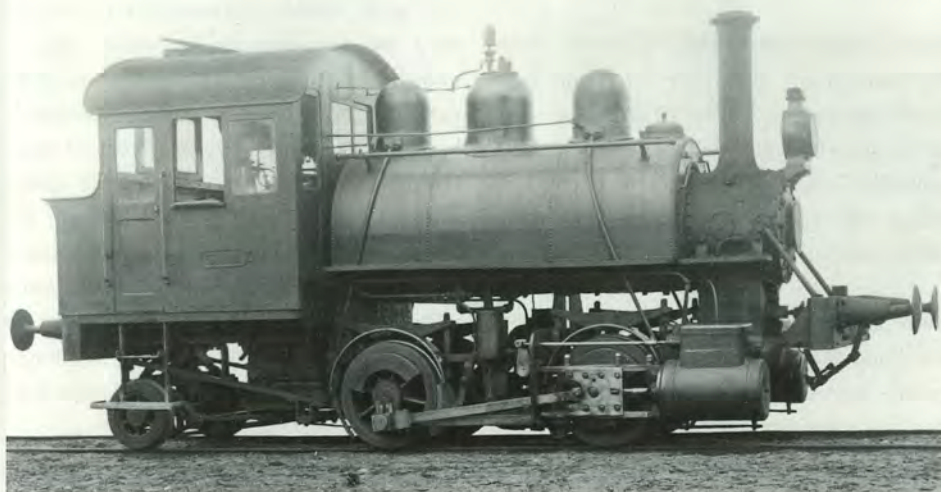
Jacob Milling var kun 48 år, da han gik ned med Titanic.

På det tidspunkt var han på toppen af sin strålende karriere som designer af jernbanemateriel for sin arbejdsgiver, Sydfynske Jernbaner.

Jacob Milling var født 25. oktober



Millings første konstruktion var lokomotiverne til Odense-Nr.Broby-Fåborg banen i 1906. Her holder tidligere ONFJ 25 omltreret til DSB Af 125 i Svendborg 1950 (P. S. Eilertsen).



Det første lokomotiv, som Milling indkøbte til Sydfynske, var rangerlokomotivet nr. 16, her fotograferet i Odense ca. 1902 efter påmontering af bagløber. (Danmarks Jernbanemuseum).

1863 i Fåborg og blev efter endt skolegang udlært som smed på Sydfynske Jernbaners værksted i Odense – det selvsamme værksted, som han senere skulle blive en driftig leder af.

Efter nogle år på Helsingør Skibsværft blev han uddannet som maskiningeniør og måtte som så mange andre til udlandet for at søge inspiration.

Efter en smut til Tyskland drog han over Atlanten til USA, hvor han i 1887 og ti år frem blev ansat ved en jernbane i Wisconsin og fra 1892 på en californisk jernbane som ingeniørassistent.

I USA fik han tætte personlige kontakter til lokomotivfabrikken Baldwin Locomotive Works i Philadelphia på den amerikanske østkyst.

Forbindelsen mellem den danske ingeniør og den amerikanske fabrik skulle få afgørende betydning for resten af Millings liv og virke. Det var nemlig et ønske om at genbesøge Baldwin-fabrikken, der i 1912 førte ham til Southampton og Titanic – men herom senere.

## Tilbage til Odense

Efter 10 år i USA vendte han i 1897 hjem og blev straks ansat som ingeniørassistent og senere leder af SFJ's vognværksted i Odense.

Året efter skulle Odense-Svendborg-banen have nyt materiel, og gennem en kontakt i Norge fik han gjort Baldwin interesseret i at afgive tilbud.

Baldwin var billigst ved licitationen, og SFJ anskaffede i alt tre lokomotiver – SFJ 16-18.

Som tak for ordren blev Jacob Milling udnævnt som firmaets officielle repræsentant i Danmark.

De tre lokomotiver fra Baldwin var de første amerikanske lokomotiver i Danmark – og faktisk også de eneste, bortset fra en serie på 16 D-maskiner, som DSB købte i 1919.

## Prærietog

Det første Baldwin-lokomotiv var et tenderlokomotiv til rangerbrug og lignede ikke noget andet på danske jernbaneskinner.

For det første var førerhus og vandtank malet grønne og havde et meget stort udhæng bag. Det medførte, at lokomo-

Syddfynske Jernbaner.

Maskinafdelingen.

Odense, d. 22 Marts 1908

Til

Mr. Drifts Direktøren

Odense

Jeg tillader mig herved at meddele, at Omkostningerne ved Bygningen af de nye Vogne have været

	As 14	B 29
Materialer:	14,652 Kr. 24 Qv.	11,070 Kr. 12 Qv.
Arbejds løn:	8,818 " 56 "	6,441 " 50 "

Falt: 23,470 Kr. 80 Qv. , 17,511 Kr. 62 Qv.

Orbødigst

J. C. Milling.

Millings opgørelse over omkostningerne ved værkstedets første nybygninger af vognmateriel: Personbogievognene SFJ Ab 14 og B 29. (Arkiv Lars Viinholt-Nielsen).

tivet havde den uheldige tilbøjelighed, at det ofte afsporede og ødelagde sporskifterne, hvorfor man satte en ekstra enakslet truck under førerhuset.

De to næste Baldwin-lokomotiver blev leveret i 1899. De var beregnet til persontransport, og lignede mest af alt de tog, vi kender fra wildwest-film – end ikke den store dybttonede fløjte manglede.

#### Vokseværk

Det Syddfynske Jernbaneselskab var den første privatbane på Fyn, og blev efterhånden også et af de største private jernbaneselskaber i hele Danmark.

Fra starten af Odense-Svendborg-banen i 1876 overtog syddfynske efterhånden en række både private og statslige baner i forpagtning og rådede til sidst over følgende strækninger:

Odense-Svendborg-banen – fra 1876

Ringe-Faaborg-banen (RFB) – fra 1882

Ringe-Nyborg Banen (RNB) – fra 1897



Det sidste eksisterende eksemplar af Millings store privatbanegodstogslokomotiv tidligere SFB 33 og DSB Df 130 holder her som Odsherredsbanens nr. 38 i Mårsø i marts 1969. (Lars Viinholt-Nielsen).



Udover lokomotiver tegnede Milling også togvogne. Her er den en af de nyeste med lodrette teakstave og hvælvet tag. Vognen blev bygget i 1910, og står fortsat stort set uændret på Danmarks Jernbanemuseum. (Foto: Asger Christiansen)

Svendborg-Nyborg Banen (SNB) – fra 1902

Odense-Nørre Broby-Faaborg Jernbane (ONFJ) – fra 1906

Svendborg-Faaborg Banen (SFB) – fra 1916

Alle disse baner blev drevet af SFJ med fælles personale og fælles materielbenyttelse, hvad der gjorde SFJ til en af landets største private jernbaneforvaltninger frem til statsbanernes overtagelse i 1949. Man havde et vist samarbejde med Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane (OKMJ) og Nordvestfynske Jernbane (OMB), og det medvirkede til, at selskabet på flere områder kunne drage virkelig fordel af stordriften bl.a. på det maskintekniske område.

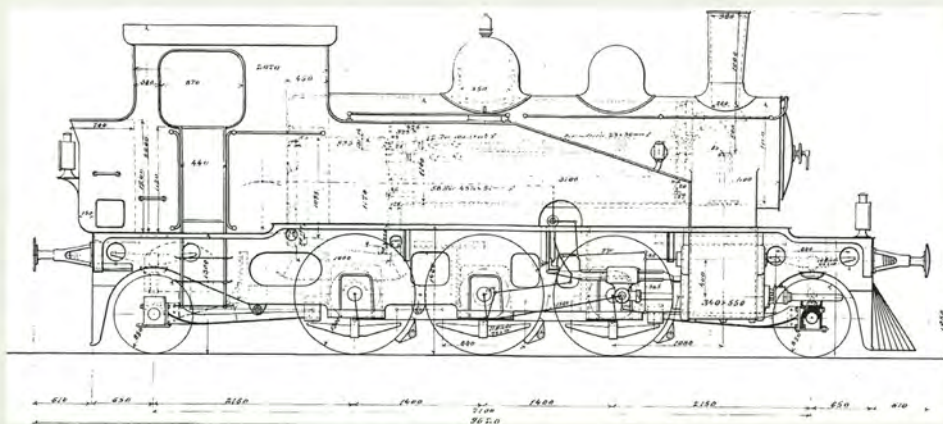
#### Konstruktør

I 1902 blev Jacob Milling udnævnt som leder af SFJ's værksteder i Odense, og

hans betydning for den maskintekniske udvikling på Fyn kan næppe overvurderes. Allerede i 1900 udtog han således patent på "Maskiningeniør Millings hurtigtvirkende Bremseventil", og i 1910 bad den fremtrædende tyske lokomotiv-fabrik, Henschel & Sohn i Kassel, om tilladelse til at bruge en af Millings konstruktioner – en omløbsventil på stempelglideren – til en leverance, som Henschel havde til Det franske Nordbaneselskab.

Men Milling havde også travlt derhjemme i Odense, hvor han havde mere end 60 mand under sig på værkstederne.

Vi vender om lidt tilbage til Millings lokomotiver, men her skal også nævnes, at han lavede fine konstruktioner af jernbanevogne.



Millings originaltegning fra 1909. Der blev i alt bygget syv lokomotiver efter disse tegninger, og de fleste af dem kørte fortsat 50 år senere. (Arkiv Lars Viinholt-Nielsen)

### Personvogne

På SFJ's værksteder blev der gennem årene bygget mange jernbanevogne efter egne eller fremmede tegninger, men i 1905 gik Jacob Milling et stort skridt videre.

Han konstruerede to bogievogne, der med deres hvælvede tage var kraftigt inspireret af de moderne svenske personvogne, der kom frem på det tidspunkt.

I begyndelsen var vognene stadig beklædt med jernplader, men fra 1910 gik Milling over til en helt ny facadebeklædning – nemlig lodrette teaktræsstave og store spejlglasruder.

### Milling og Mallet

Fra sin tid i USA var Jacob Milling fascineret af lokomotiver af Mallet-typen, der – kort fortalt – udmærker sig ved at være leddelt, og som regel fircylindret med to højtryks- og to lavtryks cylindre.

Fordelen ved Mallet-konstruktionen er, at det løber godt i kurver og har en god brændstoføkonomi.

Ulempen er den ret komplicerede konstruktion med deraf følgende højere pris og dyrere vedligeholdelse.

Milling ville så gerne afprøve Mallet-princippet i Danmark, men han skulle bruge tre forsøg, før det lykkedes ham.

### Første forsøg

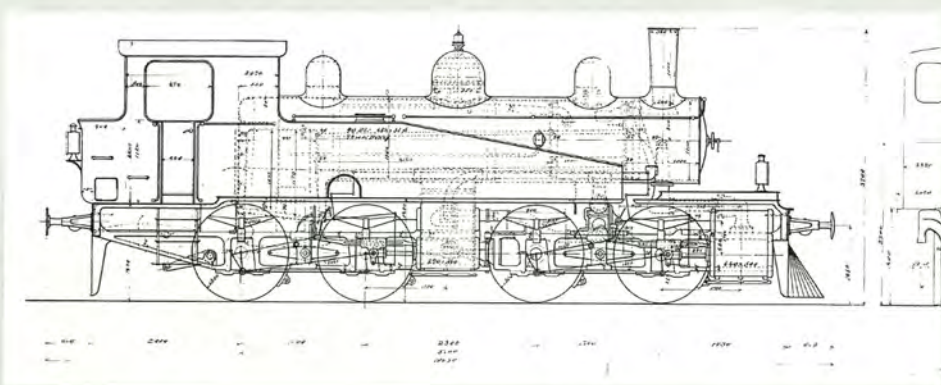
I 1906 fik SFJ den nye banestrækning fra Odense over Nørre Broby til Faaborg (ONF) i forpagtning.

Man fik også overdraget hele 220.000 kroner til indkøb af materiel og helt frie hænder.

Milling så her chancen for at afprøve Mallet-princippet, men han fik afslag.

I stedet konstruerede han fire lokomotiver, der overgik alt, hvad andre privatbaner kunne præstere på dette tidspunkt.

De blev bygget af tyske Henschel & Sohn i Kassel, og havde mange ligheder med Statsbanernes A- og K-maskiner – tilsat Jacob Millings kendetegn i form af et slankere og mere harmonisk design.



Millings originaltegning fra 1909 til Mallet-lokomotivet B+B. Det blev aldrig bygget, men i 1912 konstruerede han et næsten tilsvarende af genbrugsmaterialer. (Arkiv Lars Viinholt-Nielsen).

Alle disse fire lokomotiver fik et godt langt liv i det sydfynske. De fortsatte med at arbejde i mere end 50 år, og de blev til sidst solgt til ophugning i 1954 efter at have tilbagelagt tilsammen mere end to millioner kilometer.

### Andet forsøg

I 1911 skulle den nye bane fra Odense over Middelfart til Bogense (OMB) indvies, og kommissionen bag linjen bad ledelsen af SFJ om at stå til rådighed for den nye jernbane.

Til OMBJ skulle der bruges meget materiel – herunder fire store lokomotiver, og desuden skulle der bruges ekstra trækgrej til de øvrige fynske baner.

Jacob Milling stod her overfor sit livs allerstørste opgave, og han greb chancen til at få afprøvet Mallet-princippet.

Han tegnede faktisk tre forskellige lokomotiver:

- Et Mallet-lokomotiv med hjulstillingen B-B (altså to gange to drivhjulssæt uden forløbere).
- Et mere almindeligt lokomotiv med hjulstillingen 1-C-1 (et løbehjulssæt, tre drivhjul og et løbehjulssæt).
- Et lokomotiv med hjulstillingen 1-D-1, altså med fire drivhjulssæt plus for- og bagløber.

De tre lokomotiver lignede meget hinanden i opbygning, og de havde ifølge samtidige kilder et ret spinkelt, men harmonisk udseende, ligesom Milling havde indført en række nye, smarte detaljer som f.eks. indpresede bøsninger af hvidmetal til plejstænger og koblinger.

### Syv lokomotiver

SFJ's ledelse valgte at sende 1-C-1-lokomotivet i licitation, og det blev igen

Henschel & Sohn, der vandt. Inden man var færdig, havde SFJ udvidet bestillingen til hele syv lokomotiver.

Det første blev leveret i december 1910 – helt efter Jacob Millings minutiøse tegninger.

Efter nogle prøvekørsler lavede han nogle få tilføjelser, og de sidste seks lokomotiver blev leveret i sommeren 1911.

Det var nogle fremragende maskiner, der kørte på stort set alle fynske privatbaner i flere årtier.

De nåede således sammenlagt at køre 8,5 millioner kilometer, inden de blev udfaset i 1966. Kun et enkelt af Millings mesterværker er bevaret, men ikke køreklart.

### Endelig en Mallet

Efter succesen fik Jacob Milling tilladelse til at konstruere et Mallet-lokomotiv.

Han tog de to ældste SFJ-lokomotiver, nemlig Odin og Thor fra 1875, og satte

dem sammen til et nyt – på det tidspunkt Danmarks største damplokomotiv. SFJ nr. 30 kunne således dreje omkring en tap mellem de to togrammer. Det betød, at den forreste ramme kunne følge skin-nerne i kurverne, hvorefter nogle fjedre trykker den tilbage, når sporet går ligeud. Nr. 30 havde en meget let gang i sporet, og fik stor opmærksomhed ved indvielsen 1. februar 1912.

Også personalet var glad for det slanke tog, der havde en meget stor trækraft, men man havde genbrugt for mange gamle stumper ved opbygningen. Lokomotivet

kunne simpelthen ikke holde til daglig drift, og det var dyrt at køre med. Så allerede i 1914 blev det henstillet og 1918 ophugget.

#### Oplevede ikke fiaskoen

Jacob Milling nåede ikke at opleve nr. 30's manglende succes på de danske baner.

Som tak for den enorme arbejdsopgave, han havde løst i løbet af få år, fik han bevilget to måneders orlov, så han kunne tage tilbage til USA, besøge gamle venner og studere de nyeste teknikker på Baldwins lokomotivfabrik.

Naturligvis valgte han at tage med verdens nyeste vidunder – verdens største, mest avancerede og mest luksuriøse dampskib – Titanic.

Den rejse fortæller vi mere om i næste nummer af "Spor og Baner".

*Denne artikel kunne ikke være skrevet uden hjælp fra Lars Viinholt-Nielsen, der har skrevet flere bøger om de fynske privatbaner.*

## Køb Titanic - De Danske Fortællinger - til favørpris

### LÆSERTILBUD

Hans altoverskyggende interesse for dampmaskiner, ventiler og teknik blev også hans død.

Da maskiningeniør Jacob Chr. Milling havde udført sit livs største opgave for sin arbejdsgiver De Sydfyenske Jernbaner, fik han bevilget to måneders orlov for at vende tilbage til USA for at studere den nyeste teknologi indenfor lokomotiver.

Og hvad var mere naturligt for ham end at vælge at sejle med verdens største dampskib – det mest fantastiske tekniske vidunder nogensinde, så han købte naturligvis billet til Titanic på dens jomfrurejse med afrejse 10. april 1912 fra Southampton. I alt 13 danskere drog ud på deres livs rejse med verdens største, hurtigste og mest sikre skib – Titanic – luksurdampere, der ikke kunne synke.

Bogen Titanic – De Danske Fortællinger – fortæller historien om Jacob Milling og de 12 andre danskere – og Spor & Baner har

skaffet et godt tilbud til dig som abonnent.

Titanic – De Danske Fortællinger er på 192 sider – alle med firefarvet tryk – 132 illustrationer og med stift bind.

Indlagt i bogen er en stor oversigtsplan i A2-format, så man kan se indretningen af det store skib.

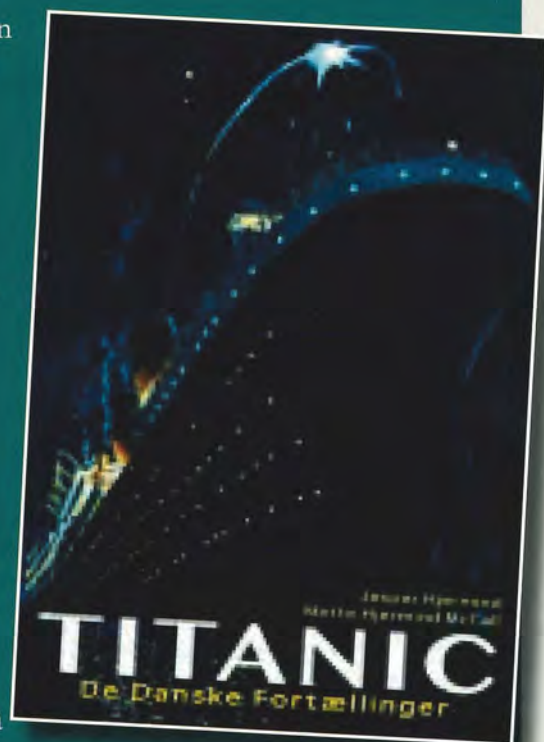
**Pris i boghandlen:  
299 kroner incl. moms**

Som abonnent på Spor & Baner kan du købe bogen for **175 kroner incl. moms**. Hertil kommer porto og forsendelse – sat til 40 kr.

Du bestiller bogen ved at sende en mail til: [info@forlagetviborg.dk](mailto:info@forlagetviborg.dk) - husk at skrive navn postadresse og koden : P&B2012.

Samtidig indbetaler du 195 kr. på Forlagets konto: 8117 2910327.

I beskedfeltet skriver du dit navn. Læs mere på: [www.forlagetviborg.dk](http://www.forlagetviborg.dk), følg opdateringer på Facebook sitet "Titanic - De Danske Fortællinger", eller indtast bogens titel på YouTube for at se en video om projektet.



## Nyt fra Roco



En "spættet sæl" på vej over Sjælland ved Fjenneslev i 1984. Her er 1. klasses vognen sølvfarvet. Foto: Jan Lundstrøm

Efterårets femvognstog fra Roco var ikke en enlig svale. Firmaet følger op på succes'en med et MA-sæt mere til supplerung.

Det nye togsæt bliver anderledes end sættet i 'design-stil'. Det bliver udsendt som en såkaldt 'spættet sæl'. Bag dette øgenavn, der måske kun kendes af indforståede jernbanevenner, gemmer sig et lyntog, oprangeret af såvel røde som sølvfarvede vogne. I en periode omkring 1983-84, hvor materiellet skulle ommales til brug som Sølvpilen, kunne man opleve

disse spraglede tog, idet det tog noget tid,



Slips-vogne med kampvogn kan dagligt ses på Danmarks Jernbanemuseum. Foto: Spor og baner

inden alt materiellet var ommalet. Også Rocos nye sæt bliver på fem vogne, hvoraf en 2. klasses vogn bliver sølvfarvet, mens resten er rødt med hvide påskrifter.

Blandt de andre nyheder næste år er en Bcm-o liggevogn med skørter (rød/blå), nye udgaver af MZ og selvfølgelig en del godsvogne, hvoraf vel navnlig den korte, svære bogievogn SInps med en Leopard-kampvogn vil interessere en del. Vi beskriver naturligvis nyhederne nærmere, når de udkommer.

## Ade på vej frem



Crs-vognen er en længe ventet model til sidebanerne. Håndmodellen er meget lovende

Tekst og fotos Flemming Sæborg

Mange har undret sig over, hvor hobby trade/ade var på vej hen. Derfor har Spor og baner besøgt virksomheden.

- Rygtet har gået, at I var på vej mod afgrunden. Stemmer det, spørger jeg Karsten Pedersen.
- Vi har godt hørt det, men vi har valgt at være stille og få orden på virksomheden. Der har været mange turbulenser, det er rigtigt, men nu er vi på rette vej.

- Hvordan det?
- Vi har fået bedre styr på produktionen. Der har været mange uheldige omstændigheder og sjusk i produktionen i Kina, men nu har vi fundet pålidelige leverandører og kan komme videre.

- Vil det sige, at F-maskinen endelig er på vej?
- Ja, det er den. Den kommer nu i vinter. Vi stod i den situation, at vi skulle have lavet nye hjul, men samtidig var EL13 til Norge næsten færdig, og så valgte vi at lave den, førend F-maskinen blev klar.

Samtidig havde vi travlt med at levere modeller til det tyske marked.

- Hvordan ser det ud med den produktion, I ville lægge i Flensborg?
- Det går fint. Tommy Lass er dukket op og fortæller, at produktionen nu er flyttet til Fredericia, hvor ade har lejet en hal mere over for kontorerne. Vi går derover, hvor produktionen af laserskærede modeller er i fuld gang. Her arbejder ægteparret Hübbertz med at fremstille delene til de nye karton/trækonstruktioner – det er Hübbertz, der i sin tid fremstillede bygningerne til det gigantiske kulindustrikompleks fra Trix.

### Løbende lokal produktion

Maskinerne kører på højtryk, og imens fortæller hr. Hübbertz om betydningen af kvaliteten af materialer til kartonbyggesæt. Således er kartonet fra producentens side garanteret en holdbarhed på ikke mindre end 100 år. Trykfarverne er lysægte, og pertinax-materialet, der udgør den indre, bærende del på bygninger og vognkasser,



Langsom er MT-lokomotivet ved at tage form, her som nogle plaststøbninger

er praktisk taget uforgængeligt. Hustruen er i gang med at samle FE-vognkasser i stor stil af pertinax-plader. Efter sammenlimning med cyanolim skal siderne beklædes med 0,5 mm træ – det er den eksotiske træsort microwood, som har vist sig at give det bedste resultat, når det bagefter bejdses med gylden farve. Træet har ingen knaster, det splintrer ikke og

kan skilles ad. Acetonen angriber hverken pertinax'en eller kartonet. Alle huse får fremover facader med vægge, skåret i gering, hvorved man undgår de spalter, der ellers ofte ses på kartonmodeller.

#### Gang i modellerne

Vi går tilbage til kontoret, hvor Karsten viser nogle af de andre, kommende



Det lille kalkhus, der var en af de første produktioner fra hobby trade, kommer nu igen - som kartonmodel

har meget fine årer. Imellem inder- og yderbeklædning er der plads til supertynde glasruder, mens undervognen består af messing – nogle fantastiske modeller, der vil sætte nye standarder i branchen. De forventes på markedet i vinterens løb. Også Cu-togførervarianten med strækbånd kan ventes. Hr. Hübberz fortæller i øvrigt, at hvis noget går galt under samlingen af modeller med karton/pertinax, kan man blot smide delene i acetone, hvorefter de

nyheder. – Her er de første dele til MT-lokomotivet. MT'en var jo en pionerkonstruktion fra Frichs, som er meget fascinerende – et diesellokomotiv med tagrytter og træbeklædt vognkasse. Vi er langt med delene, og det vil naturligvis også få ægte træ på siderne. I modsætning til originalen vil dette lokomotiv få træk på alle aksler, og der bliver monteret omkring 100 løsdeler af messing – dørhåndtag, hængsler, lejdere m.v. på overdelen.

- Hvad har I ellers under forberedelse?

- Noget af det nyeste er bærevognen litra Sdgmns – her er et af de første eksemplarer. Karsten henter modellen – det er en gennemført og korrekt model, helt i metal med god vægt og fine detaljer.

- Kommer der containere til den?

- Ja, og vi ved jo godt, at alle modelbyggere på et tidspunkt mister nogle smådele fra vognene, så vi har vedlagt komplet sæt ekstra løsdeler – lige som vi gør med lokomotiverne, der f.eks. har ekstra aksler med.

- Hvordan så med jeres huse?

Tommy henter et udvalg. – Vi har taget udgangspunkt i vores første produktioner, kolonnehusene. Et af dem har jeg tegnet op i 1:32, og det vil blive lavet i laserskåret karton. – Vi kan nu lave en struktur, så det ligner træ fuldstændigt nøjagtigt, og selv gulvet er lagt med planker. – Som du kan se, er der også forskellige inder- og ydervægge (med plads til isolering!), og jeg eksperimenterer med at lave møbler til indretningen. Reolen er lidt skæv og hylderne vender forkert, men det bliver rettet. Og kig engang på tagpappet – det er præcis som et ældre tagpap, der buler op her og der.

- Har I flere ting under forberedelse?

- Jo, spor 1-vognene går også fremad – de første bliver 4,5 m Scandia-ølvogne og Hd-typer, også lavet af træ med undervogn af messing. Vi vil også genoptage produktionen af det lille kalkhus i H0, nu i kartonudførelse. Her kan vi få en helt fantastisk finish på murene med puds og flager, der er faldet af, vinduerne bliver finere, og kombinationen pertinax/karton åbner helt nye muligheder. Ikke blot bliver bygningerne mere stabile, de er også langt billigere at fremstille, og det er uhyre nemt at lave ændringer og variationer. Vi kan jo også lave løse detaljer så som fine smedjernsgitre (med mønstre), lige som vi eksperimenterer med nye vinduer, der er selvklæbende – så undgår modelbyggeren limklatter på ruderne.

Karsten henter endnu en kommende model – det er den klassiske nærtrafikvogn litra Crs, som nærmer sig endelig færdiggørelse.

- Farven er forkert, skynder Karsten sig at sige, men ellers er den klar til produktion. Vi har forstærket siderne med ekstra tappe, således at siderne ikke kan trykkes ind. Og læg mærke til det meget åbne

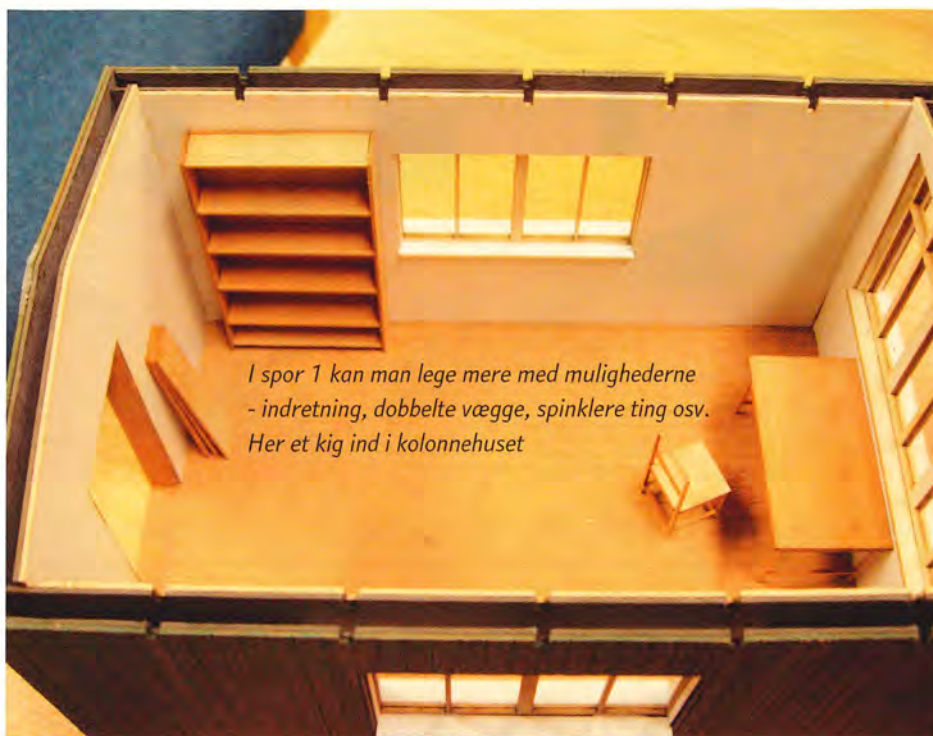
rum, hvor der er frit gennemsyn over lædersæderne – som jo naturligvis er bemalede, det skal de være på alle vogne til den pris.

Flere modeller kommer på bordet, det er bl.a. de svenske kølevognstyper af He-typen, hvoraf enkelte blev overtaget af Mayo, der satte dem i drift mellem Odense og Glostrup, indtil de blev udrangeret sidst i 1990'erne.

- Alle modeller i H0 – såvel lokomotiver som vogne – vil fremover få fjedrende puffere og flere detaljer udført i messing eller som ætsdele, siger Karsten afsluttende, og også hjulene har vi gjort noget ved. De bliver fremover ikke så blanke, hvilket pynter gevaldigt på udseendet.

- Jamen, så siger jeg tak for kigget – og det er godt at se, at I er klar til nye udfordringer!

- Bestemt ja, svarer Karsten, og Tommy nikker bifaldende.



*I spor 1 kan man lege mere med mulighederne  
- indretning, dobbelte vægge, spinklere ting osv.  
Her et kig ind i kolonnehuset*

## BR V60 fra Conrad/Hobbytrain i N



*V60 - en klassiker i ny bemaling*

*Tekst og fotos Rolf Brems.*

Det tyske firma Conrad har sendt et V 60 rangerlokomotiv på markedet fra den private operatør PRESS, som hører hjemme i Sachsen. PRESS er efter tysk målestok et mindre firma med ca. 160 ansatte og et halvt hundrede lokomotiver, spændende lige fra små rangerlokomotiver til de største ellokomotiver. Modellen, som har nr. 363-029-9, er et hydraulisk MaK lokomotiv fra 1960 med en tophastighed på 60 kmt. – og må man sige, et meget almindeligt lokomotiv. Modellen er lavet af Hobbytrain, et firma, som kom på banen i 1985, men som i 1987 indgik i et tæt samarbejde med

KATO. Firmaet standsede produktionen sidst i 1990-erne for senere at overdrage alle rettighederne til Lemke (2002), som stadig har et tæt samarbejde med det japanske KATO.

Modellen ligger i en rigtig fin og beskyttende æske, der er en udførlig reservedelsliste samt brugsanvisning, endog i farver.

Bemaling og påtryk er helt i top, påskriverne på vangen står knivskarpt og trykt så småt, at luppen skulle holdes ind under luplampen, for at det kunne tydes! Håndbøjler og "rækværk" er udført i en fin og tynd hård plastic, som er stærkere end den ser ud til. Lygterne sidder i fronten, men har ingen funktion.

V 60-eren har som i virkeligheden træk på alle tre aksler, og tandhjulene er lavet af plastic.

Hobbytrains relationer til KATO fornægter sig ikke, den kører næsten lydløst med en stabil hastighed, dog vugger den lidt sideværts, men kører jævnt selv ved helt lav hastighed, som på modellen er MEGET lav. Tophastigheden er – som noget vigtigt – skalatro. Trækkraften er fin, men ikke imponerende på strækninger uden stigninger, den slæbte af sted med seks vekselladvogne, i alt 150 g. Modellen selv vejer 38 g. Det kniber lidt mere på stigninger, på en 2% stigning laver den hurtigt hjulspin og trak lige med nød og næppe tre vogne på i alt 75 g. Den kunne godt bruge lidt ekstra vægt eller en friktionsring.

Den har strømoftag på alle hjul og kører fint igennem mine gamle Arnold sporskifter. Pudsigt nok løb den lidt uroligt over mine PECO skifter. Motoren er fempolet, modellen har et NEM 651 stik.

**Prisen er ca. kr. 400,- (+ fragt), hvilket er en absolut rimelig pris.**

Læs evt. mere om PRESS på <http://pressnitztalbahn.com/>.

## Flere nyheder fra Noch i HO

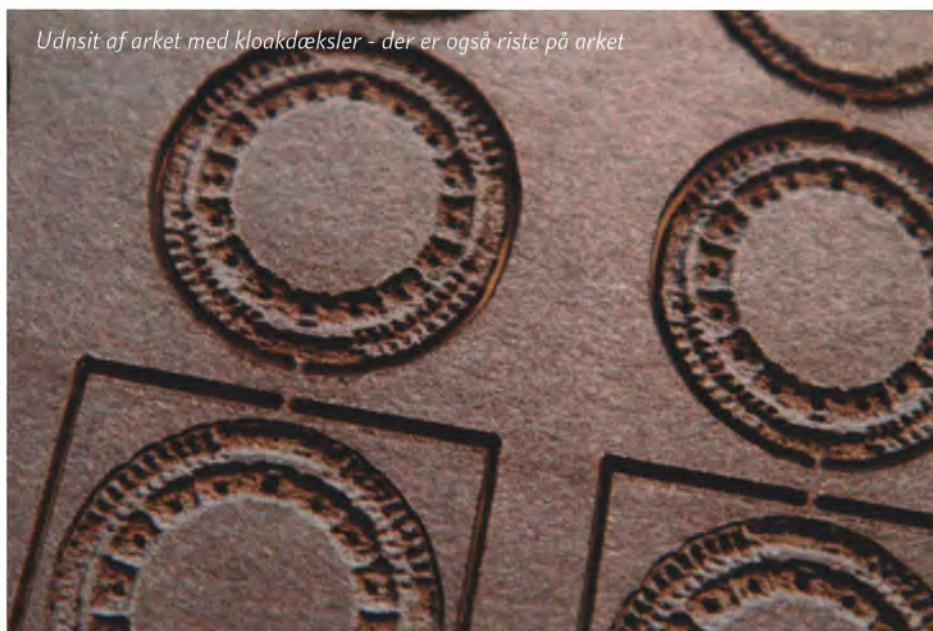


*Bi-huset set fra bagsiden - så kan bierne finde vej hjem*

NOCH sender konstant nye ting på markedet. Vi har kigget på enkelte af nyhederne.

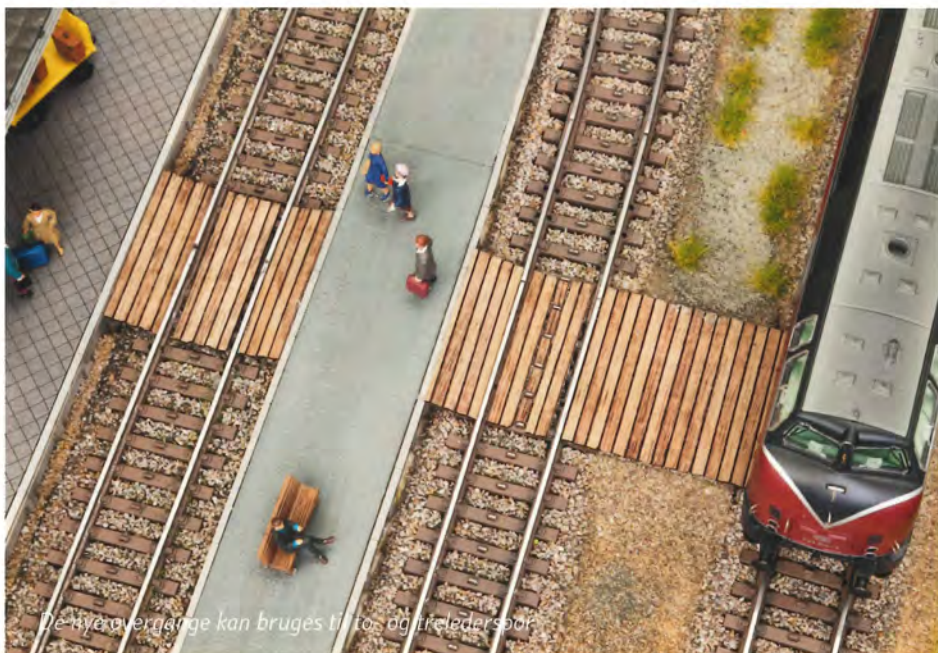
En af dem er ikke set før – det er et lille skur, beregnet til biavl. Skurets forside er anonym som mange andre skure, det er bagsiden, der er det interessante – i hvert fald set fra biernes side: Her er nemlig åbningerne til de forskellige bistader, hver især kendetegnet ved firkantede, farvede felter. Bier orienterer sig i høj grad ved hjælp af farver, så her er det let at finde vej hjem!

Samlingen af skuret volder ingen problemer, men NOCH kunne godt gøre lidt mere ved delene. Således består taget blot af et stykke tyndt karton, som ikke har meget virkelighedspræg



*Udnsit af arket med kloakdæksler - der er også riste på arket*

over sig, og der er heller ikke markeret



*De nye overgange kan bruges til to- og treledersspor*

dørhåndtag eller greb på døren, lige som strukturen i 'træet' (lasergraveret pap) ikke helt matcher indtrykket af træ. Med lidt engelskrød maling kan man afhjælpe noget af det.

Riste, brønd- og kloakdæksler hører til gadebilledet, og NOCH har fremstillet en serie, også baseret på præget, laserskåret karton. Disse dele er lige til at skære ud og lime på de steder, hvor de skal bruges og er et udmærket supplement til detaljeringen på modeljernbanen. Kartondelene er måske ikke lige så fine som ætsede metaldele, men til gengæld billigere – og lige til at bruge, uden at de skal males først (de er let patinerede). Dækslerne er 'anonyme' og af relativt

moderne type, så de passer ikke til anlæg i ældre stil. Nochs nye overgange til vejbaner og banegårde er fint skåret i laser og kan nemt limes fast. Det er en fin detalje til banen. Brædderne er meget tynde og kræver en skarp kniv, når de skal tilpasses de enkelte spor.

**NOCH art. nr. 14218**

Riste og dæksler. Pris ca. kr. 50,-.

**Art. nr. 14344 Bi-skur.** Pris ca. kr. 75,-.

**Art. nr. 14304 Baneovergang.**

Pris ca. kr. 90,-.

**Art. nr. 14305 Baneoverskæring.**

Pris ca. kr. 75,-.

## Auhagen beboelsejendom i N



Af René Fischer og Rolf Brems

For at retfærdiggøre liv og travlhed på modelbanen skal alle beboerne jo have et hjem. Hertil findes et godt og velproportioneret et af slagsen, nemlig et Mehrfamilienhaus i str. 1:160 fra Auhagen. Hustypen finder man overalt, den er fælleseuropæisk, men nok lidt mere typisk svensk end dansk, så den vil passe rigtig godt ind i mit landskab hinsidan.

Auhagen har som virksomhed eksisteret siden 1885, men begyndte i 1950-erne med tilbehør til modelbanen i form af huse i karton, senere plastic. Auhagen, som lå i det gamle Østtyskland, blev nationaliseret i 1972 og fik siden navnet Vero. Efter genforeningen blev firmaet igen privatiseret, og den tidligere ejer Rudolf Auhagen overtog firmaet og drev det frem til sin død i 1995. Siden har datteren Ute Auhagen stået for firmaet og leveret en række fine modeller, hvoraf nogle har opnået priser som "model of the year". Inden gen-overtagelsen var kvaliteten mildt sagt noget svingende, og skalaen som oftest for lille, når det gjaldt H0. I dag fremgår det på æskerne, når indholdet både er beregnet til TT og H0, dog skal man så nok ikke blande husene med skalatro modeller.

Men N er N og huset her kan bygges i fem varianter, heraf en med "brugskælder" for beboerne, dvs. med udvendige kældertrapper. Vi valgte, for jeg havde en hjælper på, at bygge med lav kælder og den ene facade med balkoner. Var det ikke, fordi den gamle redaktør ville se et komplet hus, havde jeg bygget det

Alle delene passede fint sammen, det eneste lille problem var kældersoklen, der ligesom ikke kunne nå hele vejen rundt. Der var fine fotos af de forskellige varianter, man kunne vælge, og montage-tegningen var enkel og overskuelig, dog er det en god ide fra starten at overstrege de tegninger, som ikke har relevans for den valgte variant.

I klubregi har vi for år tilbage brugt Auhagen i H0 og ikke altid været lige imponeret af kvaliteten, men denne model i N er i absolut topklasse, faktisk nænner jeg næsten ikke at opskære den til brug for kulisser.

I Auhagens program finder man i øvrigt baggrundshuse i samme stil (art. 44629)



*Ejendommen er et typisk eksempel på nyere boligblokke*

som et kulissehuse, hvilket jeg i mindre udstrækning kan gøre alligevel, da sættet indeholder en facade samt vinduer i overskud.

Delene er nemme at adskille, plasticen er lavet i et materiale, der føles blødt og medgørligt og ikke lige pludselig revner eller knækker. Der er ikke meget at afskære, og der manglede heller ej dele.

så man kan øge indtrykket af et større boligområde.

**Mehrfamilienhaus art. 14472 set til kr. 189,-.**

*PS. Auhagen er nok overforsigtige, når de anbefaler, at byggesættet opbevares uden for rækkevidde af børn under 14 år, og at indholdet ikke kan spises...!*



*Et stort og flot hus til spor N-beboerne*

## Togdillen - Korsbæk genopstår



Familien Varnæs' bolig ser ikke ud af meget i "rå" form, men det hjælper nok, når vinduerne er monteret.

Godt nok er Korsbæk blot en fiktiv by, men alligevel har byen fra serien Matador en plads i de fleste danskeres hjerter. Nu kan

den også blive en del af modeljernbanen.

Det er Lars Weidick fra Togdillen, der

har lavet de første huse fra byen. Det drejer sig om Damernes Magasin, familien Varnæs' bolig samt om opkomsten Mads Skjerns tøjforretning 'Tøjhuset'. Senere vil der bl.a. komme en barbersalon og banken, og mon ikke der også vil komme andre bygninger med tiden?

Husene er lavet af resin. De er støbt således, at der grundlæggende blot er to dele, der skal sættes sammen – tag og mure. Skal det gå hurtigt, kan man nøjes med at montere gardinmasker, 'glas' og rammer i vinduesåbningerne. Man kan også skære åbningerne ud og derved få lys og mere dybde i vinduerne.

Med i sætterne følger markiser, skorstene, forretningskilte m.v. Til at skabe lidt liv i den kommende miniby vil Togdillen også lave hele 30 figurer fra serien, mens en hestevogn fra "Korsbæk Andelsmejeri" allerede er klar. Husene er endnu kun prototyper, men det formodes, at de vil være klar i vinterens løb.

## Togdillen - Nyheder i N



Bivognen til den nye, lille KS-sporvogn

Spor N-kørerne er ikke forvænt med nyheder, så derfor bliver Togdillens seneste nyheder givetvis vel modtaget.

Der er lidt for enhver smag, kan man nok sige: Mest opsigtsvækkende er det lille linje 2-sporvognstog i gult og hvidt, lavet efter Københavns sporvejes mønster. Der er godt nok tale om ommalede, tyske modeller, som derfor kun har en overfladisk lighed med forbilledet, men det er nok usandsynligt, at der nogensinde ellers vil komme danske sporvogne i denne skala. Motorvognen er udstyret med tillempet stang med kontaktrulle, som man brugte ved KS. I Århus anvendte sporvejene pantograf, i Odense var det lyrebøjler.



Torumpeder, her dog i HO, også fra Togdillen

Mere interessant for de fleste er nok bogievognen fra Østbanen, en tidligere DSB Cp-vogn, som er meget markant i den gul/røde bemaling med sorte påskrifter. Og helt nuttet er den lille, toakslede sneplov, som vitterligt ikke fylder meget i skala 1:160. Så selvom spor N er stedmoderligt behandlet, sker der dog noget på området.



Sneplov i spor N - meget lille



Halvdelen af Østbanens B 50-vogn

## Tog & Tekno - broget skare af Volvo-modeller i HO



Flotte ambulancer med de korrekte blinklys på taget

Den lille, men rørige forretning Tog & Tekno i Aalborg står bag en række nye bilmodeller til HO-samlerne. Det er diverse varianter af Volvo Duett, den engang så populære og næsten uopslidelige stationcar.

Af størst interesse for de danske samlere er ambulancerne fra Zonen og Falck. Mest iøjnefaldende er Zonens model i

rød/sort bemaling, mens Falck-modellen er helt sort, som de var indtil 1963. Begge modeller har markante dekorationer på bagdørene.

Et par mere nordiske modeller er de to SAS-biler, der afviger fra hinanden i detaljeringen. Den ene har orange blink på taget, den anden stige og bagagebærer. Den tredje i den nordiske serie er en



Drammens Is - kunne vel også godt køre på et dansk anlæg?



SAS-Volvo med ekstraudstyr

norsk isbil fra Drammens Is med meget iøjnefaldende reklame – en skam, at ismærket ikke fandtes i Danmark, for modellen er meget flot. Pris kr. 129/139.-

## Nye træer fra NOCH



NOCH's nye træer set i forhold til en HO-bil

I rækken af nyudviklet vegetation har NOCH udsendt nogle træer med sommerløv i HO og TT. Træerne, der er af 'ubestemmelig art', er til gengæld ret godt udført. Stammerne er matmalede i brunt, hvilket virker mere ægte end de blanke plaststammer, man normalt ser, og løvet er changerende – der er nemlig anvendt to forskellige slags 'løv', hvilket giver en

god effekt. Man kan faktisk fornemme de enkelte blade på grenene, og jeg vil sige, at disse nye træer hører til i den bedre ende af 'industri-vegetation'.

NOCH har også lavet blomstrende buske. Mange husker nok med gru (eller fryd) de selvlysende, blomstrende træer og buske fra fortiden – skrighvide, lyserøde



Nærbillede af stammen - pæn, grov struktur.

eller citrongule vækster, dekoreret med skumgummi eller andre, mystiske produkter. Der er også her heldigvis sket en udvikling. De nye, blomstrende buske er diskrete med grøn som bundfarve, hvid, rød eller gul som 'blomster' – men

langt mere afdæmpet end tilbage i de glade 1960'ere. Der er igen tale om H0/TT-størrelser, men jeg kunne forestille mig, at de også ville kunne anvendes til spor N. Der er fem buske i en pakke, og det samme antal er der i træpakningen.

24105 TT/H0 Sommertræer, 5 stk. 100-140 mm. Pris ca. kr. 90,-.

25420 Blomstrende buske, 5 stk. 30-40 mm. Pris ca. kr. 60,-.



De fem buske er nydelige og diskrete

## Ny station fra Auhagen



Tekst og fotos Steen Pagh

For en halv snes år siden vakte Auhagen opsigt med det nye stationsbyggesæt, Krakow. Her kom endelig en nordtysk stationsbygning i perfekt kvalitet og med meget flotte detaljer. Graveringen af mursten hører til de allerflotteste på markedet, og Auhagen havde f.eks. også overholdt etagehøjden, således at den lille bygning faktisk var ret stor.

Krakow fik ret hurtigt følgeskab af beslægtede bygninger – remise, pakhus, retirade, skure, banearbejderbolig, vandtårn samt en 'fordoblet' udgave af banegården kom på markedet – og succes'en var hjemme. Nu har Auhagen rystet posen lidt og sendt en kombination af de to bedste bygninger ud, nemlig den lille banegård med et tilbygget pakhhus.

Stilen og arkitekturen er den samme som ved de foregående i serien, nemlig nordtysk, præjsisk stil. Det er ikke så fremmed for os, som det i første omgang lyder, da Krakow ligner stationerne på

Marskbanen meget (Skærbæk, Brøns, Visby og til dels Tønder) – dog er vinduerne anderledes på de sønderjyske banegårde.

Den fæle plasticglans på delene skal fjernes. Det kan ske ved ommaling eller (nemmere) ved pensling med acetone.

Pas på de klare dele, og undlad at pensle tagfladerne, da denne plasttype ikke tager så godt imod opløsningsmidlet, der laver grimme baner. Her er spraymaling bedre. Husk at arbejde i fri luft.

### Masser af gods

En særlig glæde for en hærdet modelbygger som undertegnede er det, at Auhagen holder traditionen med at vedlægge masser af ekstra dele i byggesættet ved lige. Her er lamper, tagdele, mur- og bindingsværk, vinduer, døre – dele, som ikke skal bruges i dette byggesæt, men som medfølger, da de skal bruges i andre byggesæt. Det er ikke noget, der fordyrer byggesættet, nærmere tværtimod, da Auhagen ved denne gennemtænkte konstruktion kan genbruge mange dele i forskellige byggesæt, uden at hermed skulle investere i nye forme. Modelbyggeren kan altså glæde sig over mange, gratis løsdele til selvbyggeri.

Endvidere er det rart, at der er visse muligheder for variation ved samlingen – noget, der sjældent er mulighed for



Hovedbygningen skal snittes i hjørnesamlingen a.h.t. taget på sidebygningen.

ved samling af f.eks. kartonmodeller, der virker mere statiske i det. En perron følger dog ikke med i sættet, her er man henvist til selv at konstruere en, lige som de øvrige banegårdssmåting som bænke, hegn, skilte, vandkummer m.m. må findes andre steder.

Nok om det. Følg vejledningen, brug en god kanylelim (Vollmer eller Revell) og en helt skarp kniv, og i løbet af en aften er bygningen klar. Der er ikke nævneværdige udfordringer, men naturligvis er der altid et par gode råd at huske på ved samlingen. Et af dem er, at vinduer skal limes i fra bagsiden. Læg vinduesrammerne i deres huller, lad nogle dråber lim flyde ned mellem ramme og mur, så skal kapillærvirkningen nok få limen til at flyde ud – uden at grise facaden til. Vinduesglasset (acetatfolie) monteres ved, at man sætter fem-seks limklatter på vinduesrammens inderside, hvorefter et tilklippet stykke folie lempes på plads. Gardinmasken kan foldes og monteres i bygningen, men man kan også lave individuelle gardiner af andet materiale (servietter, tyndt stof m.v.) og lime bag ruderne. Hvis man limmer nogle rester af støbearkene indvendigt over vinduesåbningerne, kan man bagefter montere gardinerne, så de som i virkeligheden hænger et stykke bag ruderne – det skaber mere dybde i rummene. Evt. kan man også lave etage- og vægadskillelser, men det hører ikke til selve denne byggebeskrivelse.



Bindingsværket monteres nemmest ved, at man påfører murene tynde streger af lim og hurtigt herefter anbringer bindingsværket herpå. Det kan nok ikke undgås, at der bobler lim op her og der, men lad det tørre helt. Bagefter kan den tørre lim fjernes med en glasfiberpensel (forsigtigt!) eller med en skarp hobbykniv.

Der er et par små faldgruber, som kan volde problemer for den uøvede modelbygger. De store sidemure (14 og 15) mangler understøtning ved bunden og skal monteres i 'hængende tilstand' på facadedelene, således at overkanterne (til taget) flugter (sammenlign med tegningerne). Og mærkeligt nok mangler del nr. 60, undersiden af

begge læsseramper. Her har jeg skåret et par passende stykker (10 x 64 mm) af en bundplade, der bliver tilovers, for undlader man disse plader, kommer de tre støttepiller af mursten til at 'svæve' over jorden.

Banegården kan udføres som epoke I/II-bygning (med gaslamper og antikt ur) eller epoke III-V-model med moderne væglamper og ur (u. funktion). Desuden medfølger materialer til to små indgangspartier, som tilmed har lidt forskellig udførelse af bindingsværket – meget fornemt.

**Auhagen art. nr. 11433 Brunenthal. Mål 265 x 127 x 135 mm. Pris cirka.kr. 350,-.**

## USA-bybus i HO



Af Lars Olov Karlsson

Mini Metals (CMW) har udsendt en serie biler fra 1950-erne med amerikanske forbilleder. Nu har firmaet lavet en bybus, en GMC TDH-3610 Transit Bus, en for den tid meget almindelig bus i USA.

Den passer perfekt til en modeljernbane med 1950-ernes USA som forbillede. Modellen er lavet af metal og plastic og er produceret i Kina.

Der fandtes lignende busser i Sverige, men de var bygget af Scania-Vabis på

licens fra det amerikanske firma Mack. De 199 busser, der blev bygget til Stockholms Spårvägar (og muligvis en mere til Uddevalla) lignede modellen, men adskilte sig også fra den på mange måder. Den største forskel er, at de svenske busser, der blev bygget fra 1953, var bygget til venstrekørsel og altså spejlvendte i forhold til USA-bussen. Farvevigningen minder om den, som busserne i Stockholm havde. Da højretrafikken blev indført i 1967, blev alle Metropolbusserne skrottet eller solgt til Pakistan!

Der fandtes også en mindre bus, der var bygget efter de samme principper, og den hed Capitol. Den blev brugt i flere byer ud over i Stockholm, og mange af dem kørte ind i 1970'erne, ombygget til højretrafik. Men det er en helt anden historie...

## Lange D-togsvogne til HO fra Piko



*Aüm-vognen har den typiske, gule strek over vinduerne og virker elegant*

UIC-X-vogne er en type, som alle, tyske producenter skal have i sortimentet – og nu er det Pikos tur. Vogntypen blev udviklet i de tidlige 1950'ere og blev alment kendt som D-togsvogne (D for Durchgang, gennemgang), selvom udtrykket daterer sig meget længere tilbage i tiden. Formelt kaldtes de UIC-X-vogne (mens vore kortere B-vognstyper blev benævnt UIC-Y).

De var 26,4 meter lange, mens DSB's var 24,5 meter. Der blev med tiden bygget en mængde forskellige vognstyper over samme læst så som A-, B-, AB-, BD-, D- og P-vogne, tillige med restaurant- og liggevogne m.m. Vognene havde oprindeligt en elegant bemaling i blå eller grøn, mens der også var vogne med mere 'spræl', således den blå/røde 'Kakadu'-restaurantvogn, hvor en del af vognen

var 1. classes kupéer, mens resten var restaurant.



*ABüm-vognen er en blanding af 1. og 2. klasse med tilsvarende kupé- og vinduesinddeling*

Piko har nu udsendt de første to modeller i en ny serie af lange vogne. Det er A- og AB-typerne i blå hhv. grøn bemaling fra epoke IV. De er målfaste og tilfredsstillende mht. detaljering, bemaling og konstruktion, om end håndbøjlerne f.eks. blot er en del af vognkassen (ikke

løsdel). De eneste løsdele til montering er trinene, der kun kan bruges fra R 484 mm og opefter. Vognene virker dog på ingen måde discountagtige, da gravering, lakering og påtryk af vognkassen ikke lader noget tilbage at ønske. Fint er det også, at vognkasse og tag er støbt i ét stykke, så der ikke er grimme spalter (heller ikke mellem side og bund). Indretningen virker dog noget spartansk og vil have godt af bemaling i de rette kulører.

De nye modeller er ret billige i forhold til konkurrenternes udgaver af de samme vogne, så de skal nok blive populære. Med tiden vil der komme flere forskellige

varianter fra denne store gruppe.

**Piko art. nr. 59620 DB Aüm 202.**

**Pris ca. kr. 325,-.**

**Piko art. nr. 59621 DB ABüm 223.**

**Pris ca. kr. 325,-.**

## Tkroh 19 - en speciel tysker i HO fra Piko



Pikos nye, brune godsvogn Tkroh19 er mærkeligt nok en fiskevogn – 'Seefische' (havfisk), som der står på siden, med hjemsted i Bremerhaven. Normalt er fiskevogne hvidmalede for at reflektere solens lys, men ikke denne type. Det er en 'fremmed' vognstype forstået på den måde, at den hører til de vogne, der som følge af Anden Verdenskrig havnede i Tyskland.

Oprindeligt, formoder man, var det en polsk vognstype, som var konstrueret til sporveksel (til russisk bredspor).

Deutsche Bundesbahn havde denne vogn i bestanden i 1950'erne, og den er udseendemæssigt ikke så fjern fra DSB's IKS-vogne, der blot fandtes i to eksemplarer. Piko lavede en model af en

af dem for nogle år siden, IKS 24902, som bortset fra nogle afvigende detaljer egentlig var ret vellykkede.

Den brune DB-vogn er markant anderledes end 'normale', tyske vogne, så den er en fin tilføjelse til vognstammen. Der er en mængde knivskarpe påtryk på siderne, og den ene gavl er udstyret med trin (op til et nu fjernet bremsehus?). Tagets profil er også helt anderledes end samtidige, tyske vogne. Da vognen er RIV-mærket, kan det hverken udelukkes eller siges med bestemthed, at den har kørt i Danmark. Modellen er vedlagt diverse løsdele til montering (håndbøjler m.m.). Monteringen er meget nem, hvilket man kunne ønske sig, også gjaldt for andre firmaers modeller.

**Piko art. nr. 54556 DB Kølevogn.**

**Pris ca. kr. 325,-.**

## Norske modeller i messing



De stammer fra 1992, og de er bygget til ekstreme klimaforhold - fra + 30° til - 40° celsius.

Yderligere information på [www.messingmodeller.no](http://www.messingmodeller.no).



Kort før bladet gik i trykken modtog vi en pressemeddelelse fra det norske firma Scandinavian Miniatures, der producerer modeller i messing. Der er tale om såvel ældre materiel som om helt nye motorvogne, og vi kan blot vise nogle enkelte eksempler her på modellerne.

i driften mellem Trondheim og Östersund.



Den ældre godsvogn er af typen Gfo2 type 3 fra 1905-32, en vogntype, der havde togførerkupé og åbne perroner til overgang. Der fandtes 130 vogne i brug ved NSB. Den moderne motorvogn BM (med styrevogn BS/BFS/BFDS) har kølenavnet 'Nabotåget', da det blev indsat

## Den blå vogn i HO fra Artitec



*NS-rejsegodsvognen vækker minder blandt ældre jernbanekendere*

De meget iøjnefaldende, berlinerblå rejsegodsvogne fra De Hollandske Statsbaner, NS, kunne næsten hver dag ses i de internationale tog Skandinavien-Holland Ekspres til og fra København H indtil omkring 1970. I begyndelsen af deres karriere kørte de via Gedser, fra 1963 via Rødby Færge. Blandt det benyttede vognmateriel i eksprestoget så man AV- og senere AB-vogne fra DSB,

UIC-X-typer fra DB, og på et tidspunkt kunne man også køre i siddevogn hele vejen fra Stockholm til Hoek van Holland i dette tog (i de specielle, svenske AB024-vogne).

De hollandske rejsegodsvogne var karakteristiske ved, at øverste del af vognsiden knækkede indad. Dette gav togføreren mulighed for at kigge hen langs

toget. Skydedørene fulgte tilsvarende siderne og var derfor knækket på den øverste tredjedel. Der var kun enkelte, ret små, højtstående ruder, tillige med en udbygget 'knast' med kukasser til togføreren ved den ene gavl, helt op mod dørpartiet. Her - i den ene side af den ene gavl - var der et enkelt vindue ved siden af harmonikaovergangen, og i det hele taget frembød vognene et fremmedartet skue i de farvestrålende, internationale tog.

'Stalen'-vognene, som de hedder, blev bygget i 1932-33 i et antal på 40 stk., hvoraf seks blev ombygget til brug i international trafik i 1937, i følge bogen 'Internationale tog via Rødby Færge' af Jens Bruun-Petersen og John Poulsen (banebøger). Samtidig med disse blev der også bygget en lidt længere type med tre skydedøre pr. side. Efter krigen blev nogle af de kortere vogne udstyret med sidegang og færgekroge for bl.a. at kunne bruges i togene til og fra København. De var i drift til Danmark indtil 1970, mens de sidste i Holland blev udrangeret i 1981. Før vognene fik den berlinerblå farve, var de olivengrønne, senere mørkeblå, og også litreringen har skiftet gennem årene.

Denne model, D 7605, blev bygget i 1933 af Werkspoor med nummer DIV (4) 6099; efter krigen omlitreret til D 7605, i 1969 omnummereret (til Ds 518495-40005) og endeligt udrangeret i 1975.

#### Modellen

Det er ikke nyt, at Artitec laver færdigt materiel – det har firmaet efterhånden gjort i nogle år. Artitec er ellers mest kendt for resinbyggesæt af huse, skibe og enkelte godsvogne. Denne rejsegodsvognstype er udsendt i hen ved 15 varianter på én gang (epoke II-IV).

Modellen ligger i en solid æske, og der er på forhånd monteret en masse løse dele. Et par dele var dog faldet af under transporten. I en lille pose er der yderligere et hav af smådele. Der er heldigvis blot tale om dubletter. Artitec er nemlig så hensynsfuld at vedlægge et komplet sæt løse dele ud over dem, der allerede er monteret – en superfine idé, som vi lader gå videre til andre producenter! Så mange ører kan disse dimser ikke koste, når først maskinerne spytter sprøjtegods ud.

Lakeringen er halvmat blå i den korrekte nuance, taget er gråt, undervognen sort, og påtrykkene er i hvidt. Her halter det en smule, for når man ser påskrifterne efter i forstørrelse, virker de en smule uldne, men de fleste kan dog læses. Der er plads til lidt forbedringer her. Til gengæld er alle detaljer monteret, herunder også



NS Ds 518495-40017. Den Haag 1980. Arkiv Erik Poul Madsen

de obligatoriske færgeskroge, vognens 'arkitektur' af den duknakkede vogntype er ramt nøje og præcist, og bogierne er også flotte – fyldt med ekstra, påsatte detaljer. Gavlene er et sandt paradis af detaljer, lige fra de lærredsfarvede harmonikaer over den prægede overgangsplade til de meget fine ledninger, hængere og andre dele. De to gavle er ikke ens, præcis som ved forbilledet. I øvrigt kan den midterste del af gavlen tages ud – en fordel, hvis man skal eftermontere løse dele eller kortere harmonikaer (pga. kortkoblinger).

Vognen er uden indretning bortset fra skillevæg med dør ved endeperronerne, men pga. de små vinduer er en eventuel

indretning overflødig. Pufferskiverne har et pudsigt, cirkulært mønster af små huller, som er nøje gengivet, og også alle undervogndetaljer, bremseudrustning, aggregater m.v. er med på modellen. På Artitecs hjemmeside [www.artitec.nl](http://www.artitec.nl) er der omfattende yderligere information om vognene, herunder om de mange smådeles placering. Den eneste ulempe er, at Artitecs produkter ikke er særligt udbredte herhjemme, men enkelte butikker forhandler dem.

**Artitec art. nr. 20.246**

**NS Stalen-rejsegodsvogn, epoke III.**

**Pris ca. kr. 500,-.**

#### Lokomotivpersonale HO fra Artitec



Artitec har lavet et nyt sæt med lokomotivpersonale.

Det drejer sig om seks figurer til bemanning af damplokomotiver.

Figurerne er i typiske positioner – lokomotivfører ved førerpladsen med hånden på en ventil eller betjeningsgreb, fyrbøder med sin skovl o.s.v. Figurerne er umalede, så man skal altså selv i

gang med farverne, men det giver rige muligheder for at ramme lige præcis den figur, man ønsker. Man behøver altså ikke at nøjes med tyske figurer i forkerte farver. Æsken med figurerne er vedlagt et ætseark med lidt værktøj samt bemalingsforslag. Det behøver man jo ikke at henholde sig til, her er det bedre at konsultere en af de efterhånden mange, danske jernbanebøger med farvebilleder fra dampens tid.

**Artitec nr. 10.306**

**seks damplokomotivfigurer.**

**Pris ca. kr. 90,-.**

# Det er ikke til at se det -



Et Lint-togsæt sætter i gang mod Bramming fra Brøns trinbræt sommeren 2012.

Tekst og fotos: Steen Pagh

At der er – eller har været – en station i Brøns på Marskbanen, er nok ukendt for de fleste, bortset fra lokalkendte. I dag er der blot et moderne trinbræt ved den krydsende vej, hvor de hurtige Lint-togsæt fra Arriva standser og kører igen efter at have udvekslet nogle få passagerer. Men Brøns havde engang også en rigtig stationsbygning.

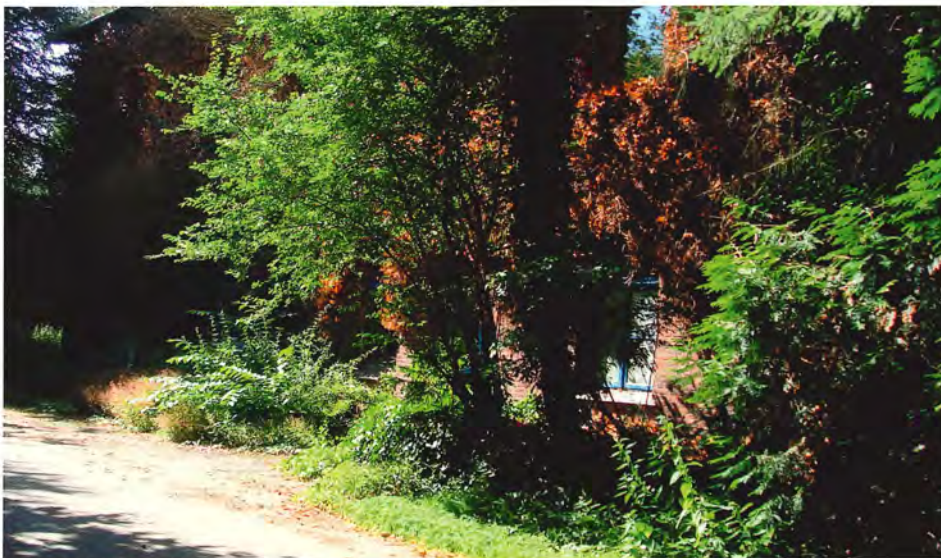
Den ligger godt gemt cirka 100 meter fra trinbrættet, selvom den stadig ligger lige ud til banen. I tidens løb er der nemlig vokset en mindre urskov op rundt omkring bygningen, ja sågar også op ad den. Store dele af den i øvrigt ret høje bygning i præjsisk stil er nemlig fuldstændigt overgroet,

således at man sagtens kan køre forbi den uden at lægge mærke til den. Det skete for mig, da jeg for en halv snes år ville se den.



Der var engang en station...Brøns set fra gadesiden - snart er bygningen helt forsvundet.

man lovet at forlænge jernbanen Bramming-Ribe de syv kilometer ned til den daværende grænse ved Vedsted/Hvidding, men på grund af den politiske strid (Provisorietiden) kunne Staten ikke anlægge jernbanen. I stedet fik finansmanden C.F. Tietgen koncession på anlægget, indtil Staten (DSB) overtog denne del i 1896. Ved Genforeningen i 1920 kom strækningen ned til Tønder og grænsen ind under DSB og levede i mange år en hensygnende tilværelse. Nu trafikeres Arriva med større succes strækningen helt ned til Niebüll.



Bag træer og buske ligger der faktisk en toetages stationsbygning.



Modellen er utrolig detaljeret og særdeles velkørende. Støbt overdel og undervogn samt masser af messingdele for maksimal vægt. Fjedrende puffere.

F maskinen er endelig gået i produktion. Vær sikker på at få modellen. Bestil allerede nu hos din forhandler.



5 polet motor med super køreegenskaber. Forberedt for lyd med installeret højttaler og "Plug and Play" montage af lyddekoder.



CRS & CRM modellerne er i produktion. Forventes snarest i butikkerne. Bestil allerede nu dine modeller.



NYHED  
4 stk. fjedrende  
kurv puffere  
Kun kr. 60,-



IKA/Ics. Vognene er netop godkendt til produktion. Forventes senere på året. Leveres med fjedrende puffere. Ialt 7 varianter. Vær sikker på at du får bestilt disse vogne, så du kan nyde dem på dit anlæg, eller i din vitrine.

## NYHEDER



MH lyd til dit H0 lokomotiv  
Sound Dekodere med højttaler, Nem montering.  
Begrænset oplag.  
Pris kr. 998,-



Laserskårne huse. SPOR 1 skala 1:32. Fås både som byggesæt og færdigmodel. Se mere på vores hjemmeside: [www.hobbytrade.dk](http://www.hobbytrade.dk). Der vil løbende komme mange flere laserskårne ting. Glæd dig.  
Pris Byggesæt kr. 450,- Pris Færdigmodel kr. 990,- For færdigmodeller må der påregnes leveringstid.



# 20,0 meter lange CM-vogne med tagrytter nok engang



Cm 2060. Foto Hans True

Af Ulrik Tarp Jensen

Det er uvist hvorfor der er så meget kludder i CM-vognene. Artiklen i Spor og Baner nr. 4, side 40 ff. er et godt eksempel på, hvordan upræcise kilder lever videre i artikler, som baserer sig på afskrift. Det er særlig uheldigt, når disse 'kilder' bliver brugt som grundlag for at bedømme modellers overensstemmelse med forbilledet.

## Hvor mange?

Først og fremmest blev der bygget 139 CM-vogne med tagrytter og en totallængde over puffer på 20,0 m, 70 pladebeklædte og 69 træbeklædte.

De pladebeklædte blev leveret i perioden 1909-1914 og havde numrene 10226-10290 samt 10996-11000. 34 vogne (10257-10290) havde ingen tjenstekupé ved det ene toilet, men var udvendigt identiske med de øvrige. Senere blev en del af de 36 vogne med togførerkupe i øvrigt ombygget indvendigt med fjernelse af tjenstekupéen, som hverken var særlig stor eller havde vindue. Udvendigt var alle vogne leveret med vinduer i trærammer. Alle vogne blev leveret med træbogier, og 10282-10286 fra 1909 blev hurtigt efter leveringen indrettet til Tysklandstrafikken (med træbogier, forstås).

Fra 1918-1925 fik DSB leveret de sidste 69 stk. CM-vogne med træbeklædning og tagrytter. INGEN af de 69 vogne blev leveret med gennemgående sålbænk. Det er uvist, hvordan det rygte er opstået,

som gengivet i nævnte artikel. De første 43 vogne, 10941-10983, blev leveret med træbogier. De sidste 26 vogne, 10915-10940, blev leveret med jernbogier ("berlinerbogier"), idet den sidste (19040) fik stålstøbte bogier fra USA. Alle 69 vogne havde rammeløse spejlglasruder. En særlig detalje ved de sidste 26 vogne med jernbogier er i øvrigt, at den inderste trinstiver er flyttet ud mod pufferplanken for at gøre plads for jernbogier, der rager lidt længere ud. Vognene med jernbogier var IKKE anskaffet til Tysklandstrafikken, og blandt de træbeklædte vogne var det vognene 10969-10978, som havde Tysklandsudstyr, dvs. vogne uden jernbogier.

Ud over de 139 CM-vogne fik DSB desuden leveret 55 spidse CM-vogne i perioden 1927-1930 med træbogier, men disse volder åbenbart færre kvaler, for der er langt færre unøjagtigheder i diverse



Cm 2077. Foto Hans True

artikler om dem.

For fuldstændighedens skyld skal de 10 forløbere (10291-10300) for den 20 m lange vogn nævnes fra perioden 1896-1905. Disse var kortere og havde smallere kupéer og var alle ombygget inden omnummereringen i 1941.

Desuden er der opstået diverse CM-vogne gennem omdannelse og ombygninger af bestående vogne af forskelligt litra, men det er at gå ud over denne artikels rammer.

## Ombygninger

I 1930'erne blev CM-vognene ombygget. Visse vogne blev ombygget med hvælvet tag og ny indretning. Ind til 1941 var der tale om 14 ombygninger, alle blandt de 70 pladebeklædte vogne. Visse CM-vogne med tagrytter ændrede også udseende uden ombygning af taget, og der kendes følgende eksempler:

- pladebeklædt vogn med ny træbeklædning og spejlglasruder
- pladebeklædt vogn med spejlglasruder
- træbeklædt vogn med fornyet vognside og gennemgående sålbænk (ikke nødvendigvis begge vognsider ombygget)

## CMM-vogne

Nogle af Tysklands-CM-vognene blev i 1936 omlitret til CMM efter udstyrelse med egenvarmeanlæg. Tysklandsvognene havde i forvejen trykluftbremse og var derfor oplagte som personvogne til de nye

MO- og MP-motorvogne. På et tidspunkt fik vognene desuden styreledninger til brug som mellemvogne i MO-fremførte tog.

### Bogiebyggeri

Jernbogierne kunne ombyttes med træbogier, og således cirkulerede de færre jernbogier rundt under stort set alle de vogntyper, som ellers var leveret med træbogier. Og omvendt. Trinstiverne blev ikke flyttet ved ombytning af bogietyper.

### Omnummerering 1941

CM-vognene blev også omnummereret i 1941. De endnu eksisterende pladebeklædte vogne med tagrytter blev

til CM 2001-2050 og 2116-2119, samt CMM 2407-2408, i alt 56 vogne. Mindst én af disse vogne kørte nu rundt med træbeklædning.

Vognene fra 1918-1925 blev nummereret CM 2051-2115, samt CMM 2403-2406. Stadig i alt 69 vogne. Ingen af disse vogne var ombygget med hvælvet tag i 1941.

### Malede teakvogne fra 1955

De lakerede træbeklædte vogne blev fra 1955 og frem malet i samme farve som de pladebeklædte vogne. Det var først fra 1959 og frem, at de malede træbeklædte vogne dominerede.

### Videre forløb

Som de fleste artikler om CM rigtig nok får fat i, bliver de fleste af de oprindeligt pladebeklædte vogne i perioden 1942-1953 ombygget til CP-vogne. Kun én af de oprindeligt træbeklædte vogne blev ombygget til CP. To træbeklædte CM blev i 1956 ombygget med hvælvet tag til brug som udflugtsvogne.

De resterende vogne blev hovedsageligt udrangeret i perioden 1958-1962 med bygningen af 80 CL-, CLE- og CLS-vogne, der alle skulle forsynes med brugte bogier. Fra 1962 eksisterede der omkring 15 CM-vogne med tagrytter, og de sidste forsvandt i 1966.

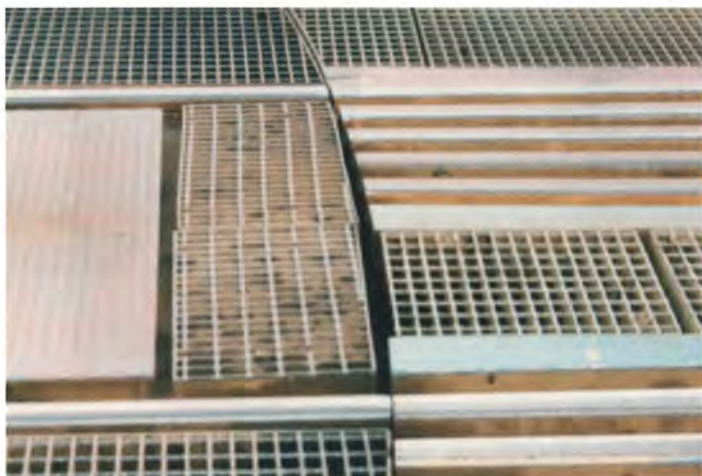
## Færgelejer i Østersøen

Beretningen om den femsporede færgeklap i Ystad fik Morten Sandvad Jensen til at reagere. Han har sendt en række billeder af tilsvarende lejer i Rostock, Mukran og Trelleborg. Selve sporskifterne er også af meget usædvanlig

art, idet 'mellemstykket' mellem tunger og hjertestykker forskydes sideværts, således at det placeres ud for det spor, der skal benyttes.

I Mukran forskydes de fem spor på en slags skydebro, og nogle af færgerne har

asymmetrisk agterport for at passe ind i lejerne. For en modelbygger noget nær en umulig udfordring. Denne lille billedserie fra Morten viser nogle af mulighederne.



# Lynetterne forsvinder nu

Igennem flere årtier har Lynetterne stået for driften på mange af landets tilbageværende privatbaner. Nu er den æra ved at rinde ud. Inden længe er det slut med Lynetter på HHJ, og Desiroerne fra DSB overtager kørslen. Med dem forsvinder den sidste charme ved denne

bane, og komforten i Desiroerne er det ikke værd at spille mange ord på. Træsæder og manglende plads er vel de ord, der betegner det bedst.

Derfor er så meget mere grund til at nyde dette billeder fra HHJ, taget af fotografen

Asger Christiansen. Det er scener, der nu er historie, og kun ved Lemvigbanen kan man stadig opleve Lynetter i daglig drift. Blot ganske få vogne er ellers bevaret til udflugtskørsel, hvilket er en skam, for Lynetterne var nogle af de smukkeste tog, der har kørt på danske skinner.



HHJ-lynette ved Assendrup 2012 september. Asger Christiansen



Odder januar 2011. To lynetter ved perron. Asger Christiansen

## Flere huse til landskabet



Forvalterhuset - en stor bygning

I serien af transformatorårne har Witzel Hobby lavet en smuk model af et jysk tårn. Forbilledet står på landevejen mellem Lyngs og Hvidbjerg i Thy/Thyholm. Det lille tårn er så fyldt med detaljer, at man knapt nok skulle tro, at det næsten

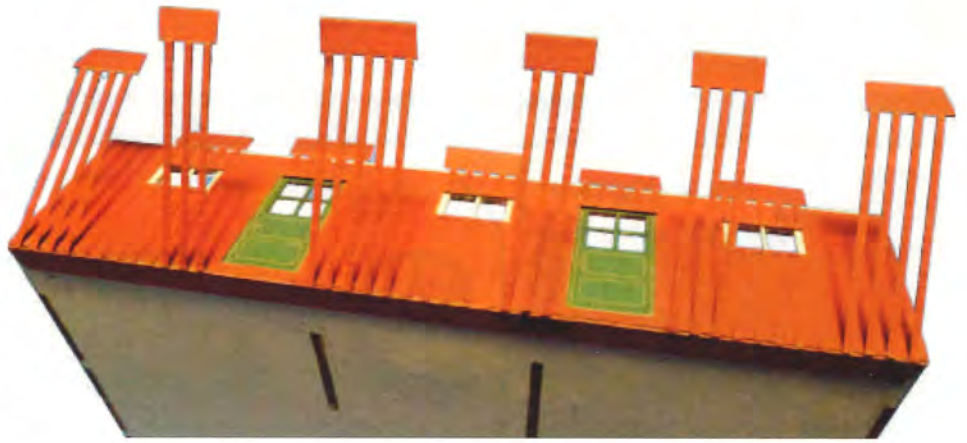
udelukkende er lavet af karton. Kun udstyret på toppen til kabler og isolatorer er af plastic og metal (knappenåle). Jo mere forfinede, Witzels modeller bliver, jo mere fordrer de også af modelbyggeren, og det lønner sig at sætte sig grundigt ind i



Trafotårnet fra Lyngs

byggevejledningen, inden man går i kast med byggeriet. Blandt andet er det vigtigt at have de rette limtyper ved hånden, for bruger man forkert lim, kan byggesættet nemt blive ødelagt på forhånd (med synlige limklatter f.eks. ruder og mure). Om det så er navnet på elskabet, er det skåret ud i tyndt karton. Flot!

En anden bygning er forvalterbygningen fra et tømmerlager. Det er en ret stor træbygning (145 x 84 x 80 mm) med store vinduer, der nærmest råber på en indretning. Lader man bagsiden vende udad, har man en bygning, der kunne være toiletbygning i en havn. Her er det især træbeklædningen, der kan volde problemer, idet de tynde 'trælister' skal limes fast, så de er fuldstændigt lodrette. Det er vist i vejledningen, men helt ligetil er det nu heller ikke. Poul-Erik Witzels



er til gengæld altid parat med råd og vejledning, hvis man løber sur i det.

Sidste nyhed i denne omgang er den lange, enkeltsporede remise fra Høng, som stadig er i brug – i dag dog i en forlænget (og uskøn) udgave. Witzels

model viser den oprindelige bygning, og det er en remise, der indbyder til videre detaljering med tilknyttet værksted osv. Vi har endnu ikke bygget denne bygning, så den vil blive gennemgået i et senere nummer.

## Nyttig fugepenn

Det kan være svært at male tynde linjer, streger og flader. Ofte kan man finde andre hjælpemidler til opstregning end pensler og maling.

Det er netop, hvad en fugepen også kan bruges til. I forbindelse med forskønnelse af et lille skur fra NOCH, der ikke just

glimrede ved farver eller anden pynt, fik jeg god brug for fugepennen. Da skuret var malet engelskrødt (Humbrol 73), tegnede jeg karmen uden om vinduer og døren op med fugepennen. Den er nem at arbejde med, og skulle der komme lidt farve ved siden af, kan det dækkes igen med den røde farve. Fugepen kan man

være heldig at finde i supermarkeder, ellers må man ty til et byggemarked og gå på jagt der. Fugepen er bedre til dette arbejde end hvide korrekturpenne, da det hvide blæk i disse enten flyder uhæmmet eller blokeres i åbningen af snavs og størknet blæk – fugepennen har filtspids, så man bedre kan dosere blækmængden.



En fugepen er nyttig til bygning af bl.a. huse



## Nye åbningstider

### Åbningstider:

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

### Udvidet åbningstider i december:

Lørdag 1/12	9.30-17.00
(julearrangement i butikken)	
Søndag 2/12	Lukket
Mandag 3/12	Lukket
Tirsdag 4/12	12.00-18.00
Onsdag 5/12	12.00-18.00
Torsdag 6/12	12.00-18.00
Fredag 7/12	12.00-18.00
Lørdag 8/12	9.30-14.00
Søndag 9/12	Lukket
Mandag 10/12	Lukket
Tirsdag 11/12	12.00-18.00
Onsdag 12/12	12.00-18.00
Torsdag 13/12	12.00-18.00
Fredag 14/12	12.00-18.00
Lørdag 15/12	9.30-17.00
Søndag 16/12	10.00-16.00
Mandag 17/12	10.00-19.00
Tirsdag 18/12	10.00-19.00
Onsdag 19/12	10.00-19.00
Torsdag 20/12	*10.00-19.00
Fredag 21/12	10.00-19.00
Lørdag 22/12	9.30-17.00
Søndag 23/12	Lukket
Mandag 24/12	Lukket
Tirsdag 25/12	Lukket
Onsdag 26/12	Lukket
Torsdag 27/12	10.00-18.00
Fredag 28/12	10.00-18.00
Lørdag 29/12	9.30-17.00
Søndag 30/12	Lukket
Mandag 31/12	Lukket
Tirsdag 01/01	Lukket
Onsdag 02/01	12.00-18.00

\* Torsdag den 20. december er sidste frist for afsendelse af varer inden jul!

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

Webshoppen er altid åben

## HK-modeller/ HELJAN

Kommer snart!



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

Ekklusiv serie, specialfremstillet for Hobbykæden (HK-Modeller)

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

Autentisk dansk lyd indspillet af DanskeloSounds med dansk Nohab lyd.

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

## 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.**



## HELJAN



40501 MF 643 DC teak    40601 MC 652 DC teak    40651 ME 627 DC teak  
 40502 MF 643 AC teak    40602 MC 652 AC teak    40652 ME 627 AC teak

**DSB Triangel -- udlevering december 2012**

**Vejledende udsalgspris DC eller AC ~~2195,-~~**

**Vores pris kun **1995,-****

## märklin

Fantastiske startsæt til uhørt lave priser - leveringsklare (så længe lager haves)

### märklin



**29200 Startset**  
 (batteri-drevent)  
 "MY Wold ICE"  
 ---komplet---

**Pris kun **375,-****

### märklin



**29162 digt. startset**  
 (infrarød fjernbet.)  
 "Rangersæt"  
 ---komplet---

**Pris kun **595,-****

### märklin



**29670 digt. Startset**  
 (mobilstation II)  
 "DSB Intercity MFX  
 sound" alt inkl.

**Pris kun **2995,-****

## märklin

Danmarks bedste priser på Märklin C-skiner – Uhørt billigt!

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

## ESU

DSB lyde fra **Danske loksounds** optaget fra danske Nohab-maskiner og med de rigtige fløjter mm. – skal opleves!

**DSB MY - lyd **980,-****

**DSB MX – lyd **980,-****



## Roco



**Nyhed hos Hobbykæden:**

MY 1123(vinrød), 1147(rød/sort),  
 1148(vinrød) samt 1153(rød/sort)  
 både til 2 og 3 skinnedrift

**DC eller AC lyd **1980,-****

Hos os finder du over 20.000 lagervarer på hylden, vi har 55 mærker at tilbyde, og har masser af nyheder, tilbud og rariteter, bl.a.

### Roco:

64752	DSB WLABm	248,-
64034	DSB Bcm 3-vognsæt	1342,-
64076	DSB Bcm 2-vognsæt	548,-
66423	DSB SAD "Frichs"	367,-
67031	DSB Hbllins sæt	385,-
66864	DSB Hbllins vogn	210,-
66174	DSB Superfos-sæt	818,-
66462	DSB UCS kuglesilo	139,-
66175	DSB "Aarhus Olie" sæt	395,-
66945	DSB Eaos åben vogn	221,-
66832	DSB ZE "ESSO"	224,-
67330	SJ "Green Cargo"	202,-

### Fleischman

521605	DSB PT vogne m pres.	445,-
531003	DSB G-vogn	259,-
520002	DSB Kadavervogn	149,-

### Brawa

48277	DSB ZA "Carlsbergsæt"	863,-
-------	-----------------------	-------

### Märklin

29240.lok	BR 24 damplok	795,-
46457	DSB Kosangassæt	645,-
47083	DSB "Skandi" sæt	645,-
4441-092	DSB "Cocio" vogn	428,-

### Bøger:

0314	GM hvor blev de af?	475,-
0584	På sporet af 2012	219,-
0788	Med gods på krogen III	295,-
0315	Danske personvogne	485,-
0315	Fra Lyntog til InterCity	395,-



Vi bytter alle julegaver med byttemærke frem til den 24. januar 2013!

**Vi ønsker alle glædelig jul  
 samt godt nytår-**

Tilmed jer vores nyhedsmail og få alle vores 2013 nyhederne før alle andre- send en mail til [Info@hobbykaeden.dk](mailto:Info@hobbykaeden.dk)

LEVERINGSKLAR



**5100** CM 2051 berlinerbogie kr. 565,-



**5101** CMM 2404 berlinerbogie kr. 565,-



**5102** CM 2084 træebogie kr. 565,-



**5103** CM 2090 træebogie kr. 565,-



**5104** CM 2099 træebogie kr. 565,-

## NYE E-MASKINER PÅ VEJ

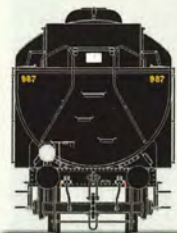
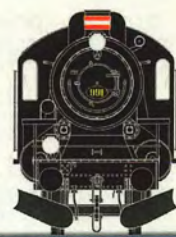
1. KVARTAL 2013



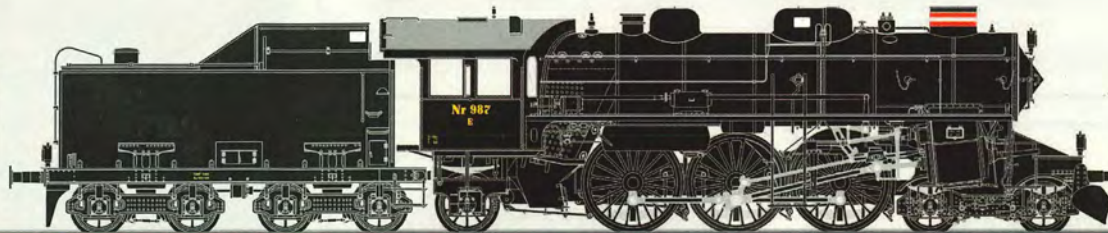
**45431** Litra E 991 DC med lyd kr. 3.695,-



**45432** Litra E 991 AC med lyd kr. 3.695,-



**45441** Litra E 987 DC kr. 3.195,-



**45442** Litra E 987 AC kr. 3.195,-



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