

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 7 • Årgang 2013

DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-

Triangelvognene og deres baggrund



ModelBaneBanden - en ung klub

Tur til Frederikshavn med HGC

MiWuLa - besøg i modeljernbaneparadiset

Olsen Bandens rede

CUK med strækbånd

Fordelene ved spor N

BK 14.02.2013 - 17.04.2013
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-

ISSN 2245-4039



www.facebook.com/sporogbaner

Scan koden eller send en
e-mail til birgit@turn.dk
og bestil dit abonnement



FELDERBANEN

Helle & Jan Møller Holm · Vejlevej 349, Bramdrupdam · 6000 Kolding · Tlf. 74 56 08 08 · Fax 74 56 08 01

Brochurer **NYHEDER 2013** ligger klar i butikken – kig ind eller ring og få dem sendt, betal kun porto. Bestil nyheder i februar med ekstra fordel.

Nåede du ikke at købe en **DSB E maskine**? Ellers kan du nå det nu: **Heljan** DSB E991 digital m lyd og DSB E987 digital forv. lev. marts 2013 – bestil nu til forhåndspris.



På lager: **Svensk F1200 DCC med lyd.**

NYHED BØGER: Struer Station, På sporet af 2012, Danske Personvogne m. fl.

Cykler, knallerter og motorcykler skala Z,N,HO og LGB m/lys i for- og baglygte. Fra 139,- kr.



DIGITAL STYRING – køb det hos os: **Roco Z21 Digital styreenhed**, med WLAN router og strømforsyning styres med smartphone eller iPad. **Märklin mobilstation** (nu på dansk) og **Centralstation**. **ESU Commander** kompatibel også til DCC og Motorola. Se mulighederne hos **FELDERBANEN**.

SPÆNDENDE NYHED

ESU BR 218-105, ep. V-VI i TEE bemaling, moderne diesel-lokomotiv med røggenerator, 2 højtalere, motorlyd, kurvehvin, LED lys i førerrum og rangerlys, strømbakup som sikrer drift på lange sporskiftestrækninger.



Walthers containere: bl.a. Capital, Seaco, Uniglory, Genstar, CMA/CGM, både 20" og 40" fod. 1 stk. 40,- kr. – ved større køb rabat

NOCH HO NYHEDER:

Classic Bikes
BMW R60
med sidevogn



HUSK!
HOBBYMESSE
i Valbyhallen
2.-3. marts,
lukket 1.-2. marts

Aldtid aktuel med danske og udenlandske nyheder. Besøg os på www.felderbanen.dk
Bestillinger modtages på Info@felderbanen.dk eller tlf. 74 56 08 08 - fax 74 56 08 01
KIG IND, RING, FAX, MAIL – VI SENDER GERNE.
Åbningstider: Tirsdag-torsdag 10.00-17.30, fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00, mandag lukket.

TOGCENTER

www.togcenter.dk

Danske huse og signaler

498,-	1999,-
248,-	Fra 319,-
429,-	299,-
229,-	239,-
239,-	249,-
249,-	369,-

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

www.Banetilbehør.dk

NYT HOS BANETILBEHØR: Paulo Modeltilbehør
Paulo laver en mængde fine detaljer til modeljernbanen



Se disse og mange andre fine detaljer i webshoppen.
Priser fra 19,-

Tilbud i februar/marts:



Priser figurer
SPAR MOMSEN
Mange forskellige modeller
Priser fra 23,-



Velkommen til nye tider



Foto Suzanne Henriksen.

Årsskiftet kan bruges til meget, blandt andet til at få ryddet op, gjort status og ændret ved det, der ikke længere fungerer. Det er sket for *Spor og baner*, der nu går ind i sit andet år. Første årgang var præget af forsøg, eksperimenter og noget usikker stil, men nu er 'fjumreåret' forbi og nye tider begynder. Det ses allerede på forsiden, der har fået et markant bedre udseende, og inde i bladet er der nu tale om en opstramning af layoutet, en mere konsekvent stil og større balance mellem tekst og billeder. Den nye opsætning betyder også, at der bliver mere plads til stoffet, og mange artikler, der ikke har været plads til, kan omsider blive bragt. Det er de dygtige medarbejdere i Grafisk Hus A/S, Løgstør, der står for det nye layout, og det er et samarbejde, jeg venter mig meget af. Internt er arbejdsgangene og administrationen blevet lettet, hvilket forhåbentlig også tjener til bedre service over for læsere og annoncører. Bemærk nye telefonnumre og e-mail-adresser i kolofonen.

Nye skribenter og forfattere har meldt sig, hvilket jeg er meget glad for. Men

– der er altid plads til én til, som det hed i fortidens Rexona-annoncer. Hvis du har godt kendskab til modeljernbanens teknik (f.eks. digitaldrift/styring, anlægsopbygning, modelbygning, kan tegne sporplaner eller scener fra banemiljøet m.v.) og kan formidle det på en enkel, informativ og pædagogisk måde, er du velkommen med dine artikler eller idéer. Ring eller skriv til redaktionen for at høre nærmere om det. Bemærk venligst i den forbindelse, at der er knivskarpe tidsfrister, som skal overholdes!

Gamle tog på nye skinner

Hvor står jernbanerne så i 2013? Ja, meget peger i den rigtige retning – f.eks. med de store nyanlæg i forbindelse med Femern-bælt-projektet, elektrificeringen, signalfornyelsen og sporfornyelsen. Samtidig er der en mængde misforhold, der tilsyneladende ikke er nogen løsning på foreløbig. Her tænker jeg på flaskehalssens ned gennem Sønderjylland med enkeltspor en del af vejen – et problem, der blev yderligere accentueret af den voldsomme afsporing ved Farris i efteråret,

DSB's formidable underskud og senest afsløringerne af mediemanipulation. Genetableringen af Limfjordsbroen er af stor betydning for jernbanetrafikken, men om godset kommer tilbage på skinnerne er mere tvivlsomt – nu har lastbilerne jo haft et halvt år til at vise, at det også går på den måde. Trængslerne i de store byer fortsætter – de nye letbaner, der er projekteret, kommer tidligst i gang om nogle år, og billetterne til bybusser er netop steget – ikke faldet, trods valgløfterne.

Den indenrigske godstrafik på jernbane vil jeg slet ikke tale om – næsten da. For nogle år siden stod jeg med ti-årige Jonas på en perron og så et godstog buldre forbi. Jonas, som ofte havde været på Danmarks Jernbanemuseum og ude at køre i veterantog, sagde ved synet af de grimme, snavsede storrumsvogne i godstogget: "Se, der er et gammelt tog!" Så vidt er det altså kommet. Et godstog er ikke længere et dagligdags syn for unge, for godset køres jo med lastvogne og 25 meter lange 'modultog'. Og hvad kører de få godstog egentlig med? Det aner vel de færreste efterhånden.

Småt er godt

Spor og baner har bl.a. til formål at præge udviklingen på det hjemlige modeljernbanemarked, og bladet har direkte kontakt med alle førende producenter i ind- og udland. De tider, hvor man kunne spise det danske marked af med ommalede, tyske gods- og passagervogne er forbi, og køberne er både blevet mere kræsnere og kvalitetsbevidste. Det vidner den danske produktion af modeltog om – i de sidste ti år er der kommet så mange, danske modeller, at man skulle være et skarn,

hvis man ikke var tilfreds med det. Alligevel virker det ofte som om, at det er en lille skare, der råber højt om 'ønskemodeller', og når så modellen efter mange års planlægning og forberedelse endelig dukker op, er afsætningen ikke så stor som forventet. Det tror jeg, at både Heljan og hobby trade kan tale med om. Helt undvære de ommalede, tyske modeller kan vi dog heller ikke, for dels er mange forbilleder i dag ens over hele Europa, dels er der så mange, specielle danske vogne, at det ville være usandsynligt at se dem alle fremstillet i større, industriel målestok. Her har især Fleischmann øjnet mulighederne for 'nicheproduktion', og tak for det. Bryder man sig ikke om 'fantasimodeller', er der ingen, der tvinger én til at købe dem.

Til slut et par ord om undertitlen på forsiden. *Spor og baner* er vitterligt Danmarks største modeljernbanemagasin. Det har været dejligt og bekræftende at få de mange tilkendegivelser fra jer læsere gennem året om bladet og indholdet, og jeg har med tak modtaget mange gode råd og kreativ kritik. Noget er ændret, andet er fjernet, og sådan må det være – der vil hele tiden ske en forandring, en ændring, en udvikling, for lige som tiderne ændrer sig konstant, må blade som *Spor og baner* også følge med. Og nu ikke mere snak – velkommen til anden årgang!

Flemming Søeborg
Udgiver, ejer og redaktør

**Skaf en ny abonnent
og få en vogn
– se hvordan på
www.sporogbaner.dk**

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 7, 2. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S.
Tlf. 62 21 25 50.
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, birgit@turn.dk, tlf. 61 42 66 21.

Annoncekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk, tlf. 61 42 62 21.

Frist for indsendelse af annoncemateriale er
den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.

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

Abonnementspriser:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 595,-.
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 690,-.
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 792,-.

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på
Spor og baners bankkonto:
Danske Bank konto nr.: 3574 – II 16 06 89.
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet: **Meddelelse til modtager** skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. e-mail-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en
del af kontoudskriftet til Spor og baner.

OBS! Brug **ikke** betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.

Betaling fra udlandet: Swift DABADKKK,
IBAN DK 77 30 00 47 67 II 77 28.

Spor og baner er layoutet og trykt i 2.500 eksemplarer hos
Grafisk Hus A/S, Løgstør.

Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder
tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materia-
le fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor
og baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter
og meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendig-
vis af redaktionen.

Forsidebilledet:

Heljans nye Triangelvogne er nogle af de bedste, danske
modeller. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
ModelBaneBanden	6
Triangel-vognene og deres baggrund	10
Ønskemodeller!	12
MiWuLa – en fantastisk tur i miniatureverdenen	14
På besøg i Skilteskoven	20
Hæfte om DWA-modeller	24
Togførervogne med "korsét"	26
Nyt fra banerne	27
Besøg på modelskibsværftet	28
Berigtigelse	30
Tur til Frederikshavn med FFJ (del2)	32
Damp over Bernina	36
Lav en kørende trolleybus i H0	38
Fiskernes Auktionshalle i H0	40
Scener fra den danske filmskat	41
Hvorfor spor N?	42
Flere nyheder fra Fleischmann	44
Intet bord uden bænke	45
Ny bog om arbejdet på en stor banegård	46
Mz 1407 på vej	47
Ringene er sluttet	48
MFVJ M3 – lokovognen på solotur – eller...?	50
Hjallese station	52
Vinder af lodtrækning	53
Han vil hel'le ha' en Star	54
Ny V 100 ²⁰ i H0 fra Roco	55
DSB-transportbeholdere i H0	56
Finesser i H0 fra Tyskland	58
Bomme mod biler	59
Nyt rangerlokomotiv i H0 fra Piko	60
Sølvgrisen nu komplet fra Epokemodeller	61
Nye UIC-vogne i H0 fra Piko	62

**Husk altid navn og adresse
ved indbetaling af abonnement**

Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, Frederiksberg

**søndag den 17. marts og
søndag den 1. september
kl. 11.00-15.00**

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



HOBBYMESSE



D. 2. & 3. MARTS
I VALBY HALLEN



2013

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



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

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

KONTAKT TIL HOBBYMESSE APS.

TLF. : +45 3874 1447

WWW.HOBBYMESSE.DK

EMAIL: MAIL@HOBBYMESSE.DK

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

Klip ud, tag bladet med eller tag en kopi

ModelBaneBanden

Det hører til sjældenhederne, at helt unge mennesker interesserer sig for modeltog i dag. Når de så tilmed laver en klub, er der grund til at være ekstra lydhør. Spor og baner har besøgt ModelBaneBanden, der er i gang med at bygge et større anlæg.



Lars, Christian og Jeppe i gang med trafikken.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Kælderen er fyldt med et større anlæg under opbygning. Det er Märklin-spor, og alt er nøje tilrettelagt efter epoke III.

– Hvorfor epoke III, spørger jeg de tre medlemmer Christian, Jens Christian og Jeppe, der er her i dag? – I har jo ikke oplevet noget af det, og det meste er væk i dag. De svarer næsten i kor:

– Fordi epoke III er den periode, der er bedst dokumenteret med masser af

glimrende billeder. – Det er samtidig en spændende tid, hvor der stadig var damplokomotiver i drift sammen med diesel, og der var en masse forskellige vogne, såvel på passager- som på godsområdet.

– Hvor længe har I så været om at bygge dette anlæg?

– Ét år og to måneder, svarer Christian, men vi har jo bygget ni moduler forinden. Vi har bl.a. udstillet dem på Teknisk Museum.

– Hvordan er I kommet på den tanke at bygge modeltog?

– Vi – eller jeg, hvis jeg skal tale for mig selv, siger Christian – er nok stærkt påvirket af min far Lars, som selv er glad for model- og veteran tog. Jeg har tit været med ude at køre. Lars tilføjer:

– Min kone og jeg opdagede for fem år siden, at der kom en del andre drenge i hobbybutikken, og så blev vi enige om at prøve at samle drengene. Vi fik lov til at lægge nogle brochurer for klubben i butikken, og det viste sig, at der var seks drenge, der var interesserede i at lave en klub.

– Men hvor skulle de være?

– Tja – min kone blev overbevist i et svagt øjeblik til at stille gildestuen til rådighed, så den blev med det samme taget i anvendelse.

Før havde vi et mindre rum til modeltoget, men kælderen er glimrende.

– Og I har nået alt dette på under 1½ år?

– Ja, det har vi. Vi har bygget de enkelte dele af anlægget således, at de kan skilles ad, og så de kan løftes ud af vinduet, hvis det bliver nødvendigt en gang. Man er nødt til at gennemtænke sådanne konstruktioner. Højden er også vigtig – det skal være sådan, at man kan arbejde på anlægget, uden at skulle bukke sig.

– Og så bygger I ellers løs?

– Ja, men efter en plan, forklarer Jens-Christian. Vi har en idé om, at den oprindelige jernbane, som går fra Faaborg til Sønderborg, var anlagt i prøjsertiden som en smalsporet bane. Den blev



Vue over Sønderborg.



Christian ved den store station Sønderborg.



Et kig over Faaborg, en mindre by.

siden hen ombygget til normalspor, men her og der ser man stadig rester efter smalsporsbanen i landskabet. Ja, der er en villaejer, der har en stump bane i haven, og andre steder ser man rester efter dæmnings osv. Noget af smalsporsbanen er også lavet om til cykelsti, helt som i virkeligheden.

– Hvilke baner er jeres favoritter – I har jo en del privatbanemateriel?

– Det er HFHJ, ØSJS og OHJ. Det er dels baner med meget blandet materiel, dels baner, der er godt dokumenterede, men vi kan vist ikke holde stien helt ren.



Dansk Heljan-idyl – velkendte, klassiske modeller.

– Det er en punkt-til-punkt bane, tilføjer Lars, og planen er, at vi senere skal have bygget banen fra Nykøbing videre langs væggen, hvor den skal ende i en større station. Og vi har hele tiden for øje, at man skal kunne komme rundt, uden at støde ind i anlægget eller hinanden, så derfor er gangene brede. I øvrigt kører vi digitalt med blandt andet Central Station.

Omfattende bebyggelse

– Vi har nogle industrier, siger Jeppe. Der er Hauge &



Det store hus fra Gentofte.

Norups Maskinfabrik – det er en fabrik, der har lavet et ret elendigt Marcipanbrød, åbenbart i konkurrence med Frichs. Vi har et lokomotiv, som er købt færdigt i en butik, men det kører ikke godt, så derfor leger vi, at det stammer fra denne fabrik. Jeg har selv J. Paludan-Müllers Mergelselskab på den anden del af anlægget – det har navn efter mig, og tobaksreklamen er opkaldt efter familien Hauge (den gang – i 1960'erne – var tobak noget helt selvfølgeligt, red. anm.). Vi kan godt lide at lave lidt sjov, men ellers holder vi os til virkeligheden mest muligt. Alle huse bliver f.eks. bemalt og patineret, så plasticglansen forsvinder.

– Og det er både klassikere og nye?

– Ja, vi har en hel del Hel-

jan-huse, men vi har også været så heldige at falde over nogle Trip-Trap huse, så de har også fået plads, sammen med Auhagens flotte byhuse og nogle kartonmodeller. Endnu mangler vi dog store dele af landskabet.

– Og hvor stammer den store, hvide papbygning fra?

– Det er et hus, der står i Gentofte. Det skulle renoveres, og da vi kender arkitekten, fik vi tegningerne fra ham. De var i 1:100, men vi har skaleret dem om til 1:87. Det er dog endnu kun opstillet som en prøvemodel.

Kørsel med problemer

Kørslen går i gang, og kommandoer flyver gennem lokalet. Alle sporskifter har netop fået nye numre i forbindelse med en omprogrammering af det digitale system, så der bliver spurgt meget om, hvilke numre de enkelte sporskifter har. De tre venner kører på sigt, og på grund af de enkeltsporede strækninger skal der foretages mange krydsninger. De nye CM-vogne er netop taget i brug, så en MY bliver sendt af sted med nogle af disse og andre, typiske DSB-vogne. Jeppe sender sin D-maskine, der netop er kommet tilbage fra reparation, ud på en tur, men kørslen er ikke helt stabil, så et lokomotiv med rensevogn må ud på strækningen.



En stille villavej, også præget af Heljan-huse.



Mo'en til venstre er netop ankommet til Faaborg. I spor 2 rangerer en lokal damplokomotiv med nogle vogne, mens spor 3 er besat af henstillet materiel.

– Det er efter at vi balasterede, at skinnerne er blevet mere snavsede, så vi mangler at få rensat dem fuldstændigt, siger Jeppe. Rensevognen synes dog at hjælpe på problemet. Et sted lyder en stemme: "Gå ikke over sporet. Der kommer tog". Det repeteres igen og igen. Lyden er optaget fra Skjern og Skørping stationer på mobiltelefon, siger Christian.

– Hvor tit mødes I?
– Cirka en gang om måneden – vi har ikke så meget tid, for vi går i skole og gymnasiet. Der er også mange andre fritidsinteresser.
– Hvad er det?
– Nogle af os spiller musik, men vi er også aktive i veteranbaneklubber og/eller i DSB Museumstog.
– Hvad laver I der?

– Jeg arbejder i Roskilde, fortæller Jens-Christian, der netop skal til at gå. Vi er i gang med H 783, og der laver vi rustarbejde på tenderen. Lige nu skal jeg dog først til Odense, hvor vi skal have S-maskinen med til Roskilde.

– Det lyder spændende. Hvor lang tid har I arbejdet med materiellet?

– Det er vist et par år. Forinden var vi i den lokale veteranbaneklub Bløvsrød Banen, men der blev vi mest sat til at slå græs og feje, så vi tabte interessen for det. Vi vil gerne vise, hvad vi kan.

– Hvad laver I ellers – hvis I har tid til det?

– Fem af os cyklede rundt ad nedlagte jernbaner i Jylland sidste år. Det var spændende. Vi har bl.a. været på Lolland, Østjylland og på



Ro i Faaborg. Det er åbenbart middagspause, ser det ud til.

Fyn, og fordelten ved at køre på de nedlagte baner er jo, at tracéen er meget jævn og uden store stigninger. I øvrigt har to af os i klubben selv modelbaner hjemme, og her tænker vi så småt på at anlægge en 7 1/4" bane i haven – vi er i gang med at bygge en roevogn som det første.

– Det er imponerende.

Mens vi taler, er Jeppe begyndt at rangere rundt med materiellet på Faaborg, hvor alle tre spor er optaget. Det kræver omfattende rangeringer og henstillen af materiel på sidespor, førend det lille skinnestog med bivogn fra HFHJ holder rigtigt og klart til afgang. Så er det lettere med Mo'en med CLS-styrevogn, der blot skal ændre kørselsretning. Skinnestogbussen er i øvrigt ommalt af Mikkel Møller Nielsen. Det bliver bestemt ikke det

sidste, vi har hørt fra ModelBaneBanden, der blandt andet har udstillet modulerne på Danmarks Tekniske Museum.

ModelBaneBanden – en klub for unge. Klubben kan kontaktes på e-mail familien@lolkhaug.dk.



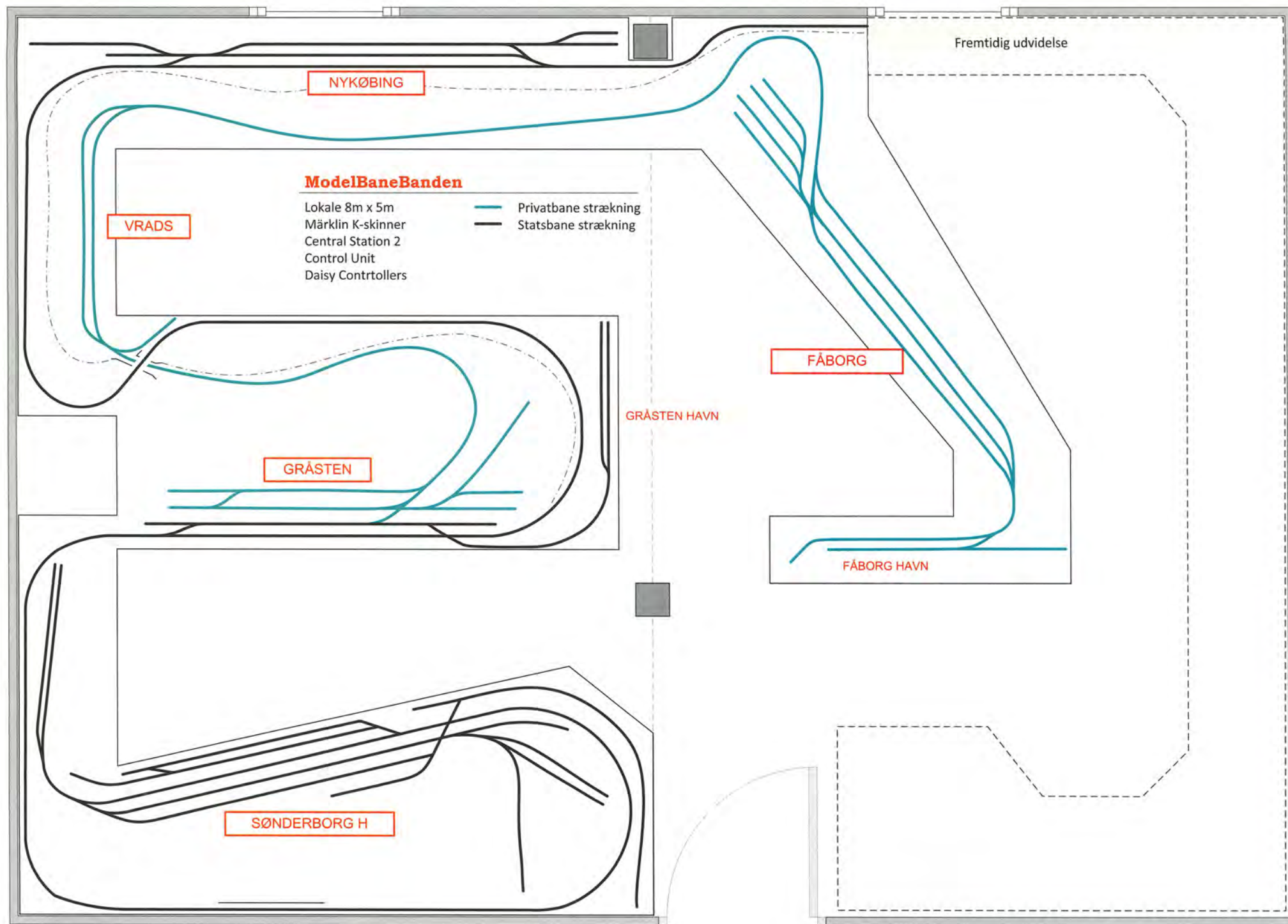
Indkørsel til Faaborg.



HFHJ-skinnebussen på ventespor.



Det lille remisekompleks i Faaborg.



Triangel-vognene og deres baggrund



ØSJS M2 ex. DSB Mc 655 ved Hårlev påsken 1968. Foto HGC.

*Af Vagn Holstein og
Flemming Søeborg*

Triangel-vognene kom til verden på et tidspunkt, hvor jernbanerne var hårdt presede. Tiden efter Første Verdenskrig var ugunstig for jernbanerne, kulpriserne var steget voldsomt, det samme var lønningerne, og konkurrencen fra den vejbane trafik voksede uhamlet. Mange private nedsatte sig som vognmænd, enten med en lastvogn eller med en simpel rutebil og begyndte at køre med fragt eller passagerer. Transportområdet var endnu ureguleret, så

enhver kunne åbne en rutebillinje og kapre kunder fra jernbanerne - og tilmed behøvede den private vognmand kun at køre, når der var store passagemængder, mens jernbanerne havde (og har) en forpligtelse til også at køre i mere stille perioder, hvor indtjeningen er mindre.

Triangelfabrikken opstår

På Thomas B. Thriges initiativ opstod De Forenede Automobilfabrikker Triangel med hovedsæde i Odense som en sammenslutning af to københavnske og én odenseansk fabrik. Triangel

producerede hovedsageligt busser og lastbiler, men i 1921 tog fabrikken initiativ til at sætte jernbanehjul på en mindre bus - det blev startskuddet til et spændende kapitel i dansk jernbanehistorie med en hurtig udvikling af motorvogne. Privatbanerne var ikke sene til at se mulighederne for at billiggøre driften med Triangel-vogne. De tidligste vogne blev bygget i mindre serier, der ofte blev tilpasset til de enkelte baners særlige krav og ønsker. Som altid tog det lidt tid, før DSB ville være "med på (motor)vog- nen", selvom en prøveperi-

de med en ombygget udgave af forsøgsvognen egentlig faldt heldigt ud. Først i 1925 indkøbtes M 1-3 (senere litra MA) til strækningen Hellerup-Nørrebro. Disse blev snart efterfulgt af to stk. treakslede M 21-22 (senere Mc) til forstadslinjen Skolebakken-Grenåvej i Århus. De gode erfaringer førte til en stor ordre i 1927 på 17 MÆ, hurtigt efterfulgt af 18 MF i 1928-29, som for alvor satte gang i motoriseringen af DSB's sidebaner.

Som oftest er det de simple løsninger med anvendelse af gennemprøvede komponenter, der fører til



Århus Hammelbanegård juli 1924. AHTJ M 1 eller M 2 + Mp 1. Foto Miller. Arkiv HGC.



Triangelvogne DSB M1 og M2, senere MA 601 og 602. 1934. Arkiv HGC.

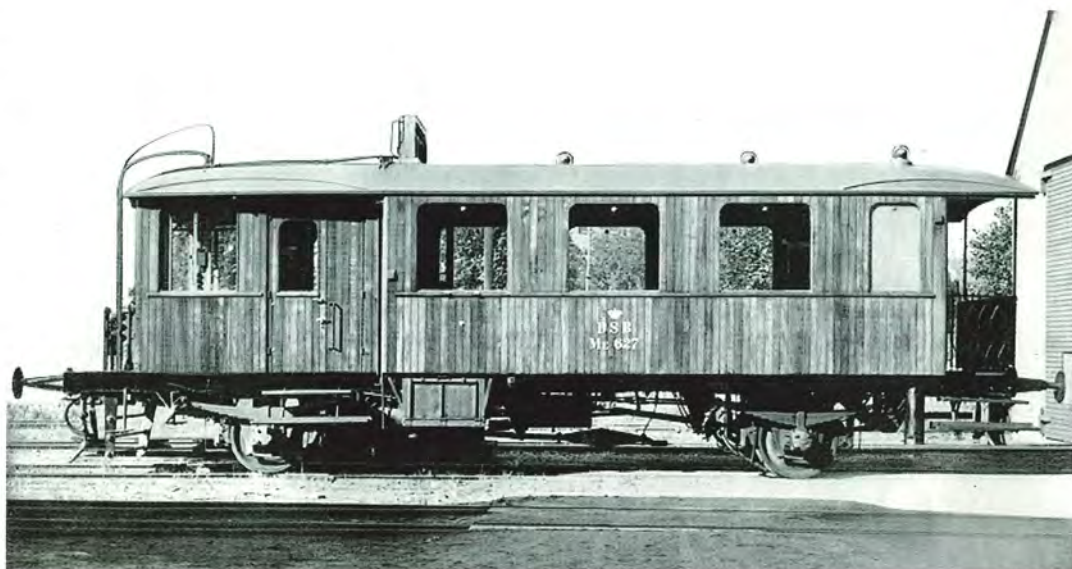
succes: De to- og treakslede Triangelvogne er et godt eksempel: gennemprøvet lastvognsmotor, almindelig gearkasse og en letbygget jernbanevogn. Eneste nyskabelse var et reversgear indført allerede i 1923, som betød, at de enkeltrettede motorvogne havde lige så mange baggear som fremgående gear.

Tiden efter DSB

Under Anden Verdenskrig fik vognene påmonteret gasgeneratorer, bortset fra nogle stykker i Vendsyssel, der fik gasflasker til lokal naturgas monteret. I 1950 blev fem litra Mf ombygget til Mc med større dieselmotor. Senere i årtiet skilte DSB sig af med Triangelvognene, da der blev bygget nye, store serier af Mo-vogne, men flere af dem fik en forlænget levetid ved diverse privatbaner.

De aktuelle Heljan-modeller fik følgende skæbneforløb:

- ME 627 (oprindeligt ME 43) Slangstrupbanen 1948-49. Gedser 1950-52. Lygten 1953-54. Enghave (hensat) 1955. Udrangeret 1956.
- Mf 643 (oprindeligt Mf 64) er overtaget af Vandelbanegruppen og opstillet i Bindeballe.
- Mc 652 (oprindeligt Mf 638) blev i 1956 overtaget af RØHJ med samme nummer. Ophugget 1962.



DSB ME 627, 1941. Foto DSB, arkiv www.jernbanen.dk.



▲ DSB Mc 652 og Fd i Viborg med tog til Skive i 1950'erne. Foto Hans True. Arkiv HGC.

Flere andre Triangelvogne er bevaret rundt om i landet ved forskellige jernbane-klubber.

Læs mere om historien i *Motormateriel 1 (MM 1) fra Banebøger* ISBN 87-87050-001-3.



DSB ME 624 og 627 i Slangstrup 28.8.53. Foto Hesselink. Arkiv HGC.



▲ DSB Mf-FE EH i Nyborg med tog til Faaborg via Ringe i 1950'erne. Foto Hans True. Arkiv HGC.



◀ VGJ Mc 651 i Grindsted 15.5.71. Littringen er påklæbet folie. Foto HGC.

Ønskemodeller!

Tekst og fotos Vagn Holstein

2012 fik en flot afslutning rent modelmæssigt: Kort før jul fulgte Heljan op på deres succes med CM-vognene med en trio af Triangelvogne, som må betegnes som noget af det mest vellykkede trækraft, vi har set fra Sønder sø! Her er det lykkedes at udnytte, at tre forskellige motorvogne delte vognkasse, men adskilte sig på andre punkter. Det er på udmærket vis gengivet på modellerne: Litra ME var f.eks. født uden standard-puffere og koblinger for ikke at overbelaste de spinkle motorvogne. Senere,

i 1932, blev de ombygget til normalt træktoj, derfor blev de en anelse længere end de efterfølgende MF, som blev bygget med standardtræktoj fra begyndelsen. MC var en variant ombygget fra MF og udstyret med større dieselmotor, og de var bl.a. derfor udstyret med dobbelt batteri og rørkølere af Mo-typen på taget.

Det er betagende, vellykkede modeller, der er tale om. Den fine teaktræsmaling fra CM-vognen fortsætter med at give et overbevisende indtryk af træ. Undervognen er fuld af karakteristiske detaljer så som sandingsrør, flotte

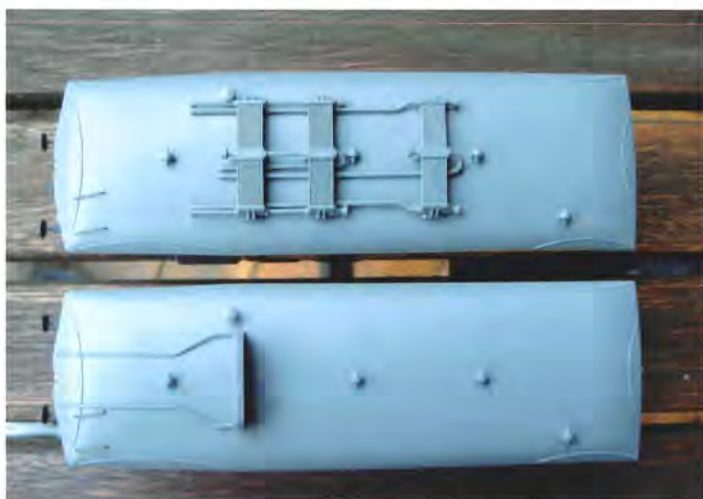


Trioen symbolsk opstillet som en triangel. Foto Vagn Holstein.

fjederophæng og dobbeltkølnisk lydpotte. Den karakteristiske Triangel-køler pryder fronten på ME og MF, dog uden det lille trekantede firmamærke på kølerdækslet. Der er en korrekt, anderledes front på MC. Den diminutive frontlanterne uden på køleren virker, men det gør toplanternen mærkeligt nok ikke. Den åbne endeperron er udstyret med fine ætsede låger. På taget er der alt, hvad der skal være: flotte kølere, korrekt rørføring, skorsten fra kakkelovnen og tagventiler. En relativt stor motor er nydeligt skjult mellem to stykker "die cast metal", som henholdsvis danner undervogn og interiør således, at der er frit gennemsyn i vognen og god vægt. Sæderne er malet brune, førerpladsen er fint gengivet, og der er et fint ætset gitter ved siden af fører-

pladsen. Den pæne litrering, dog uden synlige skygger, når desværre ikke helt ind i brædderillerne, men der er fine, skarpe vangepåskrifter.

Der er træk på begge aksler, som er trepunktophængt, så alle hjul altid står på skinnerne, en vigtig ting ved to-akslet trækraft. Køreegenskaberne er meget fine, og trækraften er rigelig: ME-modellen trak gladeligt af sted med fire vogne opad en næsten 4% stigende radius 2 kurve (43 cm). Både DC- og AC-modellerne er udstyret med multifunktionsdekodere, så igangsætning, kørsel og nedbremsning er dermed blød og behagelig. Hastigheden er forudindstillet til max. 70 km/t, hvilket er meget fint. En svag snerren fra motoren overflødiggør til en vis grad et lydmodul, men der er monteret en 8



To af varianterne set oppefra - her ses de forskellige tagkølere tydeligt.



De tre første variationer over Triangel-vognene. Foto Vagn Holstein.



▲▼ Påskrifter og bemaling er meget vellykket.



ohm højttaler i taget, og de-koderen er forberedt til et lydmodul. Vognen giver en herlig klak-klak lyd, når den kører over skinnestød. Min ME udsendte en pibende lyd, som jeg til sidst kunne spore til bremseklodserne, der slæbte ganske lidt mod hjulene, men med forsigtighed lader de sig bøje en anelse. Sporskifter forceres uden vanskeligheder, både i to- og treskinneudgaven, men jeg kunne forstille mig, at meget slanke, ballasterede sporskifter kan give problemer, hvis man ikke har fået rensset tungerne, så de er strømførende.

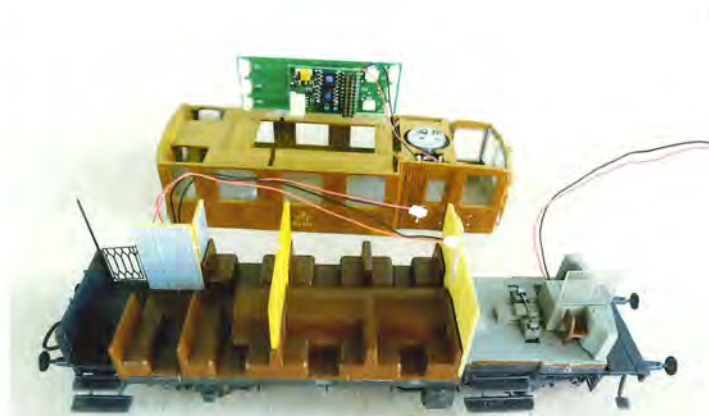


Fine detaljer på undervognen.

Triangelvognene er udstyret med kortkoblingskulisser for og bag, men et raffinement er attrapkoblingen, som er så genialt udformet, at den samtidig virker som en meget diskret krogkobling! Det er smart og godt udtænkt, og alt rigelig kobling på en motorvogn, som højst må køre med to til tre vogne. Vi savner en FD- og/eller FE-vogn. Hobbytrade/Ade sysler med en FC-vogn, som bestemt også kan bruges, selvom den vil blive lavet med ægte træbeklædning.

Mange af Triangelvognene endte med at tjene privatbanerne, efter at DSB havde udrangeret dem. Derfor leveres modellerne med en privatbane banerømmer – et såkaldt ”kaptajn Vom skæg”, som kan skubbes op i fire udsparinger bag pufferplanen, og som bliver siddende uden lim. Det er ikke nemt at få den op på plads, men med en fin spidstang og en god bunke tålmodighed går det: Begynd med at bukke fligene lidt, og start så i den ene side, lidt ad gangen.

Er der da slet ikke noget at sætte fingeren på? Jo, desværre er det sådan, at efterhånden som modellerne bliver mere og mere detaljerede med finere og finere dele, så er der altid noget, der falder af eller sidder lidt forkert. Lad mig blot nævne,



Der er god plads til passagerer i vognen. Foto Vagn Holstein

hvad jeg har set på de fire modeller, jeg har haft gennem hænderne:

- Knækket frontlanterne, sandsynligvis på grund af den ellers meget robuste indpakning.
- Banerømmer, som enten vender forkert eller falder af.
- Forreste trin falder af.
- Rørene fra tagkøleren kan sidde skævt på fronten.

Endelig er den fine stige til taget lidt af et kompromis: Den er korrekt for MF og MC, men ME havde stiger, som fortsatte op som håndliste i en karakteristisk høj bue. Den var blevet meget sårbar i model, og der findes billeder af ME med de monterede stiger.

Vejledningen omtaler summarisk, hvordan modellen skilles ad. Lidt tydeligere billeder og tekst ville være en fordel. Vi anbefaler, at man nøjes med at afmontere

taget. Det er mere vanskeligt at tage karossen af, end vejledningen giver indtryk af, og ganske mange dele er i fare for at falde af i processen, bl.a. skal man være opmærksom på, at lågerne til bagperronen sidder fast i huller i bagvæggen! Slutte-ligt så har Heljan desværre valgt at bruge ekstremt tynde ledninger, som er meget sårbare.

Alt i alt nogle beundringsværdige modeller, som vil pynte gevaldigt på ethvert anlæg også fra nyere epoker, da der stadig findes mange Triangelvogne, både på Danmarks Jernbanemuseum og ved mange veteranbaner.

Godt gået, Heljan, mere af samme skuffe! Tak.

Også en stor tak til Kystbanen for udlån af modeller til fotografering.



Nærbillede af fronten med kobling m.v. Foto Vagn Holstein.

MiWuLa – en fantastisk tur i miniatureverdenen



Kontrolrummet med utallige skærme.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

De fleste modeljernbanefolk kender vel efterhånden MiWuLa – Miniatur Wunderland i Hamborg. Dette verdens største modeljernbaneanlæg hører tillige til Tysklands mest populære turistmål med over 1 mio. besøgende om året. Spor og baner har kigget lidt bag kulisserne.

Det første, man lægger mærke til ved MiWuLa, er den konstante strøm af mennesker på vej dertil. Selvom

der næsten ikke er skiltning, er det ikke svært at finde anlægget, der befinder sig i et af de gamle silopakhusse i Hamborgs inderhavn, i det tidligere toldområde. På grund af tilstrømningen er det en fordel at bestille plads i forvejen, og i visse perioder kan det faktisk bedst svare sig at komme om aftenen – til tider er der åbent til kl. 0.00!

Man kan også komme bag kulisserne. Jeg bestilte plads til en rundtur, der varer ca. en time. Jeg vil anbefale en tysk guide for at få så

mange, eksakte oplysninger som muligt – på originalsproget. Man kan dog også få engelsksproget rundvisning. Rundturen kræver noget adræthed – samt at man ikke er for voluminøs. Gangene er meget smalle, og der er mange steder, man må bukke sig eller kravle over hindringer. Og så skal man højst være fire-fem besøgende pr. tur, da man ellers ikke kan høre, hvad guiden siger.

Utallige facts

Men så går det ellers løs. Ved turen rundt får man slynget den ene statistiske oplysning

i hovedet efter den anden, og det går så tjept, at der ikke er tid til spørgsmål eller oversættelser undervejs. Til gengæld får man en unik



En sjov, lille detalje i vinterlandskabet.



Der er detaljer overalt, også bag bjerge og bakker.



Man kommer helt tæt på det hele under rundvisningen – men der er ikke meget plads.



Folkefest på det lokale torv – meget kan man ikke se fra tilskuerspladserne.



Hvad enten det er storbyer eller pittoreske landsbyer, finder man det hele her.



Tog, byer, bjerge, landskaber - alt er der i MiWuLa.



Under anlægget ser der såre enkelt ud – masser af spor og tog.

oplevelse. I MiWuLa snyder man ikke på nogen måde, heller ikke med hensyn til detaljeringen: Selv de allerbageste huse, miljøer og scenerier er detaljeret lige så omfattende som de forreste, synlige steder er. Ja, selv i huse og baggårde, hvor man som normalt besøgende ikke kan se bagsiden, er der kælet for detaljerne, så der er ikke sparet på noget.

Diverse tal og rekorder kan man nok finde andre steder, men det var alligevel overraskende at høre, at der er 930 togstammer med i alt 12.000 vogne i drift på de 13 km spor. Det længste tog, et amerikansk kultog, er over 14 meter langt, og der er utallige, skjulte opstillingsbanegårde. Hvis man har forelsket sig i ét bestemt tog og gerne vil se det igen, kan man godt komme til at vente længe på det, da det – efter at have kørt sin runde – vender tilbage til opstillingsbanegården og standser, hvor-

efter det næste i rækken sendes ud. Hjullejrene og motorerne skal nemlig have god tid til at køle af, måske op til en time, ellers risikerer man nedbrud. Omvendt er der stort set altid et eller flere tog undervejs på den sektion, man kigger på, så man behøver ikke at kede sig.

Bjerge og vand – og rekorder

Et af de nyeste indslag på kæmpeanlægget er den schweiziske del, hvor alene bjerget Matterhorn er seks meter højt og strækker sig gennem to etager. På rundturen passerer man en strækning, nedlagt i gulvet og dækket af glasplader. Det er den transatlantiske strækning, der fører tog fra Tyskland til USA – et indslag, der fluks bragte MiWuLa i Guinness rekordbogen. Et af de første 'landskaber', man ser på rundturen, er netop USA eller Las Vegas, hvor alene belysningen udgøres af 30.000 lysdioder. Nogle af de 215.000 Preiser-figurer, der indtil nu er opstillet på anlægget, findes her, lige som der er en (formindsket) udgave af Eiffeltårnet. En af baggrundene på USA-delen udgøres af bjergmassivet Mount Rushmore med de udhuggede portrætter af amerikanske præsidenter. Portrætterne blev i øvrigt skabt af Gutzon Borglum, der var af dansk afstamning.

Det går rask videre, og et af de mest overraskende indslag er de sejlene skibe og færger. Vand og modeljernbaner hører normalt ikke sammen, i hvert fald ikke almindeligt, rindende vand. Dels giver det fugtproblemer, dels er der problemer med kalkaflejring, og dels ser vand en miniature ikke realistisk ud. Men det gør det her. det er der flere årsager

til. For det første udstrækningen – det er jo gigantiske forhold, sammenholdt med de fleste modeljernbaner. Alene reservoiret, færgerne sejler i, rummer 30.000 l vand. For at undgå at vandet fordamper og kortslutter anlægget eller giver anledning til mugdannelser, holdes temperaturen på 13° – desuden renses og filteres vandet kontinuérligt, da



Prægtige bjergmassiver er typiske, schweiziske kendetegn.

der uvægerligt falder meget støv i det. Skibene stammer tildels fra velkendte rederier og er i skala 1:100, men er af MiWuLa selv blevet ombygget, så de kan sejle. I teorien skulle de kunne navigere selv v.h.j.a. GPS-sendere, men der viste sig et problem med

de store skibe: De er meget sidevindsfølsomme, og selv om der egentlig er vindstille i bygningen, kommer der alligevel lidt turbulens fra airconditioneringen, hvorved skibene kommer ud af kurs. Derfor må en 'kaptajn' styre dem rundt på anlægget med

en fjernbetjening. En af færgerne er i øvrigt 'Kronprins Frederik' fra Scandlines, desværre i ommalet udgave.

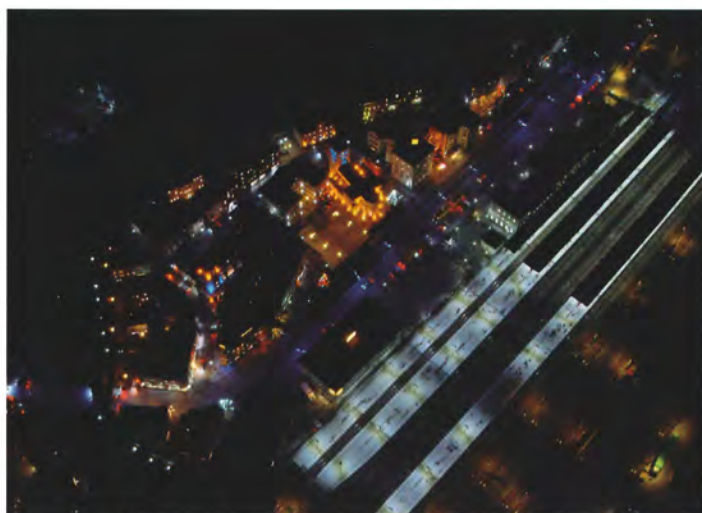
Kompromis og konsekvens

På den skandinaviske del er det især Storebæltsbroen, der vækker opmærksomhed. Man har lavet det kom-

promis, at broen har såvel vej- som jernbane, lige som den er stærkt formindsket – ellers kunne den ikke være der. Flere baggrundsmiljøer er også formindskede, hvilket giver indtryk af længere afstande, end der ellers er – et velkendt, visuelt trick. Her kører der såvel klassiske, røde MA-lyntog som



Overraskende effekter er der masser af - så som levende mennesker i minilandskabet.



Ikke Las Vegas, men en schweizisk by set fra luften.



Før nat bliver til dag - flotte lyseffekter.



Mt. Rushmore - et ikon fra den amerikanske historie



Skibe, der sejler ved egen kraft, ebbe og flod, rivende vandstrømme - nærmest ufatteligt.



Den tidligere Storebæltsfærge 'Kronprins Frederik' er også havnet her.

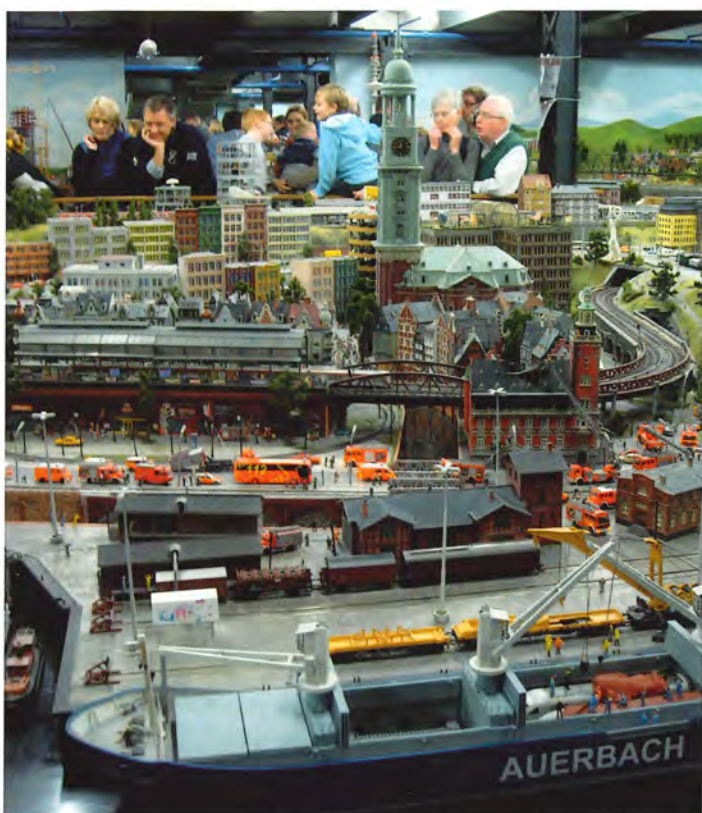
forskellige varianter af My og Mz – ja, grafitti-My-en når ligefrem at vende i den norske del. At Østbanens Mx kører med hele fire rød/gule Østbane-vogne, selv om banen kun havde to, gør intet – her drejer det sig om oplevelsen som et hele. Mange bygninger er lige til at genkende – en bornholmsk rundkirke, Egeskov Slot på Fyn o.s.v. – så man kan nærmest tale om et konglomerat af Danmark. Nogle vil nok undre sig lidt over at se tyske bindingsværkshuse på den danske del, tillige med rød/hvide højspændingsmaster – disse er jo

normalt umalede herhjemme – men rød/hvide farver jo typisk danske. Det er også pudsigt at opdage Heljans gamle Strandby station som et almindeligt byhus, side om side med Ørbæk smedie, en tysk kro, en amerikansk kornsilo og den klassiske købmandsforretning, eller den britiske stenkirke med nyt spir som en dansk landsbykirke – det er normalt ikke sådan, vi opfatter vort land og kultur, så det kan være lærerigt at se, hvordan andre opfatter os.

Rundvisningen fører videre til den tyske del, hvor Hamborg udgør en af at-

traktionerne. Banegården Dammtor, der ligger lige før Hovedbanegården, er sjovt nok lavet større end den er i virkeligheden, for hvor den reelt kun har fire spor, havde man brug for seks spor på anlægget og udvidede derfor hallen. Fjernsynstårnet, hvor den roterende

restaurant desværre er lukket for tiden, er til gengæld formindsket meget kraftigt. De allerfleste besøgende søger hen til lufthavnen Knuffingen, hvor der er en trængsel som i et stormagasin ved juletid. Alle vil se de startende fly. Det er en oplevelse, for fornemmelsen



Hamborgs havn er stadigvæk en af de mest travle i verden.



Scene fra metropolen Hamborg – byen vokser stadig på anlægget.



Næsten sådan ser der ud ved U-banestationen Baumwall ved Hamborgs havn.



Knuffingen lufthavn – alene P-pladsen er gigantisk.



Nat over lufthavnen – man kunne tage det for virkelighed.

er overbevisende. Dels er der den autentiske støj, dels synes det som om, at flyene virkelig letter, flyver ind i skydækket og er væk. Der er konstant tale om forskellige fly – lige fra ældre jetmaskiner over jumbojetter til Concorde og rumfærgen. På en skærm kan man følge flyafgangene som i en ægte lufthavn. Det tog over seks år med utallige tilbageslag og fejl at få konstrueret teknikken bag lufthavnen, således at flyene letter, lander og kører på plads på den rigtige måde.

Intelligente biler

Et af de andre, fascinerende indslag i MiWuLa er de kørende biler. Der er over 250 i gang – alene til en enkelt brandudrykning kommer der 40 brandbiler – og noget af de forbavsende er, at brandbilerne kører over for rødt, når de er under udrykning, men overholder færdselsreglerne, når de kører hjem igen. Der er lagt uhyre stort arbejde i programmering af computere og dekoderer. Bilerne kører modsat togene vilkårligt, men overholder vigepligt og færdselsretning.

Med så mange selvkørende biler måtte folkene bag MiWuLa udvikle nye styresystemer. Når en computer registrerer, at en bil sætner farten, er det ensbetydende med, at akkumulatoren i den skal oplades. Computeren beregner derefter hvilken vej, bilen skal følge for hurtigst muligt at komme til ladestationen. Ladestationen er bygget til 'høflig selvbetjening': Når en bil kører ind, standser den og får automatisk opladet batteriet. Det sker igen gennem små kontakttråde, der er anbragt i stedet for sidespejlene. Når bilen kører ind i ladestationen, rører disse to tråde ved to kobberflader, hvorved strømmen overføres. Når batteriet er opladet, finder bilen selv vej ud til anlægget igen og kører sine runder.

Man kan nok betegne MiWuLa som et af denne verdens nye vidundere. Det er en magisk verden, der fortryller alle besøgende. Det, der for grundlæggerne, de to brødre Gerrit og Frederik Braun i 2000 begyndte som en vision om verdens største modeljernbaneanlæg, er nu på tolvte år under stadig udbygning. I år begynder

opbygningen af et fransk og et italiensk afsnit. Senere kommer et britisk anlæg til, og frem mod år 2020 skal der laves et mini-Afrika. Der er 300 ansatte, dels til at overvåge driften, dels til at udvikle og bygge de mange huse, landskaber og tekniske detaljer, hvor de ansatte konstant må udtænke nye metoder for at få specielle effekter frem. Mange af huse og detaljerne fremstilles af MiWuLas eget værksted, hvor delene fræses i træ og kunststof efter at være blevet tegnet på computer.

Da brødrene ville begynde på opbygningen, opsogte de fire banker, der alle sagde nej til deres idé – først den femte indvilgede i at låne dem 1 mio. D-mark (ca. 4,5 mio. kr.) til at gå i gang ved årtusindsskiftet. Efter cirka et halvt år var første del færdig, og det lokale fjernsyn bragte en udsendelse om det. Oprindeligt havde de to brødre regnet med 300 besøgende om dagen, men de første to dage blev de rendt omkuld – der kom 5.000 gæster. Siden gik det slag i slag, og MiWuLa er som sagt nu blandt de allerstørste attraktioner i Tyskland – eller Europa. ■



Biler overalt – over 250 af dem kører selv.



Tværs gennem dalen fører en stor motorvejsbro bilerne afsted.



En monorail findes også på anlægget.

Miniatur Wunderland
 Kehrwieder 4 • 20457 Hamborg
www.miniatur-wunderland.de



TEAM
RC KONGEN

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

Snart med endnu større udvalg!

märklin PÅ VEJ TIL LAGERET

RC KONGEN er stolt og glad for at byde en verdenskendt producent af alt til modeljernbanen velkommen!

Vi er nu **officiel forhandler** af MÄRKLIN-varer og i nærmeste fremtid tilføjes Märklin til både butik og webshop, så vær OBS på mere nyt og fantastiske tilbud på vej!

CM VOGNE

MEGET FÅ TILBAGE!

(og Heljan har næsten heller ikke flere ...)



5100 CM 2051 BERLINERBOGIE 525,-



5102 CM 2084 TRÆBOGIE 525,-



5103 CM 2090 TRÆBOGIE 525,-



5101 CMM 2404 BERLINERBOGIE 525,-



5104 CM 2099 TRÆBOGIE 525,-

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 eller på Facebook

På besøg i Skilteskoven

Der er nok mange, der stadig ikke kender til Skilteskoven, så Spor og baner tog på besøg for at se nærmere på denne interessante virksomhed, der især er kendt for skilte og påskrifter til modeltog.

Det er Jørgen Røn, der er 'skovrider' og bestyrer af Skilteskoven. Jørgen er ingeniør af uddannelse, men det var nu ikke det, der fik ham i gang med 'forstarbejdet'.

– Hvad gjorde, at du gik i gang med disse specielle opgaver med at lave skilte til modeljernbaner?

– Det er efterhånden en gammel historie. Jeg havde for mange år siden – det var i 2002 – købt nogle vejskilte

fra Faller. Det var såkaldte 'gnubbe-transfers' (tørtransfers), de skulle gnides på plads på tavlerne, men det mislykkedes gang på gang for mig – kun halvdelen blev siddende på tavlen. Jeg blev så sur på Faller, at jeg tænkte, det måtte kunne gøres bedre – og jeg fik så i gang med at løse det på min måde.

– Og hvordan gjorde du det?

– Jeg målte vejskilte op, og så tegnede jeg dem på pc – de var dog også tilgængelige fra Vejdirektoratet, men skulle tilpasses til H0 og andre skalaer. I stedet for at lave tørtransfers valgte jeg at trykke skiltene på fotopapir, som bagefter blev

klæbet på dobbeltklæbende tæppe-tape, og til standere brugte jeg almindelig ståltråd. På samme måde lavede jeg faste mærker til banerne, og naturligvis lavede jeg også skiltene bagsider – man ser jo normalt halvdelen af skiltene 'bagfra', så den side skal jo også være i orden – med skruemærkninger, beslag osv.

Kreativ og opfindsom

– Men du har jo lavet meget andet – hvornår begyndte du på vådtransfers?

– Det var i 2006. Jeg havde efterhånden lavet alle vejskilte, men jeg savnede litreringer til mine egne modeltog, og så gik jeg i gang med at undersøge mulighederne. Det betød, at jeg måtte anskaffe nye printere, for vådtransfers kræver noget andet for at blive vellykkede.

– Hvad for eksempel?

– Jeg begyndte med at lave gule litreringer til mine damplokomotiver, lavet med en blækprinter på specielt inkjet transfer-papir, der kostede en formue. Da jeg satte dem på de sorte førerhuse, kunne jeg overhovedet ikke se litreringerne – farvelaget var ganske enkelt ikke 'tæt' nok.

– Hvad gjorde du så?

– Jeg eksperimenterede med det, indtil det lykkedes – der var jo ingen facitliste, så jeg måtte prøve mig frem. Løsningen blev, at jeg først lægger en hvid bundfarve på arket med en anden, speciel printer (ALPS MD-5500). Dernæst følger de andre farver, afhængigt af hvilken påskrift eller reklame, der er tale om. Printeren arbejder så nøjagtigt, at den rammer det samme område hver eneste gang, også selvom papiret skal flere gange igennem maskinen. Desværre bruger maskinen ret meget farvebånd pr. tryk, så der går virkelig noget til – og farvebåndene kan jeg kun få fra Japan, hvor produktionen ophører i 2015. Idéen til at bruge denne type printer fik jeg i øvrigt fra et firma, der brugte dem til at trykke på silkebånd til mindekranse og bærebuketter.

– Hvad så i fremtiden, når du ikke kan få flere bånd?

– Jeg har sikret mig et pænt lager af dem, men ellers må jeg bruge andre typer af printere til den tid. De findes, men de koster mellem 15.000 og 20.000 \$, så det er lidt af et problem.



Jørgen viser, hvorledes han med få greb kan gøre en påskrift egnet til trykning.



Nogle af Skilteskovens faste mærker, placeret langs sporet. Foto Skilteskoven.



En af de mange printere, Jørgen har til rådighed. Denne kan trykke med guld og sølv ud over alle andre farver. Foto Spor og baner.



Jørgen med den orange My i sit værksted. Foto Spor og baner.

Noget for alle

– Får du mange henvendelser fra hobbyfolk?

– Det gør jeg. Der er mange, der vil have lavet deres egne, private reklamer eller vognumre.

– Hvordan sker henvendelserne?

– Det er enten pr. telefon, på e-mail eller på et af de markeder, hvor jeg tit er.

– Kan man bare komme til dig med sine ønsker?

– Ja, det bedste er jo, hvis man kommer med noget konkret – jeg har f.eks. rettegnet alle DSB-typografier

og meget andet i vektor-grafik, så jeg kan lave en masse ting uden større besvær – op- og nedskalere påskrifter, så de passer til alt, lige fra spor Z til spor 1 eller LGB. Jeg kan ikke trylle, men hvis man kommer med billeder, skrifttyper, tegninger, reklamer eller andet med eksakte mål og størrelser, vil jeg ofte kunne lave det. Der er i øvrigt en vejledning på www.skilteskoven.dk, der beskriver, hvad der skal til.

– Hvad koster det?

– Det er jo meget forskelligt – det afhænger af den

tid, jeg skal bruge på det. Hvis jeg har skriften eller brugbart materiale, tager det jo ikke så lang tid at lave en påskrift, men skal jeg tegne alting fra bunden, kan det godt blive dyrt. I mange tilfælde er det dog lige til, og en omlitring af en godsvogn er normalt ingen sag. Jeg behøver nogle skitser med nøjagtige angivelser af mål, skrifttype, farver, billeder o.s.v., for ellers er det omsonst – jeg kan jo kun lave det, som kunden efter-spørger, og jeg kan ikke gætte mig til, hvad man ønsker.

Omfattende program

– Hvad har du ellers i programmet?

– Det seneste, jeg er begyndt på, er etiketter og skilte i tynd, selvklæbende vinyl, skåret med en skærepotter. Det har vist sig, at det er bedre at lave nummerplader og visse andre ting på denne måde – tal og bogstaver står knivskarpt, og nummerpladerne er nemmere at montere på bilerne tillige med, at de også har en vis tykkelse – lige som rigtige nummerplader. Jeg har såvel gamle emaljeplader (gule, sorte og papegøjeplader) som moderne hvide EU-plader og DK-skilte, og udvalget vokser hele tiden. Et andet stort nummer er DSB-plakater og skilte – og så har jeg efterhånden også et stort marked uden for Danmark.

– Hvorhenne?

– Til en norsk forhandler (Electrade i Sandefjord) har jeg f.eks. lavet 70 forskellige, norske litreringssæt, jeg har lavet tyske, norske og svenske vejskilte, men jeg laver også meget andet – f.eks. firmalogoer til armbåndsure. Det meste er dog til modeljernbaner – for nogle år siden lavede jeg hvide markeringer til vejene – striber, pile, cyklistsymboler m.v. Der var godt nok nogle, der undrede sig over, at jeg gik og målte vejtrekanter og andre markeringer op på vejen, men det måtte jeg jo leve med. Der ud over har jeg f.eks. også de supertynde og elastiske EZ-tråde, som kan bruges til elledninger – de kan holde til alle mulige belastninger uden at knække sig selv eller masterne.

– Hvad har du ellers lavet?

– Peter Brøndum fra Freja Modeller manglede skilte til sit overkørselssæt, så jeg lavede tavlerne, både til vej- som til jernbanedelen, og MiLuWa i Hamborg anskaffede faktisk 12 sæt til anlægget, så mine ting er også repræsenteret der.

DSB og arbejdet

– Hvilke andre ting har du?

– Denne her! Jørgen henter en æske, hvori der ligger et specielt lokomotiv, en orange Harry-My. –Jeg kunne ikke stå for fristelsen til at lave denne My som en vittig kommentar til Harry-reklamerne. Egentlig burde DSB



Nogle af skilteskovens mange vejskilte. Foto Skilteskoven.



En specialitet fra Skilteskoven – en orange Harry-My. Foto Spor og baner.



Bemærk nummeret – ren fiktion. Foto Spor og baner.

have lavet nogle stykker til reklame, men det blev aldrig til andet end denne ene.

– Har du arbejdet ved banerne?

– Ja, det har jeg faktisk. For mange år siden skulle DSB omlægge mange af kablerne inde på Københavns Godsbanegård, men der var ingen, der havde overblik over hvilke kabler, der hørte til hvad. Det ville være fatalt, hvis man bare kappede kablerne og dermed kom til at lamme hele jernbanetrafikken, så jeg blev ansat som konsulent og brugte lang tid på at trave hele Godsbanegården igennem og følge hvert enkelt kabel fra kommandoposten og ud langs sporene.

– Hvordan gjorde du det?

– Jeg løftede lågene af kabelrenderne og fandt ét kabel frem, som jeg så fulgte hele vejen ud ad sporene. Kablerne lå hulter til bulter, og de skemaer og tegninger, der oprindeligt var blevet lavet, var ikke blevet justeret eller rettet, når man havde lavet ændringer, så det tog lang tid at få rede på det hele – et halvt år, tror jeg.

– Så du har faktisk reddet toggangen fra kollaps?

– Jeg har i hvert fald sikret, at det ikke gik værre!

Jørgens vestjyske lune slår igennem, og han henter den ene model frem efter den anden, hvor han har stået 'fadder' til virkeliggørelsen. Nogle kunder ønsker så realistiske påskrifter som muligt, mens andre har mere fantasifulde ønsker – eller vil have en personlig model med påskrifter, der har en særlig betydning for dem.

– Og det laver du?

– Ja, som sagt, hvis materialet er til at bruge, og kunden har en idé om, hvordan det skal se ud, så laver jeg det. Der er næsten ingen grænser for, hvad jeg kan lave – for nyligt har jeg lavet skilte og markeringer til fiskekuttere, herunder de flotte navneskilte, der i virkeligheden er lavet af udskåret træ. Det er noget, der pynter på en kuttermodel eller et sejlskib. Jeg har også lavet replika af Tekno-transfers – f.eks. til ambulanceflyet OY-DIZ.

– Hvad så med din egen modeljernbane?

– Den ligger en smule stille for tiden. Jeg har en del af den stående, men der er ikke rigtigt plads til, at jeg kan forlænge den, så det er kun et 'modul' – Rummeltofte Godsbanegård – men den er naturligvis forsynet med kabelrender mellem sporene!

– Ja, det ser jeg – men hvoraf navnet Rummeltofte?

– Det er, fordi jeg kører på Märklin-skiner – det rumler meget – derfor navnet!

Med disse ord tager jeg afsked med Jørgen, men det er bestemt ikke det sidste, vi hører til Jørgen og hans forunderlige verden. ■



Fronten af den pudsige My. Foto Spor og baner.



DSB My 'Jytte' på Rummeltofte Godsbanegård. Foto Skilteskoven.

▼ Et lille kabelbrud. Foto Skilteskoven.





tog-guide 2013-1

Tidsskrift om veteranbaner i Skandinavien
Zeitschrift über Museumsbahnen in Skandinavien
Magazine of preserved railways in Scandinavia



Besøg 112 jernbaner eller museer i Skandinavien

Besuchen Sie 112 Eisenbahnen oder Museen in Skandinavien

Visit 112 railways or museums in Scandinavia



Bestil et abonnement - Please subscribe - Bestellen Sie ein Abonnement

2013 - 3 Numre / Issues / Ausgaben

Leveret med post / Delivered by mail / Per Post zugestellt

Danmark DKK 250,-

Finland EUR 40,-

Norge NOK 285,-

Sverige SEK 320,-

Europa EUR 40,-

Kontakt/Contact:

jmann@it.dk

www.hrmann.dk

Jesper Mann
 Drosselvej 13
 4300 Holbaek
 Denmark

Hæfte om DWA-modeller

Tekst og fotos
Flemming Søborg

Modeljernbanehistorikeren Torben Ziegler har udsendt et hæfte om DWA's mange modeller. Viggo Falkenstrøm, der står bag DWA, begyndte omkring 1991 med udsendelsen af danske modeller, baseret på omlagering og litring af diverse modeller. Begyndelsen blev gjort med udenlandske vekselladsvogne med danske veksellad, men snart efter kom de første, mere danske modeller, de indlejede, tyske fiskevogne med dansk litring (IFL).

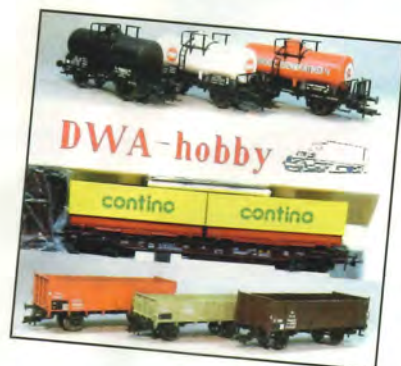
Disse blev hurtigt fulgt af en særdeles mangfoldig serie af vogne, hvor især de kulørte tankvogne fra kendte og mindre kendte firmaer udgjorde en meget stor del af sortimentet. De første vogne var ret enkle i påtrykket (uden vangepåskrifter), men som årene gik, fik modellerne også disse manglende påskrifter, og finishen på modellerne var meget fin.

De forskellige oplag kunne variere meget, fra 20-200 stk., alt efter forudbestillingerne, og modellerne er i dag ret efterspurgt. Nogle modeller kom i to oplag – f.eks. med plade- eller eger-

hjul eller evt. nyt vognnummer. Hæftet gennemgår hele rækken af DWA-modeller med farvebilleder af (næsten) alle vognene og med data for hver enkelt model. Et nyttigt hæfte for samlere og andre, der gerne vil have et overblik over danske modeller. ■

Torben Ziegler: Modellerne i str. H0 fra DWA-hobby. 56 sider, illustreret. Uden IS-SN-nr. Pris 130,-

Modellerne i str. H0
fra



Torben Ziegler



Caltex-vognen var meget eftertragtet. Denne har vangepåskrifter.



▲▼ NFJ-vognene kom i to nummervarianter.



Et fint, lille sæt mod nordfynske vogne.



Privatbaner på parade

Tidsskriftet Lokomotivets forlag 'Tog på Tryk' har udgivet en ny, stor fotobog om danske privatbaner. Den følger efter en tilsvarende om DSB, der udkom for et par år siden, og den bringer os rundt i hele landet med besøg på snart sagt enhver privatbane mellem 1950-69. Det er atter Torben Andersen, der står for teksten, der giver en kort, men informativ beretning om den enkelte bane og dens særkender, herunder naturligvis materiellet.

Hovedparten af billederne er sort/hvide, hvilket er ganske naturligt – farvefotografering var førhen meget bekosteligt og lykkedes ikke altid. Sort/hvide motiver giver til gengæld ofte bedre mulighed for at studere detaljer, da farverne godt kan distrahere. Omvendt kan farvebillederne give nogle gode stemningsfulde motiver så som nr. 69, der viser en Pedershåb-traktor fra AHJ i Hadsund i skønne efterårsfarver – et billede, man godt kunne have lyst til at hænge op på væggen i stor forstørrelse.

Nuvel, vi kommer hele vejen rundt – fra AB (Amagerbanen) til ØSJS (Østsjællandske Jernbane-Selskab). Første del omhandler baner-



Forsiden af den nye bog - HFHJ 9 kører ud fra Hillerød i 1956. Foto OWLHGC.

ne øst for Lillebælt, hvorefter der følger nogle sider med farvebilleder. Sidste del omhandler de jyske privatbaner (bortset fra et par enkelte, VVGJ, HOJ, der er behandlet under andre baner), så hele landet er dækket ind – dog minus Bornholm, uvist af hvilken grund.

Bogen giver et godt og broget billede af den mangfoldighed af privatbaner, der eksisterede til 1969, og det er derfor en oplagt bog for dem, der ikke kender så meget til de nedlagte jernbaner og gerne vil have en hurtig, nem og dog informativ oversigt. Også mere garvede jernbanevenner vil kunne nyde de mange, glimrende billeder, som for de flestes vedkommende ikke har været offentliggjort før.

Det kan ikke undgås, at der ryger et par finker af panden, det ved jeg selv alt for godt – og man skal ikke kaste med sten, når man bor i et glashus. For eksempel er bilerne på billedet side 9 ikke Morris Minor, men VW 1200, og OHJ 5 på side 26 er nok ikke under udkørsel fra Holbæk, da der synes at være S-togs køreledningsmaster til venstre for maskinen. Det er småfejl, der ikke ødelægger fornøjelsen ved bogen, der som sagt indeholder et flot udvalg af gode,

inspirerende billeder – i høj grad til inspiration for modeljernbanebyggere.

fs

Torben Andersen: *Danske Privatbaner 1950-1969, Tog på Tryk 2012. 80 sider, talrige illustrationer, tværformat, indbundet. Pris ca. kr. 325,-.*



Pedershåb-traktor i Hadsund 1966. Foto fra bogen. Foto Arne Kirkeby.

**Slut op om
modeljernbane-
hobbyen
– støt din lokale
forhandler**

Togførervogne med "korsét"



▲ CVK 4218 med strækbånd i Odense. Foto AK. Arkiv HGC.

Tekst og fotos Vagn Holstein

Kender man bare lidt til godstog i epoke III, så kender man også de karakteristiske, toakslede "rystevogne" (Cu, Cv og Cx) udstyret med forstærkninger bestående af skrå fladjernsbånd, et såkaldt "korsét", der skulle holde sammen på de aldrende vogne. Denne iøjnefaldende og egentlig lidt kønne ombygning skete for

mange vognes vedkommen-
de først i 1960-erne, hvorefter de fleste blev udrangeret eller ombygget til specialvogne sidst i årtiet.

Denne vogntype har vi savnet en model af længe, og da der ikke var udsigt til at Hobbytrade ville komme med en sådan baseret på deres Cu, eller at MM modeller ville lave den, baseret på deres Cv, må småserie-producenterne trække i

arbejdstøjet: Det blev Dekas, som føjede endnu en ædelsten til rækken af højkvalitetens ombygningsdele.

Stor omhu påkrævet

Ombygningssættet, som fås til lige under 200 kr., består af otte dele: fire bronzestøbe, to ætsede og to fræsedele. Delene passer ekstremt godt sammen, det er virkelig præcisionsstøbegods, der er tale om. Derfor er det også vigtigt, at man følger den udmærkede vejledning (på trods af lidt ordforvirring) til punkt og prikke, ellers går den høje præcision til spil. Det er vigtigt, at de to tværbjælker på gavlene kommer til at sidde fuldstændig korrekt! Det vil sige helt op mod taget og således, at de stritter nøjagtigt lige langt ud til begge sider. Det er ikke en overdrivelse, for selvom man følger Kaspers gode idé om at bruge hvid maling til at mærke hullerne op med, så kan de godt skride lidt, når man borer. I mit

tilfælde blev jeg "advaret", da begge tappe ikke kunne komme ind i de to huller samtidigt. Det kan anbefales at sikre sig, at de lange u-profiler langs underkanten af taget rent faktisk kan komme på plads i gavlbeslagene, før de limes på plads. Det er ligeledes vigtigt, at "knuden", hvor de to strækbånd mødes, kommer rigtigt op i de to huller i undervognen, lidt filearbejde kan være nødvendigt.

Jeg brugte en lørdag aften til at ombygge en Cv til togførervogn. Det er den nemmeste, da der ikke skal



Montering af dele på gavlen skal ske meget nøjagtigt.



Før arbejdet går i gang.



Holderen på undervognen skal også monteres nøjagtigt



Her ses "knuden" på undervognen.

skæres så meget i sålbænke-
ne som på Cu. Jeg valgte at
brunere messingdelene i håb
om, at malingen så vil dæk-
ke bedre. Læg mærke til, at
Cu 4219 ikke blev ombygget
til togførervogn, men alle de
andre numre MM modeller
laver, kan bruges. På Jern-
banen.dk kan man se hvilke
Cu, der kan bruges. Kig efter

”ombygget til togførervogn
1962”, her kan man også fin-
de gode billeder. ■

Dekas art. nr. DK-A-2002.
Pris ca. kr. 200,-.

OBS: De to billeder af togfø-
rervogn CUK 4218 viser den
trekslede udgave af ’ryste-
vognene’.



▲ Vognen næsten færdig.



▲ CUK 4218 med strækbånd i Odense. Foto AK. Arkiv HGC.



Det færdige resultat. ►



NYT FRA BANERNE

Den, der ager med stude...

I Kina kan de det med jernbaner. Således åbnede verdens længste strækning for højhastighedstog mellem jul og nytår 2012, hvor banen mellem Beijing og Guangzhou blev indviet. Den er hele 2.298 km lang, og togene vil køre med en gennemsnitsfart på 300 km/t – det vil sige, at hastigheden ind imellem også vil ligge over de 300 km/t. Turen er beregnet til at tage otte timer. Til sammenligning tager den længste tur, man kan tage med DSB i Danmark uden at skulle skifte tog undervejs, lige knapt syv timer. Det er forbindelsen IC191 Kastrup Lufthavn-Frederikshavn med afgang kl. 0.09. Toget er i Frederikshavn kl. 7.06 efter lige knapt syv timers kørsel for de godt 566 km.

Det er nok en urimelig sammenligning, da den nye bane givetvis er lagt i så lige linje som muligt med den nyeste teknologi og uden hensyn til lokale ønsker og forhold, men det er alligevel tankevækkende, hvor effektivt et transportmiddel jernbanen er (eller kan være), hvis man giver den optimale betingelser.

(Notits i Kristeligt Dagblad, 29. december 2012)

Bane kan skade kirke

Det forlyder, at domkirken i Köln er i fare for at blive beskadiget af en ny tunnelbane. Trafikken på den nye, underjordiske station får kirken til at ryste, hvilket i følge repræsentanter for kirken kan skade de gotiske inskriptioner. Skaderne kan muligvis afbødes ved en lavere hastighed på togene, mener de samme repræsentanter.

(Kristeligt Dagblad 12. januar 2013)

Nedskæring truer

Også i det ellers så jernbaneglade Schweiz truer nedskæringerne på grund af den dårlige økonomi. Det drejer sig ikke kun om strækninger på Zürichs og Berns S-banenet, men også om mange forbindelser på de vidtstrakte sporsstrækninger i landet. Også RhB, MOB og Zentralbahn bliver ramt af nedskæringerne. Man må håbe, at det blot er forbigående og at man ikke i samme forbindelse fjerner spor og skinner.

(Modelleisenbahner 12/2012)

Besøg på modelskibsværftet

Af Bjarne Abel og
Flemming Søeborg

Bjarne Abel har bygget pap og kartonmodeller, siden han som barn klippede togvogne ud fra bagsiden af Ota Solgrynspakkerne og limede dem sammen med melklister. Som han forklarer: – Vi voksede op under trange kår, og der var ikke råd til at købe lim, så mine paptog blev limet sammen med det forhåndenværende materiale, og det var altså melklister, som forøvrigt ikke holdt særligt godt, men det er også mere end 55 år siden, og meget er sket efterfølgende.

Jeg bygger stadig modeller af tog i størrelse H0, ligesom der er blevet bygget huse, miljøer og altså skibe. Alt, hvad man skal have placeret på et modelbaneanlæg, kan bygges af karton. – Jeg har bygget selv ligeså længe, jeg kan huske og har i dag en anelig samling af modeller af tog, skibe huse og miljøer til modelbanen.

Debut på udstillinger

Jeg besluttede i 2011, at jeg ville prøve at udstille mine kartonmodeller. Jeg tilmeldte mig via Høje Tåstrup Modeljernbaneclub, som jeg er



Bjarne Abel ved en af sine færger, Morsø. Foto Spor og baner.

med i, og byggede en lille stand på 1,2 x 2 meter. Jeg deltog med denne stand på DMJU's modelbaneudstilling i Køgehallerne i 2011, og det var spændende og interessant. Min stand var meget anderledes end de øvrige klubbers, som jo bestod af kørende modelbaner i alle afskygninger. Jeg udstillede færger, skibe, huse, miljøer og tog bygget af karton. Ingenting, der kørte, men der kom mange interesserede besøgende, der stillede mange spørgsmål.

Jeg lavede et par ting med direkte henblik på udstillingen, og det gode gamle kultskib 'Martha' fik sin debut i Køge. Det var et skib, der skabte megen opmærksomhed. I efteråret deltog jeg i endnu en udstilling: Fredensborg Modeljernbaneclub havde i samarbejde med Danmarks Tekniske Museum i Helsingør arrangeret en modelbanedag, og jeg havde nu udbygget min stand til 1,2 x 4 meter, så der var mere plads til at fremvise alle mine ting. Færger og skibe fylder jo meget, og jeg lavede nogle havnemiljøer. På væggene havde jeg placeret nogle typiske modelbanemiljøer på hylder, og der var bl.a. et storbymiljø med sporvogne og biler. På en del

af bagvæggen havde jeg hyl-der med alle mine tog bygget i karton stående. Mange mennesker sagde: – Jamen, togene er da vel ikke af karton?

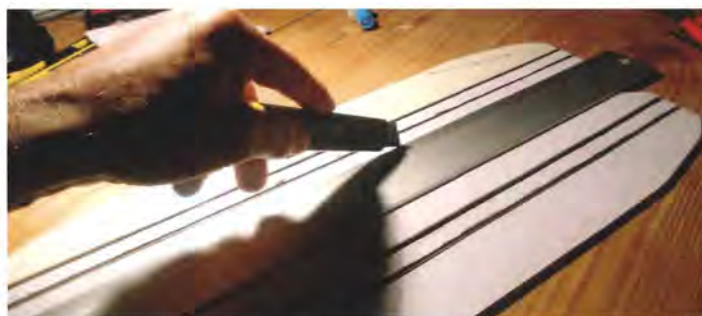
– Jo, togene er også af karton, og derfor hedder min stand "En verden i pap".

Færgebygning i stor stil

Skibsbygningen er en af de ting, der står Bjarnes hjerte nærmest. Skibene er som regel så tilpas store, at der er plads til en masse detaljer, og de ligner noget, når de er færdige. Alle nybygninger forsynes med et lille skilt i bunden, hvor der står byggenummer og årstallet, hvor skibet er produceret. – At nummerere produktionen er en ide, der er taget fra



Morsø næsten parat til sejladsen. Foto Bjarne Abel.



Begyndelsen til en færge. Foto Bjarne Abel.



Fremstilling af de forskellige dele til færgen, herunder dæksplanker. Foto Bjarne Abel.

skibsværfterne, og det minder mig på en god måde om hvor mange skibe, jeg efterhånden har bygget.

– Jeg har specielt bygget mange færger, ganske enkelt fordi færger altid har fascineret mig. – Jeg byggede for måske 25 år siden en tillempet model af færgen 'Langeland', som var tegnet af Jens Bruun-Petersen i Hobbybladet i 1979. Denne færge målte jeg op for tre-fire år siden og lavede en lære, hvorefter jeg byggede en serie af denne lille færge på otte stykker.

– Jeg beholdt selv én, forærede et par modeller til et par af klubkammeraterne i HTMJK, og solgte fire færger for 600,- kr/stk på qxl. Dette var mit første egentlige bekendtskab med en mere industriel fremstilling i serier. – Jeg byggede alt i karton, og otte ens færger bliver trættende at bygge

på. Der skulle laves 32 redningsbåde med sæder i, og der skulle laves to davider ved hver af en færges fire redningsbåde. – Det var en hel befrielse, da jeg blev færdig med det projekt. Men jeg var da også stolt af at have frembragt en hel serie. Forøvrigt ligger der billedserier af flere af byggeforløbene på min hjemmeside: www.bjarnestog.dk.

Fejlslagne projekter

– Senere forsøgte jeg mig med en seriefremstilling af DSB-færgen 'Freja', men det gik mindre godt.

Tegningerne var i skala 1:100, og alle vinduer i skibssiden skulle skæres ud med en hobbykniv. Der var mange, og de var ret små. Jeg havde lavet en lære og havde faktisk skåret vinduer ud i seks skibssider. Jeg begyndte så at bygge på den første model, og da jeg nåede op til at bygge overbygningen ind over vogndækket, var færgen ikke blevet høj nok. Jernbanevognene kunne simpelthen ikke komme ind under taget over vogndækket.

– Jeg blev så irriteret at jeg skar siderne af, brugte bunden som udgangspunkt og byggede en færge helt ef-



Bjarnes skibe på Høje Taastrup-klubbens anlæg. Foto Flemming Søeborg.



Fordelene ved kartonbyggeri er, at de kan tillempes til forholdene. Foto Flemming Søeborg.

ter eget hovede, som endte i modelbaneklubben, hvor den nu er færgen fra Sundby til fastlandet. Den blev en typisk færge fra 1950'erne.

– Jeg begyndte dog på et tidspunkt at bygge på den

næste Frejamodel. Skar siderne af og lagde en strimmel på ca. 10 mm karton ind lige ved overkanten af vogndækket i skibssiderne. Denne model tager jeg frem med mellemrum og bygger på, så den skal nok blive til noget, men hvornår vides ikke. – Jeg har altså stadig et skrog mere liggende til bygning af 'Freja', og det er nok tvivlsomt, om det ender med at blive 'Freja', der kommer ud af den.

Et liv med transporter

– Da jeg var ung, kørte jeg lastbil hos en vognmand, der kørte meget for Samson Transport. Det var Danmarks største spedititionsfirma. Vi kørte overalt i Danmark og også i udlandet. Jeg har sejlet med rigtig mange færger i tidens løb. Jeg kørte bl.a. fast Sjælland-Padborg i nogle år, og vi sejlede oftest med SFDS-færgerne mellem Tårs-Spødsbjerg eller Korsør-Lohals. Det var en om-



En af de tillempede færgemodeller, Sundbysund. Foto Flemming Søeborg.

vej, men færgerne var meget billigere end Storebæltsfærgerne, og det var jo små forhold, så når man kom hver dag, blev man hurtigt kendt med de ansatte. Der rådede et helt specielt forhold mellem de ansatte og os kunder. Derudover sejlede vi jo med alle Kattegatruterne mellem Sjælland og Jylland, når vi havde gods til destinationer, der passede med disse færger.

– Senere kørte jeg til Sverige i fast trafik og sejlede meget med færgerne Dragør-Limhamn og på Helsingør-Helsingborgfærgerne – altså LB færgerne. Om sommeren var det et rent

helvede at komme med, for der holdt personbiler helt ud ad opmarchbanerne, så lastbilerne fik ofte lange ventetider.

– Jeg holdt op med at køre lastbil som 35-årig og hoppede om på den anden side af skrivebordet, hvor jeg fik prøvet mig af i alle roller som disponent, kørselsleder, kørselschef, terminalchef osv. Så jeg har da virkelig haft transportbranchen og specielt lastbilbranchen som min løbebane.

– Jeg har altid bygget færger. Har flere gange haft et lille diorama stående med en færge og et havneanlæg, hvor bilerne holder og ven-

ter på at køre ombord. – Jeg har bygget fem modeller af SFDS-færgerne 'Lolland', som jo er en jernbanefærge. Nu har jeg endelig fået en model til mig selv. Jeg forærede en til en god ven, der har samme interesse for færger som jeg og solgte tre. 'Lolland' sejlede mest på Spodsbjerg-Nakskov overfarten, men den var forsynet med jernbanespor for at kunne sejle som erstatningsfærge på ruten Svendborg-Rudkøbing, og det var dengang, Langelandsbanen eksisterede. Der sendtes bl.a. en del sukkerroer med færgerne til raffinaderiet i Odense.

– Senest har jeg på opfordring bygget limfjordsfærgerne 'Morsø', der i sin tid sejlede mellem Glyngøre og Nykøbing Mors med jernbanevogne. Den er ikke særlig

stor, men er utrolig charmerende og med en masse gode detaljer. Jeg besluttede at bygge to modeller, således at jeg ved afleveringen af den ene selv ville have en også. – Jeg bliver altid lidt ærgerlig, når jeg afleverer en flot model til en kontrahent. Sådan hedder en ordregiver af et skib i den virkelige verden og altså også her hos mig.

– Man har siddet i mange timer og bygget på en færgemodel, og så forsvinder den bare. Derfor jeg har efterhånden vænnet mig til at bygge en model til eget brug, hvergang jeg skal bygge en færge, der er lidt ud over det almindelige. Da jeg skulle på udstilling i Køge, måtte jeg låne min model af færgerne 'Lolland', som jeg havde afleveret, så jeg besluttede, at ved næste bestilling af denne færge ville jeg bygge en til mig selv, og det skete så også.

– Netop 'Morsø' er en færge, som de fleste ville kunne finde plads til på deres anlæg. Den er typisk dansk og kun 46 cm lang, så den bør kunne klemmes ind på de fleste modelbaneanlæg, hvis der er ønske om en færgeforbindelse. ■



Detaljer fra Morsø. Foto Bjarne Abel.



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

Berigtigelse

Spor og Baner bragte i nr. 4 et billede af en Carlsberg-ølvogn på læssevejen på Frederiksberg station i 1927 med angivelse af Danmarks Jernbanemuseums arkiv via www.jernbanen.dk som kilde. Imidlertid gør hr. Per Topp-Nielsen, Dansk Jernbanearkiv, gældende, at billedet er hans ejendom. Vi beklager vores kildeangivelse og henviser til Dansk Jernbanearkivs salgsafdeling på www.dansk-jernbanearkiv.dk/indexx.htm hvor en Foto CD nr. 1 med en elektronisk gengivelse af det omhandlede billede samt en række andre spændende ældre billeder hidrørende fra DSB's arkiver kan erhverves for meddelst 250,00 kr.

UDSALG

OG ANDRE GODE TILBUD

hos www.nettog.dk

Vi har købt stort ind på den årlige legetøjsmesse i Nürnberg og har forhandlet os frem til nogle rigtig gode UDSALGSPRISER på en masse 2012-nyheder. Her er nogle få smagsprøver – se mange flere på www.nettog.dk og prøv selv at sammenligne vores priser med konkurrenternes og se, hvor meget du sparer!

märklin 24904 Skinneudvidelsessæt C4

C skinne udvidelsessæt C4, består af:

- 4 x lige spor 24188
- 4 x lige spor 24172
- 2 x lige spor 24077
- 2 x kurvespor 24130
- 6 x kurvespor 24230
- 1 x sporskifte 24671
- 1 x sporskifte 24672
- Tilslutningsmateriale og sporisolering

Normalpris 681,-



NU KUN 369,-

märklin 31021 Limiteret damplokomotivsæt med trævitrine

Komplet lokomotivsæt "Stuttgarter Bahnhof" bestående af 2 forskellige damplokomotiver fremstillet i bare 2000 eksemplarer der leveres med certifikat og trævitrine med fremragende kunstartyk i akvarelteknisk med Stuttgarter Bahnhof i begyndelsen udført af kunstneren Peter Bornhard særligt til disse modeller. Württembergische damplokomotiv Reihe C i drifttilstand som i årene omkring 1922. Udstyret med mfx-dekoder med mulighed for indstilling af acceleration og bremseforsinkelser samt maksimalhastighed. Lydgenerator med driftlyd, lokomotiv fløjte, bremsepipen, kulskovling, rysterist og meget mere. 5-polet motor med træk på 3 aksler. Belysning med vedligeholdelsesfrie varmhvide lysdioder, skiftende med kørselsretningen, og kan ved digitaldrift til og frakobles via FO. Mange flotte påsatte detaljer. Længde over puffer 25,1 cm - Epoke I. Desuden medfølger i sættet: Württembergische damplokomotiv Reihe K i drifttilstand som i årene omkring 1922. Udstyret med mfx-dekoder med mulighed for indstilling af acceleration og bremseforsinkelser samt maksimalhastighed. Lydgenerator med driftlyd, lokomotiv fløjte, bremsepipen, kulskovling, rysterist og meget mere. 5-polet motor med træk på 6 aksler. Belysning med vedligeholdelsesfrie varmhvide lysdioder, skiftende med kørselsretningen, og kan ved digitaldrift til- og frakobles via FO. Mulighed for indbygning af Seuthe 10 røggenerator som ekstratilbehør. Ved digitaldrift kan røggeneratoren ligeledes til- og frakobles efter ønske. Mange flotte påsatte detaljer. Længde over puffer 23,5 cm - Epoke I.

NYHED 2012

LIMITERET ANTAL KUN 2000 STYKKER - CERTIFIKAT MEDFØLGER

Normalpris 9.019,-

NU KUN 5.999,-

märklin 37740 Diesellokomotiv Baureihe 216 "Lollo"

Diesellokomotiv forserie Baureihe 216 "Lollo" fra Deutschen Bundesbahn (DB) i klassisk bemaling som i driftårene omkring 1975. Udstyret med mfx-dekoder for kørsel på analoge, digitale samt delta anlæg. Lydgenerator med diesel driftlyd, bremsepipen, trykluft samt lokomotiv fløjte/horn med mere. 5-polet motor med kardantrek på alle 4 aksler. Belysning skiftende med vedligeholdelsesfrie varmhvide/røde lysdioder skiftende med kørselsretningen. Belysningen kan til- og frakobles separat. Længde over puffer 18,4 cm - Epoke IV

Normalpris 2.295,-

NU KUN 1.399,-



märklin

26586 BR 74.10

damplokomotiv med 3 vogne



Komplet togsæt bestående af damplokomotiv BR 74.10 fra Deutschen Reichsbahn (DR) i drifttilstand som i årene omkring 1962. Udstyret med f.eks. dekodere, der giver mulighed for indstilling af acceleration og bremseforsinkelser samt maksimal hastighed. Specialmotor med svinghjul og træk på 3 aksler. Belysning skiftende med kørselsretningen kan til- og frakobles ved digital drift via FO.

Desuden medfølger:

- Rejsetogsvogn 2. klasse Type Bi "Donnerbüchse"
 - Rejsetogsvogn 2. klasse Type Bi "Donnerbüchse"
 - Fladvogn Type X05 med bremsehus belæsset med Trabant modelbil fra Herpa
- Mange flotte påsatte detaljer på hele sættet. Alle vogne er forsynet med kortkoblinger. Samlet længde over puffer 56,4 cm - Epoke III

NYHED 2012

Normalpris 1.485,-

NU KUN 899,-

märklin 37160 Damplokomotiv Baureihe 94.5-17

Tender damplokomotiv Baureihe 94.5-17 fra Deutschen Bundesbahn (DB), med klokke og forvarmer på kedlen. Rangererantenne og advarselsbemaling på pufferne som i driftårene omkring 1960'erne. Udstyret med mfx-dekoder med mulighed for indstilling af acceleration, bremseforsinkelser samt maksimal hastighed. Omfangsrig lydgenerator med driftlyd, klokke, lokomotiv fløjte, kulskovling, bremsepipen og meget mere. Højtydende 5-polet motor med svinghjul i kedlen og træk på 5 aksler. Indbygget kontakt for montering af Seuthe 20 røggenerator som ekstratilbehør. Røgen kan til- og frakobles ved digital drift. Belysning med vedligeholdelsesfrie varmhvide lysdioder skiftende med kørselsretningen og kan til- og frakobles ved digital drift via FO. Mange flotte påsatte detaljer. Længde over puffer 14,6 cm - Epoke III

NYHED 2012

Normalpris 2.705,-

NU KUN 1.499,-



märklin 37705 Diesel togsæt VT 75.9 samt VB 140

Diesel togsæt bestående af motorvogn Baureihe VT 75.9 samt bivogn Baureihe VB 140, 2. klasse fra Deutschen Bundesbahn (DB). Purpurrød grundfarve som i driftårene omkring 1959. Udstyret med mfx-dekoder, lydgenerator med blandt andet driftlyd, bremsepipen, fløjte og klokke med meget mere. 5-polet motor med træk på 2 aksler. Belysning med varmhvide og røde vedligeholdelsesfrie lysdioder skiftende med kørselsretningen kan til- og frakobles ved digital drift via FO. Desuden kan interiørbelysningen til- og frakobles ved digital drift. Mulighed for mærklægning mellem togstammen. Mange flotte påsatte detaljer overalt på lokomotivet. Længde over puffer 28,1 cm - Epoke III

NYHED 1012

Normalpris 3.279,-

NU KUN 1.699,-



MØD OS TIL HOBBY MESSE 2013
I VALBY HALLEN
LØRDAG 2. MARTS kl. 10-18
SAMT SØNDAG 3. MARTS 10-16

Salg på www.nettog.dk • Tlf. 51 60 00 06 • Møllevej 9 • 3200 Helsingør

Åbningstider: Mandag, tirsdag, torsdag og fredag 10.00 - 18.00 • Lørdag 10.00 - 16.00 • Søndag 12.00 - 16.00

Evt. afvigelser findes i god tid på www.nettog.dk

Tur til Frederikshavn med FFJ

(del 2)

Tekst og fotos: Hans Gerner Christiansen (HGC)

Som nævnt i del I af min tur til FFJ var jeg på vej til Aså med et af de få tog, som kørte på den lille sidebane. Kort før endestationen begyndte en kraftig tordenbyge, så da jeg steg ud af motorvognen, måtte jeg hurtigst muligt søge ly for regnen. Tilsyneladende generede det voldsomme regnvejr ikke togpersonalet, for uanfægtet kørte de ud på den lille drejeskive, der lå foran stationsbygningen, og begyndte at dreje motorvognen med håndkraft. Nå, tænkte jeg, når de kan, kan jeg også. Jeg krummede mig sammen over fotografiapparatet, så det ikke skulle blive vådt, og fik da også et par billeder, som tydeligt viste, at det regnede ”i tove”.

Det varede ikke længe, før byen var trukket væk, og det blev det fineste solskin. Det undrede mig lidt, at personalet ikke kunne se, at vejret snart ville ændre sig, og så kunne de da have ventet med at vende motorvognen, til regnen holdt op.



Kort efter var byen væk, og motorvognen tog sig meget fin ud i den klare sol. Det må være et beskedent toilet, når det kan nøjes med et lille smalt vindue.



På trods af den voldsomme tordenbyge skulle FFJ M 1206 vendes med det samme, da vi var ankommet til Aså.

Jeg var ankommet til Aså kl. 13.36, og toget skulle først køre retur til Dronninglund kl. 18.00, så der var da tid nok! Triangelvognen rangerede uden om en Q-vogn, som den derefter blev koblet sammen med. Så var dagens sidste tog færdigt, og motoren blev stoppet, og personalet gik.

Jeg begyndte at se mig omkring. Først gik jeg ud til indkørslen, hvor der lå en enkeltsporet remise. Desværre husker jeg ikke mere, om der stod noget i den. På vejen tilbage tog jeg et billede af tre privatbanegodsvogne, hvoraf de to var hvidmalede og i fin stand. Måske der var nogle fisketransporter fra Aså. Længere inde stod en lang række lukkede,

gråmalede godsvogne, og på flere af dem stod dørene åbne, så man kunne se, hvad de var læsset med. Det viste sig at være en masse trækasser, som var adresseret til fjerne destinationer såsom f.eks. Mombassa. Da

jeg lidt senere kom i snak med stationsforstanderen, fortalte han, at det var den lokale maskinfabrik, der var en stor kunde ved banen. Jeg havde tænkt på, hvad der mon lå herude, og som bevirkede, at man stadig kørte



De nyudsprungne mælkebøtter lyste op i det grønne græs langs læssevejen på Aså station. Til venstre ses en motorvognsremise af træ, og efter den kommer pakhuset. Den høje murstensbygning er ikke stationsbygningen, som man kun kan se taget af, og som ligger på tværs af sporene.



Den lange række godsvogne, som var læsset med gods fra den lokale maskinfabrik. Bemærk, at de fleste døre er åbne, så man må vente flere forsendelser.



Dette billede viser Aså station med signal og drejeskive foran. Det er en nydelig bygning.

tre tog i hver retning dagligt. I Aalborg blev de eksotiske kasser formentlig omlastet til skibe.

Mit ophold i Aså var på næsten to timer, så jeg gik også en tur op i den beskedne by. Jeg tænkte også på at gå ud til havnen, men den megen traven i Aalborg og Nørresundby havde sat sine spor i mine ben, så det blev ved tanken. Jeg måtte lide den tort at køre i rutebil tilbage til Dronninglund, men jeg overlevede. Der var seks minutter, til mit tog til Frederikshavn ankom, og jeg regnede med, at det var en skinnebus, der skulle transportere mig videre. Stor var min overraskelse, da et "marcipanbrød" FFJ ML 1216 rullede ind med en længere række toakslede personvogne. Det var trods alt sjovere at køre i et "rigtigt" tog, hvor man sad højere oppe og bedre kunne se ud over landskaberne.

Da vi kørte fra Sæby, gik jeg ud på en af de åbne endeperroner for at se, om der var så mange overkørsler, at det kunne koste den nordlige strækning livet. Jeg måtte indrømme, at der var mange overkørsler, og at byplanlæggerne i Frederikshavn ville få det nemmere, når de ikke mere skulle tage hensyn til jernbanen. Desuden lagde jeg mærke til, at langt de fleste rejsende stod af i Sæby, så lukningen kunne næppe anes i de kommende årsbetretninger.

Jeg ankom til Frederikshavn kl. 17.00, og nattoget sydpå afgik først kl. 20.40, så jeg havde masser af tid til at se mig om. Det viste sig, at det store tog rangerede sydpå, og jeg fulgte efter. På vejen fik jeg et billede af F 692, der rangerede med et længere træk godsvogne, så der var da stadig lidt damp i drift heroppe. Privatbanetoget og jeg endte på FFJ's



I Frederikshavn rangerede F 692 med et langt træk godsvogne. De nye MH-ere var endnu ikke nået herop.



"Marcipanbrødet" ML 1216 bakkede hen på FFJ's station med det store tog og tog sig flot ud i den lave sol.



I det lange tog var også den længste toakslede post- og rejsegodsvogn, jeg nogensinde har set. FFJ DE 26 var bygget som personvogn med pladebeklædning af Scandia i 1920 og senere ombygget og moderniseret, sidste gang i 1955, hvor den fik fastsiddende vinduer med runde hjørner.



FFJ ML 1216 kører ind på Dronninglund station med et langt tog af toakslede personvogne m.m. Til venstre ses stationens vandtårn, der næppe har været i brug i mange år, men som stadig er velholdt som alt på Aalborg Privatbaner.



FFJ CB 3 var også speciel, idet den havde en lille simpel bogie i den ene ende, hvor der havde været en stor kedel til togopvarmning. Den var bygget af Scandia i 1924, men var blevet moderniseret i 1952. Den havde dog beholdt sine spejlglasruder, hvoraf i hvert fald nogle kunne åbnes.

station, hvor der blandt andet lå en tresporet remise med en drejeskive foran. ML 1216 løb omkring toget og fik samtidig fem lukkede godsvogne på krogen, så efterhånden blev det et langt tog, man var ved at oprangere. Toget bakkede langsomt forbi mig, så jeg kunne tage billeder af alle vognene, efterhånden som de passerede mig. Efter godsvognene kom en FFJ Q-vogn med nummer 442, der tidligere havde været en pakvogn. Derefter kom en meget lang post- og pakvogn FFJ DE 26 og så FFJ C 8 + FFJ C 6 + FFJ CB 3, som havde bogie i den ene ende, da den tidligere havde haft en stor kedel til toget opvarmning. Til sidst kom FFJ C 7, der i modsætning til de andre vogne ikke var rødmalet, men lakeret med klar lak. Alle vogne var i nydelig stand.

Det viste sig, at det var en slags afskedstog, der dog

skulle køre i normal plan som tog 34. Man begyndte at pynte lokomotivet med grønne grene og flag, som om der var noget at fejre! Da toget bakkede hen til Frederikshavn H, fulgte jeg stadig med, og der var sort af mennesker på banegården. Et orkester spillede, det var nok "Frederikshavngården", og der blev fotograferet ivrigt, selvom lyset var imod. På en af personvogne var sat en plakat op, som skulle forestille en gravsten med fødselsdato 18/7 1899 og død 26/5 1962. Øverst på plakaten var tegnet en slags vingehjul, hvor der i midten var et ansigt, som så meget trist ud. Da det lange tog fyldte godt, gik jeg ud og stillede mig lidt syd for Frederikshavn H, hvor der var "frit skud". Trods modlys og det fremskredne tidspunkt (kl. 17.50) fik jeg et udmærket billede, da det sørgelige tog rullede af sted sydpå.

Orkesteret spillede i den sidste vogn, og nogle rullede serpenter ud.

Jeg gik tilbage til Frederikshavn H, da der jo stadig var en privatbane tilbage, og det var da heldigvis en livskraftig en af slagsen. Det varede heller ikke længe, før et tog fra Skagen rullede ind. Trækraften var M 4, det kraftigste eksemplar af Frichs's "firkantede" diesel-lokomotiver på 500 hk, og toget bestod af begge SB's stålvogne F 4 og F 3 + rejsegodsvogn E 62 og til sidst en række lukkede godsvogne. Et typisk SB-tog.

Kl. 20.30 afgik en skinnebus til Aalborg over Dronninglund, og selv om det var den sidste, der kørte igennem til Aalborg, var der ingen festligholdelse i den anledning.

Nattoget forlod Frederikshavn kl. 20.40, og jeg var i Odense kl. 3.06. I min billedmappe fra denne tur har jeg

skrevet, at jeg rullede sydpå i en AC-vogn, så det, jeg skrev i første del af FFJ-turen – at jeg rejste nordpå i en BL-vogn – passer ikke. Det var også en AC-vogn, idet jeg havde opdaget, at et kort til samtlige DSB-stationer på 1. klasse ikke var voldsomt meget dyrere end på fællesklasse. Fordelene var, at jeg normalt kunne få sideplads, og i nattoget kunne jeg endda få liggeplads, når jeg lagde det ene armlæn op i nettet og brugte det andet som hovedpude. Den brede sofa var meget behagelig at ligge på. Jeg følte mig som en VIP-person, når jeg gik ind i en vogn med gul stribe under vogntaget, så det stivede mit selvværd af.

Da toget passerede Hjørring, så jeg en af HP's motorvogne, så jeg besluttede, at jeg snarest ville aflægge denne privatbane et besøg.



Efter at være løbet omkring toget blev diesellokomotivet pyntet med nyudsprungne bøgegrene og to flag.



Da afskedstoget igen var kommet til perron på Frederikshavn H, var der stort opløb af både rejsende og nysgerrige.



Medens musikken lød fra sidste personvogn, rullede afskedstoget af sted fra Frederikshavn.



SB M 4 rangerer udenom sit tog på Frederikshavn H. Der er godt nok mange tagkølere på taget af lokomotivet.

ade shop



**Rester af udgåede modeller.
Kom og gør et kup.**

Reserve dele, dimser og dippedutter til din model,
kom og kig i kassen.

F.eks nye motorer til ME, MZ lokomotiver monteret
med svinghjul og kardanbøsninger Kr. 98,- pr. stk.
Så længe lager haves

Butikken er
beliggende på
Teknikervej 12
Fredericia

MH lyd

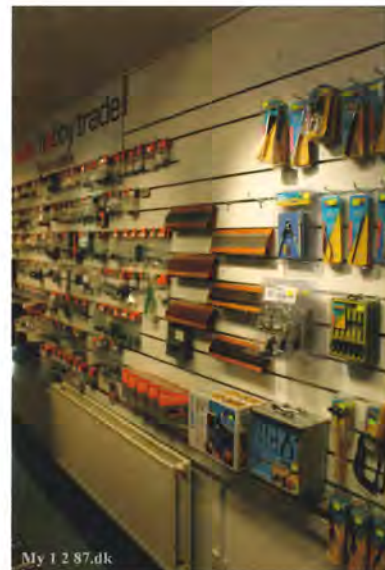
Sound Dekoder med højttaler,
Nem montering. Pris kr. 998,-



Skinnerensning med PREFO

Hold dine skinner rene med PREFO skinnerenseklodser.

Lille kr. 50,- Mellem kr. 75,- Stor kr. 100,-



Vi sælger lageret af ME lokomotiver ud. Alle lokomotiver er gennemgået og klar-
gjort. Følgende modeller er i butikken, i både jævnstrøm og vekselstrømsudgave:

ME1520
ME1522
ME1526
ME1536



NEDSATTE PRISER

AC lokomotiver kr. 1250
DC lokomotiver kr. 1000

Så længe lager haves

LOMMEVOGNE

Denne flotte super detaljerede vogn med helstøbt chassis er leve-
ringsklar. Bl. a. Kombiwaggon, DB, Hupac, ÖBB, Cargonet og DSB

Pris kr. 449,-

Ekstra pose med containerbeslag vedlagt

NYHED

Cobalt sporskiftedrev og tilbehør

Analog kr. 199,-
Digital med indbygget dekode kr. 249,-
Kontaktpakke m/3 kontakter kr. 158



LAGERSALG BREUER DSB Traktor

De sidste skal væk.

Traktor 35 og 43

Pris pr. stk. kr. 499,-

Så længe lager haves



NYHED

4 stk. fjedrende kurv puffer-
re Kun kr. 60,-



Nordwaggon
Autotransport service
Motortransport
SJ

MPW Best.Nr.35012, 35013, 35014, 35016
MPW Best.Nr.35034, 35035
MPW Best.Nr.35021, 35022, 35023
MPW Best.Nr.35001, 35002, 35003, 35004



Damp over Bernina



Sneslyngen Xrot d6/6 9213 og det diesel- og elektriske lokomotiv Gem 4/4 802 i over 2.000 meters højde.

*Tekst og fotos
Lars Olov Karlsson*

Den smalsporede Bernina-jernbane har været elektrificeret siden åbningen i 1908, men for at kunne holde sneen væk fra denne højeste jernbane, som føres over Alperne i Schweiz, 2.256 meter over havet, måtte man tage dampen til hjælp. Til snerydningen købte man to damp-sneslynger fra SLM i Winterthur i 1910. Det var kraftige maskiner med drev

på alle seks aksler og en separat dampmaskine til at drive sneslyngens hjul. De to slynger var i brug langt op i tiden, og en af dem er stadig fuldt anvendelig. I dag er det et museumskøretøj, men den er også allersidste reserve, hvis de mere moderne maskiner ikke kan bruges.

To gange om året fyrer man dog op i sneslyngen, og man kører et ekstratog for fotografer og jernbaneentusiaster. Jeg var med i årets første tog, den 19. januar i

år. Toget, eller rettere sagt togene, udgår fra Pontresina-banegården og går til banens højeste punkt, Ospizio Bernina, og retur. Forrest er der to moderne, elektriske motorvogne til de rejsende, og der er koblet en "omvendt sneplov" til dem ('imaker' hedder den på svensk, der er vist ikke noget dækkende, dansk ord for den?). Den skraber sne ud i sporet, for at ploven skal have noget at fjerne. 'Imakeren' bliver normalt brugt for at øge

bredden på det område, der bliver ryddet for sne ved siden af sporet. Det andet tog består af sneslyngen og et diesel- og ellokomotiv (det kan køre med strøm fra kontaktledningen på Berninabanen, 1.500 V jævnstrøm, eller med dieselmotor). På passende steder standser toget med de rejsende, og alle kan stille sig an i fotoposition. Bagefter kører toget væk, og så kommer sneslyngen i fuld aktion! I år var den store overraskelse, at et



◀ Nu er el- og diesellokomotivet blevet skiftet ud med ellokomotivveteranen Ge 4/4 182 "Krokodillo" – i området syd for Alperne, hvor Berninabanen kører, taler man jo italiensk. Lokomotivet er en veteran fra 1927, som en gang blev solgt til en fransk museumsbane, men som nu er købt tilbage til Schweiz og nu er restaureret, så den kan køre. På Berninabanen var der kun denne Krokodille, som altså er et jævnstrømslokomotiv til forskel fra Rhätische Bahns øvrige krokodiller, som kører på vekselstrøm.

ældre Krokodille-lokomotiv, bygget i 1927, erstattede diesellokomotivet på en del af turen.

Der er blot plads til 50 deltagere i toget. Billetterne er ikke billige, og de bliver solgt på et par dage hvert år. Næsten 2.000 danske kroner må man betale for turen, men så er der også suppe, pasta og rødvin på banegården i Alp Grüm. Hele turen tager seks til syv timer. Der kom deltagere fra hele Schweiz, men også fra Frankrig, Tyskland, Italien og så én fra det fjer-

ne Sverige. Det var andet år, hvor jeg var med. Første år var der ikke meget sne, men i år måtte sneslyngen rigtigt arbejde. Vejret var perfekt, og oplevelsen var helt klart hver eneste krone værd.

Billetterne til turene næste år bliver frigivet den første november i år. Det gælder om at tilmelde sig hurtigt. Oplysninger om datoer og priser findes på hjemmesiden fra Rhätische Bahn til efteråret. ■



Turen for deltagerne med 'imakeren' sidst i toget. Med den pløjer man sne ind i sporet, så sneslyngen lettere kan fjerne sneen. På denne måde kan man få en bredere 'vej' i sneen, eftersom den kan pløje bredere end sneslyngen. Det påstås, at Berninabanens banefolk havde fået idéen fra Norge, som de besøgte i 1930'erne. Den er bygget på banens eget værksted i 1937. Pløve af denne konstruktion er også blevet brugt i Sverige.



Den nyeste type af sneslynger på Rhätische Bahn er denne dieseldrevne slynge, bygget i 2010. Den skubbes her af et af de to el- og diesellokomotiver af typen Gem 4/4. Billede fra Poschiavodagen før, at dampsneslyngen skulle køre.



Her står sneslyngen på stationen i Ospizio Bernina, banens højeste punkt. Man har åbnet lugerne for at vise maskineriet, som driver sneslyngen. Begge maskinbogier er drejelige, og alle cylindre er lige store. Det er altså ikke en undervogn af Mallet-typen, men en undervogn, der er tilpasset til Berninabanens snævre kurver og stejle stigninger op til 70 promille.

Annoncer i Spor og baner

– send en mail til ann@sporgbaner.dk
eller ring til 61 42 62 21

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

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 byggede • Egen produktion af Felix modeller

Lav en kørende trolleybus i H0



▲ Trolleybussen i byggesættet.

Tekst og fotos
Henning Hansen

Udgangspunktet er en Solingen-trolleybus fra Faller. Den følger med i sættet med en busgarage (nr. 130970). Man begynder med at skille overdel fra underdel, så man har den tomme skal af bussen. Nu måles akselafstanden, og herefter måles på den underdel fra en bus eller lastvogn fra Faller Car System, der skal bruges. I dette tilfælde manglede der to mm.

Herefter skæres bunden over langs en vange. Pas på ikke at beskadige batteri eller tilhørende ledninger. Der fremstilles et mellemstykke af plastikcard eller plastiks-

trips. Det limes fast med almindelig plastiklim og forstærkes med et stykke langsgående plastik i begge sider. Det males sort til sidst.

På den forlængede under-vogn fræses ud til tapperne i overdelen svarende til de udfræsninger, der var i den gamle underdel. Herefter er det muligt at "klikke" overdel til underdel uden brug af skruer eller lim. Det er rart, når bussen skal til eftersyn.

Fungerende stænger eller ej

Man skal også vælge, om der skal være fungerende trolleystænger, eller om man vil bruge dem, der medfølger. Jeg har valgt at montere fungerende trolleystænger,

som fremstilles af stænger til sporvogne fra Precision Scale Co., Montana, USA, indkøbt gennem postordre-firmaet www.walthers.com.

Først adskilles delene, og grater files af, mens de små, forborede huller tilpasses stængerne. Brug loddefedt og en god varm loddekolbe samt en rolig hånd. Trolleyhovedet loddes på den ene ende af de tykkeste stænger, og den anden ende loddes på vippebukken. Den tynde tråd bruges til den aksel, som forbinder de to halvdele. For at forbinde de to halvdele har jeg først bøjet en lille del i vinkel, inden den stikkes gennem hullerne. Prøv nu om hele arrangementet kan bevæges frit. Kan det ikke det, bruges et lille 0,6 mm bor som rival (pas på, at det ikke knækker). Når det så kan bevæges frit, klippes tråden over ca. 1,5 mm ude. Den derved fremkomne stump bøjes forsigtigt i vinkel, og delene er nu sikret mod utidig adskillelse. Det hele vaskes forsigtigt af i varmt vand tilsat lidt opvaskemiddel. De bitte små fjedre (to stk.) afkortes, der klippes ca. 1/3 af, og der

formes et nyt øje i den ene ende, og i den anden ende gøres øjet lidt større. Nu kommer vi til den "sjove" del: Fjedrene skal på de små horn/kroge. Det er et pillearbejde, og det tilrådes at sende kone og evt. børn ud af huset. Jeg havde heldigvis købt et par poser med ekstra fjedre. De forsvinder op i den blå luft!

Stængerne er nu klar til maler.

Klar til kørsel

Man kan vælge at lade bussen stå i original bemaling fra Solingen (bussen er lejet/udlånt af pågældende selskab til ens bybusselskab) eller ommale den i ens egne bybusfarver. Jeg valgte for en nemheds skyld den første løsning.

Nu er bussen klar til at blive sat i drift, men først skal der trækkes ledetråd og "asfalteres", så bussen har noget at følge rundt i byen. Så skal der opsættes køretråd, hvis den løsning er valgt, men det er en helt anden historie, som jeg kan komme ind på i en anden artikelserie.

God fornøjelse. ■



Trolleybussen med forlænget chassis.



Stængerne til trolleybussen – et pillearbejde at samle dem.



Den færdige trolleybus – dog med køretrådssalat...

Nu over
6000 forskellige produkter
lagerført på
www.hosdorthea.dk

Hos Dorthea er også importør af
LGB - Arnold - Rivarossi

UDDRAG AF VORES PRISLISTE:



LGB 10000 Lige skinne 300mm
Vejl. uds. 47,- **Tilbudspris 37,-**



LGB 10610 Lige skinne 1200mm
Vejl. uds. 93,- **Tilbudspris 75,-**



LGB 12000
Sporskifte højre R1-30
Vejl. uds. 312,-
Tilbudspris 249,-



LGB 12260
Dobbelt kryds R2-22,5
Vejl. uds. 1.409,-
Tilbudspris 1.095,-



LGB 15000
Kurve skinne
Vejl. uds. 109,-
Tilbudspris 87,-



LGB 16050 Sporskifte
højre elektrisk R3-22,5
Vejl. uds. 665,-
Tilbudspris 529,-



LGB 50500
Udvendig lampe
Vejl. uds. 139,-
Tilbudspris 109,-



LGB 51400 Figursæt
Vejl. uds. 179,-
Tilbudspris 138,-



LGB 42267 Kølevogn
Vejl. uds. 859,-
Tilbudspris 689,-



LGB 42633 Åben godsvogn
Vejl. uds. 939,-
Tilbudspris 789,-

Se hele udvalget på www.hosdorthea.dk under menuen LGB



Arnold 6089 Lukket godsvogn
Vejl. uds. 193,-
Tilbudspris 155,-



Arnold 6118 Containervogn
Vejl. uds. 255,-
Tilbudspris 199,-



Arnold 6125 Åben godsvogn
Vejl. uds. 149,-
Tilbudspris 119,-



Se hele udvalget på www.hosdorthea.dk under menuen Arnold



Rivarossi 6085 Containervognssæt
Vejl. uds. 519,-
Tilbudspris 419,-



Rivarossi 6138 Godsvognssæt
Vejl. uds. 569,-
Tilbudspris 459,-



Se hele udvalget på www.hosdorthea.dk under menuen Rivarossi

Modeltog & Hobby - Hos Dorthea

Vestergade 7 • 7323 Give • www.hosdorthea.dk • info@hosdorthea.dk
Åbningstider: Mandag-fredag kl. 10.00-17.30 • Lørdag kl. 10.00-13.00

Fiskernes Auktionshalle i H0

Af Flemming Søeborg

Selvom Danmark er omgivet af hav, er der relativt lidt maritimt tilbehør på markedet til modeljernbanen. Således havde jeg længe savnet en nyere auktionshal til min fiskerihavn.

For at undgå selv at skulle opmåle et hus, skære dele ud af plasticard og dernæst bygge det brugte jeg Vollmers lille maskinhal (nr. 5603), som udgangspunkt. Bygningen er i røde sten med store 'jernsprosse-vinduer', med tag af runde plader og vinduer foroven (tagrytter), alt sammen af ret grov struktur. Inden samling blev den ene gavl ændret: Jeg la-

vede en stor udkæring, der passede til en rulleport fra et andet byggesæt. Oven over den skar jeg et hul (8 x 3 mm) til holderen til et ældre lysstofrør fra Busch (nu udgået, brug evt. Busch nr. 4152 eller tilsvarende fra Viessmann). Mur- og tagrytterdele malede jeg dernæst mat grå. Da de var tørre, malede jeg dem hvide på begge sider således, at fugerne stadig havde det grålige præg. Bundpladens hul blev udfyldt med et stykke plasticard og malet grå, og vinduerne blev malet sorte. Dernæst kunne bygningen samles.

Hallen har store vinduer, der giver frit gennemsyn.

De medfølgende 'glas' var for uklare, så jeg har brugt gennemsigtig folie i stedet. Indretningen er nem at lave: På hver langside limede jeg en 1 mm plastliste (ca. 10 x 100 mm) fast i bordhøjde. Henne ved det lille toilet-vindue anbragte jeg to vægge med en dør samt et ur – det skal forestille at være et diminutivt toiletrum. På de to lange borde limede jeg så diverse ting og sager fra fiskeriet – plastic- og trækasser med fisk, østers og muslinger* i, på gulvet tønder til spegesild, paller, en sækkevogn, en vægt og en vandslange samt et par figurer. Ved behov kan der monteres ovenlys i byg-

ningen. Udvendigt er der anbragt to skilte på gavlene med 'Fiskernes Auktionshalle' – således skrev man det i ældre tid – samt en tavle med åbningstider. Taget, som er aftageligt, er lavet af plasticard med de samme mål som det oprindelige, beklædt med fint, sort sandpapir. På tagryggen skal der senere anbringes endnu et navneskilt med en filigran smedjern-opsats, og på den ene ydervæg skal der være en vandhane med ophængt vandslange. ■

Byggematerialer: Vollmer art. nr. 5603. Pris ca. kr. 90,-. Frugtkasser m.m. fra Faller, kibri og Busch (markedstilbehør).

* Fiskene er lavet af diverse, sølvmalede plasticstumper og færdige frugtkasser, hvor frugterne er sølvmalede, mens muslinger og østers er sort/grå/brune ballastkorn, limet i trækasser.



De store ruder giver fint indblik i hallen. Foto Spor og baner.



Bagsiden af fiskehallen med navneskiltet. Foto Spor og baner.

▲ Fiskehallen med den store rulleport. Foto Spor og baner.



Et kig ind i auktionshallen fra oven. Foto Spor og baner.



Et kig ind i auktionshallen fra oven. Foto Spor og baner.

Scener fra den danske filmskat

Af Flemming Søeborg

Det er atter Martin Christiansen, der er mester for disse morsomme motiver, skabt efter de klassiske scener i Olsen Banden-filmene. Martin har specialiseret sig i modeller og dioramaer fra de danske film, og tidligere har han præsenteret udvalgte scener fra 'Det var i Kongelunden'.

Her er det Olsen Bandens 'domicil', Kjeld og Yvonne's bolig og de nærmeste omgivelser i Valby, der er motivet. Banden er netop vendt

hjem, mens Børge står og reparerer sin knallert i gården. Uheldigvis er Politiet lige i hælene på banden, som det ses på billedet af det lille diorama. Martin har bygget huset af forhåndenværende dele og patineret det efterfølgende, og det er gjort med stor sans for 'miljøet'.

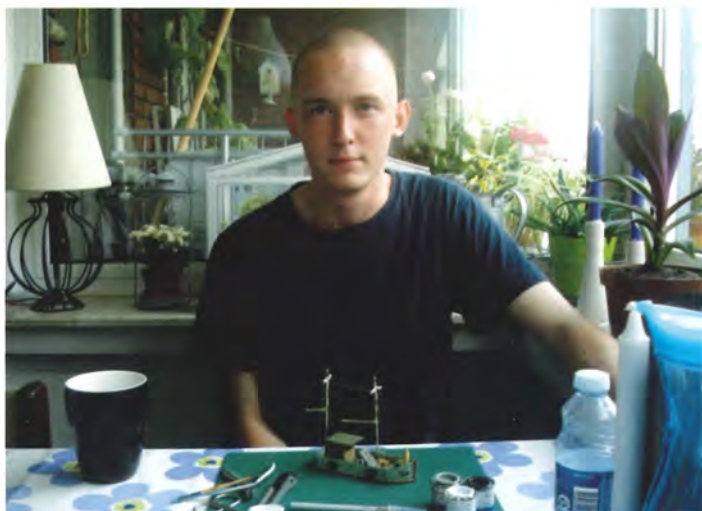
Han fortæller endvidere, at mens han var i gang med dioramaet, kom en af hans venner med et specielt ønske, nemlig en model af den gule Hanomag-lastvogn, der bliver brugt til at læsse guldbarrer på i en anden

scene. Hanomag'en bliver så overlæst, at da Kjeld til sidst springer ned på ladet, knækker hele lastvognen – og kuppet mislykkes. Her har Martin så bygget et par

stykker af Hanomag'en, såvel i hel tilstand som i knækket. Herlige modeller, som det kræver en hel del at lave selv. ■



Hele dioramaet set fra oven. Foto Martin Christiansen.



Martin Christiansen selv ved hobbyarbejdet.



Lovens lange arm er lige i hælene på banden. Foto Martin Christiansen.



Man kan næsten høre kendingsmelodien her... Foto Martin Christiansen.



Hanomag'en, der skulle bruges til at transportere guldbarrer med - før og efter. Foto Martin Christiansen.

Hvorfor spor N?



Tekst og fotos Rolf Brems

Når man er ude blandt modeljernbanefolk, kommer snakken ofte ind på størrelser, epoker, plads – og når man får fortalt, at man kører i spor N, kommer der uvægerligt bemærkninger om, hvor småt det er, "det er jo ikke til at se", hvor vanskeligt det er at sætte på sporet, detaljeringsgraden, følsomheden over for støv osv. osv. Sjældent hører man folk komme med anerkendende

bemærkninger eller ligefrem rose størrelsen og dens fordele. For det er der!

I de 30 år jeg har beskæftiget mig med modeljernbaner, har jeg samtidig altid hørt, at man ikke med den hobby kunne få for meget plads. Det er sikkert rigtigt, men hvorfor så starte med at male sig op i hjørne med en størrelse, man reelt set ikke har plads til? De fleste har sikkert gættet, at jeg er spor N-kører, men jeg er ikke frelst. Jeg anerkender

▲ Store radier og lange tog fylder ikke meget i spor N.
Foto Rolf Brems.

skam fordelene ved de andre størrelser og er ydermere formand i en H0-klub. Og spor N skal man ikke tage for prisen skyld, den er på højde med H0, ja sågar dyrere i nogle tilfælde.

Dansk spor N er ej heller ikke let, men vælger man at køre spor N efter tysk - eller måske mere rigtigt, central-europæisk forbillede - er

udvalget næsten på højde med udbuddet i H0. Detaljeringsgraden er – især hvis man kan sammenligne dem proportionalt – på højde med storfabrikanternes i H0. Alt efter fabrikat har man i de senere år set superdetaljerede N- modeller med påskrifter så små, at det kan undre, at det overhovedet kan laves.



Storbykulisser og større sporareal fylder ikke ret meget i spor N. Foto Rolf Brems.



Store banegårde pynter på modelbaneanlæg. Foto Rolf Brems.

Der er kommet en lind strøm af farvestrålende modeller af lokomotiver fra en masse private operatører, operatører som også kører i Danmark, her tænker jeg på HECTOR RAIL, desværre dog ikke BR 185, som er den, der befarer de danske spor.

Kig over dammen

Vil man køre efter amerikansk forbillede, er spor N fremragende, specielt hvis man er til lange bloktog eller farvestrålende godstog, og fordelene ved amerikanske modeltog er, at alle de krumspring, man som regel må ty til, findes i virkeligheden. Her tænker jeg på skjulte spindler, niveaukrydsninger, stejle stigninger etc. Ydermere er modeltog i USA væsentligt billigere, men kvaliteten svingende. Jeg mener at spor N-markedet ligger på 20-25% af det samlede salg. En af de største aktører på det amerikanske modeltogsmarked er i øvrigt det japanske KATO, det er ikke kun bilindustrien, de har sat sig på!

Hvis man ikke vil bevæge sig så langt væk, kan man vælge engelsk forbillede. Der findes virkelig mange flotte lokomotiver med et utal af vogne fra både British Rail og private operatører. Dertil kommer, at spor N er en tand større end på kontinentet, hvilket vil sige 1:150.

Det er straks sværere, hvis man vil køre dansk. Der er langt mellem nyhederne, og modellerne, der ligger til grund for den danske udgave, er ofte et kompromis, hvis ikke ligefrem direkte forkerte. Fleischmann udsendte for et par år siden en model af det, som skulle forestille en Hbikks, også kaldet de hvide svenskere, men vognen var en Hbillns. Det var synd, men ikke desto mindre var den revet væk på kort tid. Samme firma skal dog have ros for at sende danske vogne på markedet, både DFO og tjærevognene

fra Jens Villadsen er nydelige, selvom sidstnævnte skulle have haft en sort beholder.

Brugttog er der masser af, igen kniber det med det danske, og ofte er priserne helt ude af proportioner. På et tidspunkt så jeg vogne blive handlet på QXL væsentligt dyrere end til det, de kunne fås hos de forhandlere, der stadig lå inde med dem. I skrivende stund ser det ud til, at priserne på brugttog generelt er faldende.

En ny spiller på den danske spor N-bane så vi for nogle år siden, hvor KATO udsendte en MY, og som altid er det yderst velkørende modeller fra firmaet. Den rød/sorte var mere korrekt end den brune, men det kan man ændre selv. Den brune skulle ikke have rangerlys på taget.

Fordele og ulemper

Spor N er nok for småt til decideret rangering med enkelte vogne, på vognriste kommer man let til at vælte nabovognene ved afkobling, opsmøgede ærmer er et must. På sidespor, som måske ikke er helt rene, volder det let kvaler med lokomotiver med begrænset strømoftag. Spor N egner sig til lange tog med faste togstammer.

Med nyere lokomotiver, som har fempolede motorer, er køreegenskaberne for spor N helt i top. Min generelle anke er, at de som regel er gearret for højt. Jeg finder det vigtigere, at de kan køre jævnt og stabilt ved en helt lav hastighed.

Da støvfnug nu en gang har den størrelse, som støvfnug har, vil spor N-størrelsen jo altid være mere sensitiv end H0 overfor støv. Jeg har ikke selv meget erfaring med spor N i digital, dog ved jeg at det kræver en vis omhyggelighed med at holde sporene rene.

Hvis man skal sætte H0 og N op i mod hinanden, kan man vel sige, at man får mere for pengene i H0, hvis



Amerikanske tog fylder meget - selv i spor N. Foto Rolf Brems.

man holder sig til de store fabrikater, både uden og indenlandske, men der findes også en nicheproduktion i spor N med danske forbilleder, hvor der udbydes flotte og sjældne modeller, også som selvbyg.

I spor N er det måske lige omvendt, her har man måske pladsen, men ikke alle modellerne. Til gengæld kan man få mere kørestrækning, mere landskab, flere stationer, længere togstammer på den samme plads. Det skulle give en større operationel udfordring. Udfordringen i H0 må være den økonomiske, hvis man altså skulle købe alle de nye modeller, derefter pladsen, hvis man skal sætte det lidt på spidsen.

Jeg siger altid, at det vigtigste er, at man hygger sig med sin hobby, at man ikke skal ligge under for nogle krav om, at kun det og det er det rigtige. Jeg har lidt en fornemmelse af, at det tit er samlere, der sætter standarden for, hvor detaljeret modeltog skal være, men at de sjældnere selv kører og bygger et anlæg.

For mig personligt er det glæden ved at køre med togene, den operationelle del, at se dem køre igennem forskellige former for landskaber, om jeg kan se, om der er en kongekrone oven over litreringen, når toget farer forbi er mindre væsentligt. ■



Det er nemmere at lave flotte landskaber og skabe store vidder i spor N. Foto Rolf Brems.

Flere nyheder fra Fleischmann

Igennem mange år klæbede der et 'støvet' image over Fleischmann. Siden Roco overtog det traditionsrige firma er der sket meget, og i år kommer der atter flere, nye, danske vogne fra Fleischmann.

Tovogns-sættet med PT-vogne med presenninger suppleres med endnu et sæt, nu med PT og PTR-vogne, ligesom succesen med to BP-tankvogne kan fortsætte – nu med de samme vogne i den forårsgrønne bemaling med hvidt/gult/grønt BP-skjold. [1] Det er ren dyrket epoke III-harmoni. Mere opsigtsvækkende er trevogns-sættet med specialvogne – det er både originalt og interessant. Det består af de grå specialvogne nr. 62 (fhv. tysk personvogn), nr. 63 (fhv. tysk, treakslet pakvogn) og en lavsidet TDG-bogievogn. Denne sidste er holdt i brun farve. Nr. 62 har Roco tidligere udsendt, nr. 63 kom i lille serie fra DWA, mens TDG-vognen er helt

ny i denne sammenhæng. Vi vender naturligvis tilbage til dem, når de er udsendt.

Ny hos Fleischmann er også syrekrukkevognen ZS 508 060, som dog er lavet flere gange før af andre firmaer. Dertil kommer en række bærevogne med veksellad i spor N, hvor der også er planlagt en tankvogn fra Dansk Sojakagefabrik – denne virksomhed kan da ikke klage over manglende opmærksomhed i disse år, hvor den ene model efter den anden ruller ud på sporene. Bortset fra det kunne det nok være ønskeligt, om Fleischmann sendte en moderniseret udgave af T-maskinen på markedet, da den godt kunne tåle en modernisering med NEM-stik og ordentlig litrering. Egentlige nyudviklinger til det danske marked skal vi nok ikke regne med fra Fleischmann, men der vil givetvis komme andre, spændende sager fra firmaet i de kommende år. ■



▲ BP-håndmodel, lavet på en SJ-tankvogn. Oplægget er blot et udkast. Foto Gebr. Fleischmann.



◀ Dansk Sojakagefabrik tankvogn i spor N. Der er blot tale om en håndmodel, derfor er farverne ikke korrekte. Foto Gebr. Fleischmann.



▲▼ Et par af de nye bærevogne i N. Håndmodeller, derfor kan de endelige modeller være lidt anderledes. Foto Gebr. Fleischmann.



◀ Syrekrukkevognen kommer også fra Fleischmann, her i håndlavet udgave. Foto Gebr. Fleischmann.

▼ Specialvognssættet. Håndmodel. Foto Gebr. Fleischmann.

Intet bord uden bænke

– som det (næsten) hed i et berømt reklameslogan for et sennepsmærke. Og lige sådan kan man sige: Ingen banegård uden bænke - heller ikke i H0. Der er udsendt et nyt ætseark fra Real-Modell med en støbejernsbænk fra DSB. Den er af typen med vingehjul på armlænene.

Bænken samles

Først grundes arket med matsort spraymaling. Skær forsigtigt det ene armlæn

frit og buk det mod det andet. Lim de to halvdele med armlænene sammen med cyanolim og skær dem løse. Skær lamellerne til sædet ud i ét stykke og bøj det, så det får det rette svaj i forhold til armlænene. Det lyder svære, end det er. Dernæst skal armlænene limes på – husk at vende den profilerede side på vingehjulet udad. Og så kan bænken males færdig.

Vingehjul og krone slibes rene for sort farve og skal



To bænke i deres rette miljø. Foto Spor og baner.

fremstå i guld. Hjulet synes at være mat sølvfarvet på de fleste bænke. På nogle bænke er pulden i kronen malet rød (RAL 3000), og stenene blå (RAL 5024) lige som på kronerne på driftsmateriellet. Herefter skal brædderne på sæde og ryglæn males med lys, blank træfarve (bøg). Selve armlænene kan enten være mørkegrønne (RAL 6004) eller mørkeblå (RAL 5017). På Danmarks Jernbanemuseum er begge typer repræsenteret.

Sjovt nok er to af de syv udstillede bænke på museet af lidt anderledes udseende, idet vingehjulet og kronen er svenske. Disse bænke er da også lavet af J. & C.C. Bolinder AB, Stockholm, mens resten – de danske – er lavet af Frederiksberg Jernstøberi. De er samtidig lidt finere i foreringen. Fælles for dem er, at de fandtes på adskillige banegårde i mange, mange år.

F.S.

Real-Modell nr. Z581
Bænk. Pris ca. kr. 50,-.



Bænken før bygning.



Detalje fra bænke-arket.



Det kræver lidt behændighed at give sædet det rette svaj.



To varianter af bænkefarver - begge findes på Danmarks Jernbanemuseum.



Tja - her sidder man og venter...



Detalje fra en dansk bænk.



Detalje på svensk bænk. Foto Spor og baner.



En dansk bænk. Foto Spor og baner.



En svensk bænk. Foto Spor og baner.

Ny bog om arbejdet på en stor banegård

Det er forfatteren Ole Edvard Mogensen, der igen har lavet en fortrinlig bog, denne gang om Struer banegård og historien bag den.

I forordet fortæller museumsleder Jesper Bækgaard fra Struer Museum lidt om baggrunden for bogen, nemlig "at hjælpe med at rejse penge til renovering af den gamle godsekspedition i Struer". Overskuddet fra salget af bogen går til dette gode formål.

Hurtig vækst

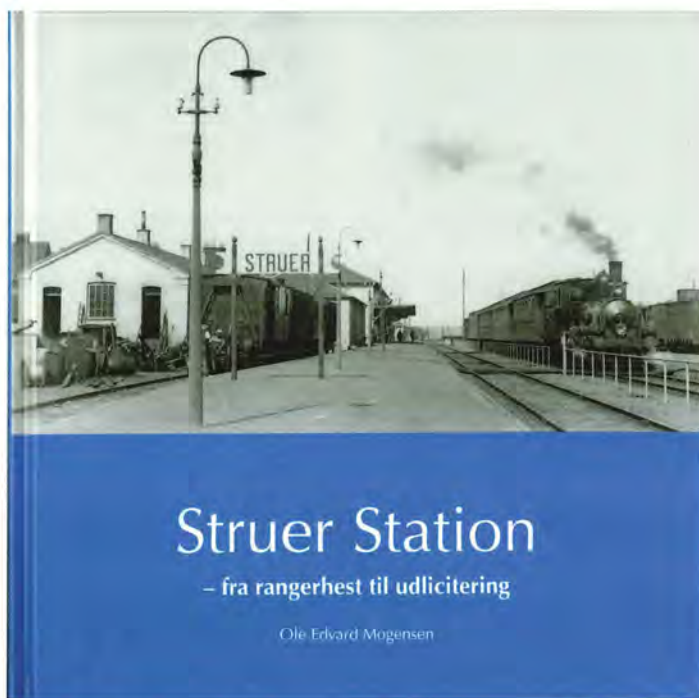
I november 1865 nåede den Jyske Nordvestbane til Struer, og hermed begyndte historien for den lille by som jernbaneknudepunkt. I 1880-erne blev den regionale administration placeret i Struer med følgende begrundelse: "Lad os se bort fra Byerne og lægge Sektionerne i Struer, det er et fiskerleje med nogle faa Hundrede Indbyggere; her er der ingen Selskabelighed eller andet, der kan distrahere...". Banen til Holstebro (og videre til Esbjerg) blev indviet i 1875, i 1882 kom Thybanen til, og fra 1914 kunne man køre hele vejen fra Vejle over Brande til Struer. Det betød en kolos-

sal vækst for stationen, men også for byen, der i 1916 blev hjemsted for Statsbanernes 3. Distrikt. Distriktet bestod af et sekretariat, en trafiktjeneste, en banetjeneste, en maskintjeneste og en signal- og telegraf-tjeneste. Med tiden omfattede 3. Distrikt hele 1.005 km jernbane, idet det strakte sig helt ned til Tønder. At jernbanen havde enorm betydning for Struer ses også af, at omkring en tredjedel af skatteindtægterne stammede fra jernbanefolk.

Udviklingen gik hurtigt, og trafikken voksede konstant i begyndelsen af 1900-tallet. Godstrafikken steg og steg, sporarealet måtte udvides, og stationen fik hele to store rundremiser. I 1927 blev der endda indsat restaurantvogn Struer-Esbjerg-Fredericia, dog uden den større succes – i Vestjylland ville man ikke spille gode kroner på dyr mad i togene, så denne vogn fik ikke nogen lang levetid. Det gjorde liggevo-gnene til gengæld, der blev indsat fra K 74. Den ene remise nedbrændte totalt i 1980, hvorved bl.a. E 999 gik til grunde – lokomotivet var ellers hensat til bevaring.



Banekolonnen i arbejde. Illustration fra bogen.



Forsiden af den nye bog.

Hårdt arbejde

Arbejdet i de mange, forskellige sektioner beskrives indgående, og man får som læser en god fornemmelse for arbejdet art, hvad enten det drejer sig om plads- og rangerpersonalet, om sta-

tionspersonalets arbejde eller om banekolonnerne. Hver enkelt baneformand følte stort ansvar for lige sin strækning (7 km) – arbejdet var ind imellem hårdt i al slags vejr, men meget varieret med alt lige fra ud-



Litra H nr. 796 tager vand i Struer. Illustration fra bogen

skiftning af spor og sveller til beskæring af vegetation, reparation af gærder og oprensning af grøfter. Arbejdet med strækningseftersyn gav bl.a. anledning til udvikling af en særlig gangart. Svellerne på strækningerne ligger ikke i 'skridtafstand', så derfor blev folkene i kolonnerne meget ferme til at balancere på skinnerne, når de hver dag foretog strækningseftersyn til fods.

Ole Edvard Mogensen fortæller bredt og indgående om arbejdet på banegården, og det er bogens (forfatterens) store fortjeneste, nemlig at han har skrevet en bog, der burde læses af en langt bredere kreds end 'blot' jernbaneentusiaster. I denne – som i øvrige af hans bøger om jernbanerne – får man en sober, redelig og ordentlig orientering om arbejdet ved jernbanen, hvad enten det drejer sig om det kørende personale, om banekolonnerne, om det administrative personale eller om det slidsomme arbejde med at

rengøre vognene dag og nat. Begreber og fænomener, der for mange af os forekommer selvfølgelige, forklares på en klar og tydelig måde uden at forherlige emnet. Bogen er fortrinligt illustreret med mange, spændende billeder af stationen, materiellet og menneskene.

F.S.

Ole Edvard Mogensen: Struer Station – fra rangerhest til udlicitering. OEM-consult 2012. ISSN 978-87-991676-5-4. 132 sider, stift bind, talrige illustrationer. Pris ca. kr. 180,-.



Blandettog på Thybanen 10. september 1982. Illustration fra bogen.



Rangermaskinen M152 under rangering 18. juni 1972. Illustration fra bogen.

Mz 1407 på vej

Mz-lokomotiverne kørte de første år rundt med en moderniseret udgave af DSB's klassiske vingehjul på fronten og i den vinrøde bemaling med brede, cremefarvede striber og DSB-typografien fra 1890'erne. Set i bagklogskabens tegn kan man betragte det som et overgangsfænomen på et tidspunkt, hvor DSB nok var klar over, at der måtte fornyelse til, men ikke rigtigt vidste, hvilken vej man skulle gå. Først med indsættelsen af en ny generaldirektør i 1970 og derpå følgende udarbejdelse af et designprogram i 1972 fik DSB en ny identitet, som både visuelt og praktisk pegede fremad.

DSB blev en moderne transportvirksomhed, og materiellet fik nyt design – selve ordet 'design' var også et ret nyt ord i sproget.

Udviklingen gik heller ikke Mz-lokomotiverne forbi. De blev efterhånden ommalet i rød/sort farve med store, hvide påskrifter, et klart og tydeligt udtryk for de nye tider – og i øvrigt et 'design', der passede langt bedre til disse kraftfulde maskiner end det moderniserede vingehjuls-look. Alligevel er der nok stadigvæk mange, der synes godt om Mz'erne i deres oprindelige bemaling, og mens vi venter på Rocos nye udgave af Mz 1407, kan vi dvæle et øjeblik ved Mz



Mz 1402 kører sydpå fra Hinnerup, maj 1974. Foto Asger Christiansen.

1402, der på Asger Christiansens billede fra 1974 er på vej sydpå fra Hinnerup sta-

tion. Gammelt design eller ej, så er der noget kraftfuldt over Mz'en på alle måder. ■

Ringen er sluttet

I serien om motormateriel ved Københavns Sporveje er det sidste hæfte nu udkommet.

Det er atter Bent Jørgensen, der har skrevet teksten. Det kan synes overflødigt at udgive et hæfte om de ens 100 ledvogne, men de havde mindst fem forskellige bemalinger* gennem de 12 år, vognene var i drift ved KS. Der var også forskellige mere eller mindre subtile ændringer på vognene – montering af store linjeskilte og 'KS-overskæg' (vingehjul) på fronten og flytning af linjeskilte bagpå, så der skete ændringer ved vognene. 'Stammoderen' til alle Frk. Düsseldorferne, vogn 2412 fra Rheinische Bahngesellschaft, der var på visit i byen 1957-58, omtales også – den, søstervognen 2410 samt to KS-ledvogne

(815 og 890) er i dag bevaret af Sporveishistorisk Selskab.

Teksten er finurlig med masser af viden om sporvejenes driftsforhold. Til hver enkelt vogn er der knyttet kommentarer fra perioden – lidt statistik, oplysninger om fotostedet eller om særkender ved vognen og andre, interessante informationer. Man kan nok undre sig over følgende oplysning om vogn 829: "...i sine 8½ år ved Københavns Sporveje skiftede den hele 354 gange fra en linje til en anden". Det er vitteligt ikke lang tid ad gangen på én linje, specielt ikke når Bent Jørgensen anfører, at vognene normalt blev tildelt de enkelte linjer ved halvårslige vognfordelingsplaner. Nr. 829 har åbenbart været lidt af en vandrepokal.

Billedudvalget er meget velvalgt. Der er billeder fra

alle sider af vognenes karriere, fra alle dele af byen, og for en gammel østerbroer som undertegnede er det især dejligt med de mange billeder fra Svanemøllen. De fleste af billederne har ikke været vist offentligt før, og det er utroligt, at der tilsyneladende er en udtømmelig fond af sporvognsbilleder fra København. For den, der ikke kender til KS, er dette hæfte en fortrinlig 'indgang' til dette fine sporvejssystem, og for os andre, gamle rotter er det en dejlig rejse tilbage i tiden. Cirka 50 år efter deres debut ved KS er de fleste stadig i drift, nu blot i Alexandria. De er nærmest tidløse, lige som privatbanernes Lynetter var det.

fs

Bent Jørgensen

**Elektriske
sporvogne
i København**

801-900

Sporvejshistorisk Selskab 2012

Forsiden af hæftet.

Bent Jørgensen: Elektriske sporvogne i København Nr. 801-900 Nr. 2412. Over 100 ill. Sporveishistorisk Selskab 2012. 80 sider. Pris ca. kr. 175,-.

* Creme/grønne, røde/grå/creme, gule/grå/creme, lyseblå, gule/creme.



Vogn 803 reklamerer for indsamling til u-landene 1962. Foto fra bogen.



Mange af vognene som her 834 ankom pr. jernbane til København. Foto fra bogen.



Oktober 1969 - afskibningen til Ægypten af ledvogne er i fuld gang. Foto fra bogen.



To ledvogne i hver sin bemaling, september 1969. Foto fra bogen.



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. Se alle varianter på vores hjemmeside. www.hobbytrade.dk



IKA/lcs. Vognene er netop godkendt til produktion. Forventes først på året. Leveres med fjedrende puffere. 7 varianter. Se på www.hobbytrade.dk

NYHED

Vi arbejder i øjeblikket intensivt med at udvikle små og store bygninger i samarbejde med det tidligere tyske HMB. Modellerne kommer som byggesæt, men kan også bestilles færdigbygget mod en merpris. Modellerne skal ikke patineres eller males, de kommer som bygninger, der er ældet af tiden. Vinduesglas er f.eks allerede monteret for lettere montage af modellerne. Her er et par eksempler på hvordan detaljerne kommer til at se ud. Vi udvikler modeller til følgende størrelser: Spor 1, Spor 0, Spor H0. Følg udviklingen på vores hjemmeside: www.hobbytrade.dk



Bemærk detaljerne i den udvendige trækasse, hvor



Bemærk tagpapdetaljerne, den lille sålbænk og staldvinduet. .



Bemærk detaljerne i det udvendige pudslag. Det er misfarvet af vind og vejr.



De viste bygninger er alle prøvemodeller

Produktion i Danmark

hobby trade produkter vil fremover delvist blive produceret i Danmark. Grundene hertil er mange, men det er et faktum, at tingene hele tiden bliver dyrere i Kina og da kvalitet og pris skal hænge sammen, har vi besluttet, at tilbageføre en del af produktionen. Kineserne er stadig gode til mange ting, men når snakken falder på teknik, så vil vi gerne selv have "hånd i hanke" med hvad der bliver lavet.

Vi håber selvfølgelig, at vores kunder vil støtte op om dette initiativ med danske arbejdspladser.

MFVJ M 3 – lokovognen på solotur – eller...?

Af Anders Riis

I "Spor og baner" nummer to blev fortalt om den fantastiske flotte H0-model af MFVJs "lokovogn", som Felix Team, personificeret ved Finn Lekbo, har skabt. Kommentarerne til modellen lokkede mig i blækhuset, for selv om det godt kunne se sådan ud på billederne i min bog om MFVJ, var det faktisk kun sjældent, man så M 3 på solo-tur.

At billederne viser dette, har en meget nærliggende forklaring: En gruppe entusiaster, der blandt andet talte to af vore meget dygtige og aktive jernbanefotografer, Ole Iskov og Hans Gerner Christiansen, havde lejet M 3 til en foto-afskedstur med MFVJ i foråret 1965. Og da vejret var prima og lyset perfekt - ja, så blev det til en meget stor mængde fremragende billeder netop fra den tur.

Det kan sikkert have interesse for læserne at vide, hvad det typisk var, M 3 havde at trække afsted med til daglig. Her er det værd at nævne, at MFVJ i sine sidste fire leveår havde nok landets livligste godstrafik, set i forhold til banens meget be-



MFVJ M3 på udflugtsturen ved Mariager 2/5-65. Foto Hans Gerner Christiansen.

skedne trækraft. Lokovognen M 3, der blev sat i drift i september 1935, delte opgaven med teaktræslomotivet M 4, bygget hos Frichs/Scandia og leveret til MFVJ i marts 1931. Godt nok havde MFVJ lige til lukningen også damploko nr. 7, men efter 1951 var det kun sneplovtoget og ganske enkelte særtog, der blev fremført med damp

- ingen gods- og persontog. Da to nye godskontrakter i 1961 havde mangedoblet godstrafikken på Mariagerbanen - anlægget af et bitumenlager i Mariager, der fik varm tjære i isolerede beholdervogne fra Tyskland, og grusgravene ved Gunderup, der havde fået en kontrakt på leverancer af skærver til DSB via True station - købte MFVJ desuden "rulleskøjten" M 5 i boet efter Horsens Vestbaner.

kørte derfor mest de lokale godstog med skærvevogne og bitumen Fårup-Mariager.

M 4 var den foretrukne trækraft for godstoget Mariager-Viborg, mens M 3 holdt i reserve, men regelmæssigt kørte M 3 ekstragodstog med kul til Viborg i de perioder, hvor der lige var kommet skib til Mariager. En undtagelse var 1964/65, da M 3 blev brugt en del mere, sikkert fordi M 4 har været utjenstedygtig en tid.

Fra januar 1966 havde MFVJ kun M 4 og Sm 11, som var fuldt køreklare. Sm 10 var i maj 1965 hensat med udløbet revision i dårlig stand, Sm 12 var fra januar 1966 udlejet til HHJ (som den senere blev solgt til), M 3 havde en defekt trækkrog, som gjorde den umulig at rangere med, og M 5 var kommet hjem fra udleje til



MFVJ M3 i Mariager 2/5-65 med ORA-lageret i baggrunden. Foto Hans Gerner Christiansen.

Begrænset trækraft

M 3 blev på linje med M 4 brugt til det daglige godstog Mariager-Viborg-Mariager, der var personførende; og da MFVJ efter 1956 ikke havde personvogne, havde M 4 fået indrettet en passagerafdeling med 8 siddepladser i det tidligere post-/pakrum. M 5 kunne ikke tilbyde passagerer plads og

RHJ i december med to defekte banemotorer, som ikke blev repareret inden banen lukkede 31. marts.

M 3 har kun undtagelsesvis kørt solo, idet det daglige godstog altid havde stykgodsvogn med. Den har sikkert enkelte gange rykket ind i stedet for en skinnebus, men det var sjældent nødvendigt, idet MFVJ som regel kun havde to skinnebusser i tur og derfor altid havde en i reserve.

For øvrigt er et MFVJ-godstog blandt de mest taknemmelige at eftergøre helt korrekt, hvis man altså er den lykkelige ejer af Lekbos M 3 (jeg kom selv for sent...):

Vognanvendelse i godstogene

Ballast kørte med FD-vogne (som Roco har lavet) og en sjælden gang, ved vognmangel, med E- og PB-vogne (Roco, Heljan og Hobbytrade)

Kul kørtes i MFVJs K- og PD vogne. PD-vognene var dels brugte tyske O 10-vogne (= DSB PE) som findes i alle mærker, dels nedskårne K-vogne, der havde mistet den øverste sideplanke. K-vognene var købt brugt i Tyskland og af samme standardtype som DSB PT. Og MFVJs Q-vogne var af den lille type, som Hobbytrade har fremstillet - de faste stykgodsvogne blev til sidst ombygget med bredere døre, som vist på skalategningen i bogen om MFVJ.

Nyligt er Tog og Tekno i Aalborg kommet med en Märklin-tankvogn i ORA-farver, og vognen illustrerer fint ORAs grå tankvogne med dieselolie. ORA havde stationeret tankvogne i såvel København som på Godsbanegården i Århus, og en til to gange om ugen var sådan én med i godstogene til og fra Mariager.

De eneste vogne, der således ikke findes at købe, eller til nem ombygning, er de isolerede beholdervogne



MFVJs blå rangertraktor holder her med ORA-olievognen, der sørgede for ugentlige forsyninger til Mariager Kulkompagnis diminutive ORA-oliedepot, som også ses på billedet. Inspiration til hjemmeanlægget? I hvert fald da en facilitet, der kan gengives i fuld størrelse uden at sprænge nogen rammer. Læg mærke til den lille tankbil, der holder bag skuret - klar til at rykke ud med forsyninger til oliefyr i Mariager og omegn. Året er i første halvdel af 1960'erne. Foto: Arkiv Hans Jørn Fredberg.

fra olieselskabet DEA, som kom med bitumen til ORAs bitumenlager i Mariager. Her kan beholdervogne fra EVA nu nemt udgøre en nærliggende illusion.

Øvrige mulige vogne - som det ses af godstogsbillederne - er også tilgængelige DSB-vogntyper som HJ, HD, Hs, PB, Tdgs og Ks.

Og hvor lange var togene så? Tja, M 3 og M 4 måtte på A2-stigningen fra Mariager hver trække 90 ton togvægt. Da en fuldt læsset MFVJ-kulvogn litra K vejer 29,85 t (hvilket får den til at overskride MFVJs maksimalt tilladte akseltryk på 14,3 ton!), og stykgodsvognen med sine ca. 15 t var obligatorisk, kunne man indenfor trækketabellerne kun medtage to kulvogne yderligere fra Mariager! I praksis læssede man dog ikke vognene så højt op, ligesom de lidt mindre PD-vogne kunne holde sig på 22,7 ton fuldt læssede - dvs. at et typisk tog fra Mariager bestod af M 3-stykgodsvogn-tre eller fire kulvogne, altså små tog, der er meget "modelbanevenlige". Til gengæld viser billeder fra "dengang", at man gerne lod de gamle diesler slæbe en hel del mere, end trækketabellen angav. F.eks. er der i bogen om Mariagerbanen billeder af M 5, der ankommer til Faarup med et 14-vogns godstog med

oprangeringen M 5-stykgodsvogn (MFVJ Q)-DSB PF (læsset)-4 fuldtlæssede FD-8 tomme tankvogne. En togvægt på net og jævnt 300 ton, skønt maskinen knap nok måtte trække halvdel! En anden oprangering, set i Faarup, må også kunne have givet værkføreren i

Mariager sved på panden: M 4-HJ-FD-FD (tomme)-ZE (læsset, Texaco med olie til Mariager)-FD-FD-FD (tomme)-HS-HS-HS (formentlig læssede), altså ca. 160-170 t.

Sådan er virkeligheden ofte forunderligt anderledes end forordningerne...

Husk at forny dit abonnement!

Er du i tvivl om, hvor langt det løber, så ring til 61 42 66 21 eller skriv til birgit@turn.dk og få oplyst perioden.

Husk ved indbetaling ALTID at angive korrekt navn, adresse og ønsket abonnementsperiode.

Udeblevne blade, kontakt birgit@turn.dk

Hjallese station

Af Lars Viinholt-Nielsen

Sporplanen for Hjallese viser stationens udseende i årene 1948-1963. Ved Svendborgbanens åbning i 1876 var der intet sidespor i Hjallese. Allerede i 1879 anlagdes et kort, blindt spor til vognladningsgoods, og i de følgende år blev spornettet flere gange udvidet, så stationen i 1923 ikke adskilte sig fra mange andre landstationer på Sydfyn, idet der fandtes et læssespor med tilslutning til hovedsporet i begge ender samt blindspor til en enderampe og kreaturfold. I 1907 havde stationen fået et egentligt pakhuis til stykgodset. I 1918 anlagdes et privat sidespor i stationens nordøstende til Fyens Kartoffelmelsfabrik.

I 1946 udlagde Dalum-Hjallese kommune i sit byplanforslag arealerne syd for Hjallese station til industriformål, og der kunne derfor ventes mere godstrafik på stationen. Denne havde siden 1937 været betragtet som ubetjent i sikringsmæssig henseende, idet stationsmesteren dette år blev erstattet af en ekspeditrice. Nu blev der atter ansat en stationsmester, og Sydfyenske Jernbaners baneafdeling gik i gang med

at projektere en udvidelse af stationens spornet.

Ændringen gik ud på at flytte det sydlige indgangsskifte 135 m mod syd og omdanne læssespor til rangerspor. Der skulle herefter etableres et nyt læssespor mod øst med tilhørende blindt spor til side- og enderampe mod syd. Til læssespor skulle mod syd tilsluttes et nyt privat sidespor til en af de nyopdunkede fabriksvirksomheder, jernstøberiet A/S H. Rasmussen & Co. (Tasso). En overkørsel for en offentlig vej midt på stationspladsen skulle lukkes, og en ny bred læssevej etableres mod øst. De samlede omkostninger blev anslået til 85.000 kr. Da statsovertagelsen af Svendborgbanen var vedtaget, blev projektet forelagt Statsbanernes baneafdeling, som i det store og hele kunne godkende forslaget. Desværre kunne DSB ikke levere de nødvendige skinner. SFJ måtte derfor klare sig med, hvad man havde på lager, og endnu i 1948 var gode skinner en mangelvare som følge af krigstiden. I alt kom udvidelsen til at koste 100.000 kr., der blev betalt af DSB ved statsovertagelsen af banen den 1. april 1949.

Op imod 1962 var godstra-

fikken stadig voksende, og de gamle skinner kunne ikke klare de tunge godsvogne. Efter nedlæggelsen af Ring-Nyborg banen samme år blev en del af denne banes skinner anvendt til forstærkning af sidesporene på

Svendborgbanens landstationer. Således også i Hjallese, hvor det i 1948 anbragte læssespor blev anbragt længere mod øst, hvorved læssevejen kom til at ligge mellem dette og rangerspor, som således også kunne anven-

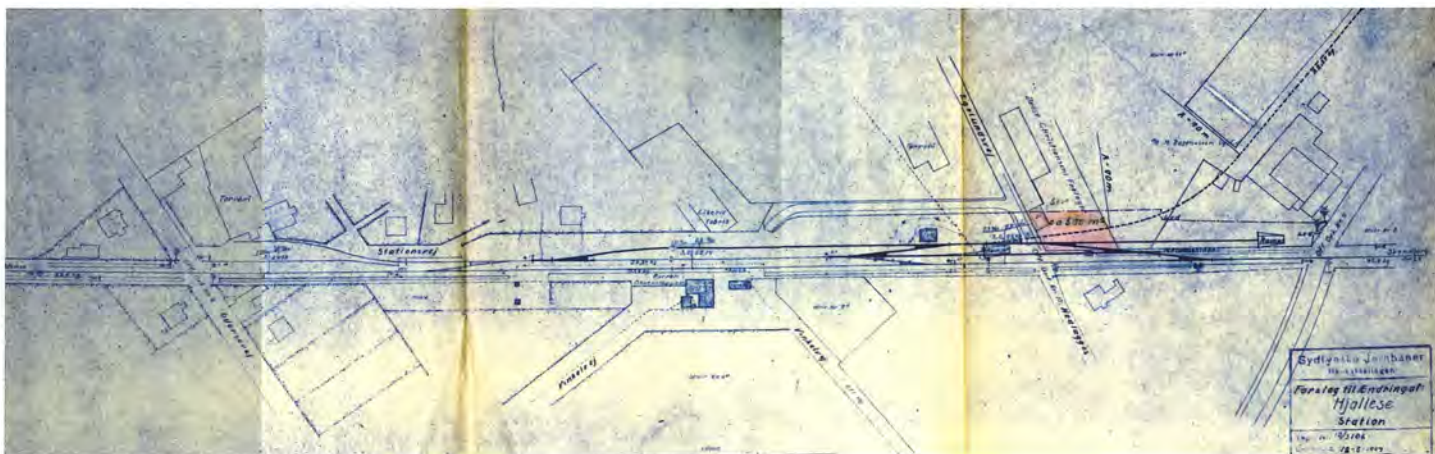


Livlig aktivitet på Hjallese station oktober 1975. Der læsses kabler ved galgekranen. Foto Lars Viinholt-Nielsen.



Samme sted som LVN's foto, læssevejen i Hjallese 12. september 2011. Foto Flemming Søeborg.

▼ Hjallese sporplan 1949. Arkiv Lars Viinholt-Nielsen.



des af godsvognene. Over det forlagte læsepor blev der anbragt en 25 tons portalkran. Efter ombygningen havde dette spor kun tilslutning til de øvrige spor mod nord. Det private sidespor fra 1918, som i årenes løb havde betjent flere forskellige virksomheder, der havde afløst den tidligere kartoffelmøllefabrik, blev fjernet i forbindelse med sporombygningen. Til gengæld blev der fra hovedsporet lige syd for stationen etableret et nyt privat sidespor til DALSSØ-GAS A/S, i 1977 overtaget af KOSANGAS A/S.

Fra 1972 ophørte stykgods- trafikken til stationen, som ellers hver dag havde haft faste godstog fra Odense, og i løbet af 1980'erne svandt også vognladningstrafikken ind. Fra 1. oktober 1983

blev betjeningen inddraget, og i 1999 forsvandt alle sidespor. Stationen er nu kun trinbræt for timetogene mellem Odense og Ring, men måske går den en glørværdig fremtid i møde, hvis den som planlagt bliver tilslutningsstation for den påtænkte letbane til det nye sygehus i Odense. ■

I Lars Viinholt-Nielsens bog "Svendborgbanen i 125 år" fra 2001 ((SFJ-bøger) er der meget mere at læse om Hjalleses stations historie og udvikling, lige som de øvrige stationer på strækningen og hele Svendborgbanens spændende historie behandles grundigt med mange, flotte billeder og tegninger.



▲ Landlig idyl i storbyen. Hjalleses station 8. september 1997. Foto Flemming Søborg.



MR-tog mod Svendborg på Hjalleses station 8. september 1997. Galgekransen bruges ikke længere. Foto Flemming Søborg. ►

Vinder af lodtrækning

Ved Spor og baners besøg hos Preben Sørensen, Farum, fik han overrakt præmien fra lodtrækningen i december mellem nye abonnenter og deres stillere. Præmien var et Mx-lokomotiv, doneret af Heljan A/S. Modellen blev straks sat i drift på Prebens store Märklin-anlæg, som vi bringer en reportage fra i nr. 8. Foto Suzanne Henriksen.



Den glade vinder af lodtrækningen, Preben Sørensen, modtager præmien, en Heljan Mx.

EpokeModeller

Løfter lidt af sløret for 2013 nyhederne
Der er meget mere - se webshoppen



877084
2 etagers byhus
med frontspice

877085
Rødstensvilla
med frontspice



877086 Højre
877087 Venstre
Gul villa
med frontspice
Kan sammenbygges
til dobbelthus



Tankstandere i
ny varianter



877081 Bønmesterbygningen
på Otto Busses vej



878019
Privatbane
vandkran

878118
København-
nerbænk rød

87801
20 cm sort
vandkran



877079 Det gule palæ

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

info@epokemodeller.dk
+45 20220449

Han vil hel're ha' en Star

– lød det i biograferne, når der blev reklameret for Bryggeriet Stjernen. Stjernen, der lå på Frederiksberg, var arbejderbevægelsens bryggeri og på et tidspunkt blandt de helt store, landsdækkende bryggerier i Danmark. I velfærdsstatens blomstringstid i begyndelsen af 1960'erne voksede konkurrencen fra

Tuborg-Carlsberg, så Stjernen lukkede i 1964 – en epoke var slut.

Mange mindes dog stadig bryggeriet, der var blandt de få, der tillige havde egne banevogne. EpokeModeller har udsendt en model af en Stjernen-lastvogn. Den er baseret på en Bedford O og er rød/hvid som bryggeriets

vogne. På dørene er trykt øl-etiketter – desværre ret utydelige og med grove raster – mens de øvrige påskrifter på ladet er klare og tydelige. Specielt påskriften bag på ladet er flot. På taget er trykt en rød stjerne – det er jo arbejderbevægelsens gamle symbol.

Detaljeringen er ret grov, bortset fra kølergrillen, som er ramt ret præcist. Desværre ligger ruderne ret langt inde i førerhuset. Modellen mangler nummerplader, men de kan givet findes hos Skilteskoven. Det skal være gule emaljeplader med ét bogstav – gerne 'A' (for Frederiksberg), men da Stjernen havde lagre over hele landet, kan man væl-



ge en nummerplade fra sin favoritegn. EpokeModeller har endvidere lavet gamle træ-ølkasser fra Stjernen (uden indhold), således at detaljeringen kan blive komplet. ■

EpokeModeller; Stjernen-ølbil. Art. nr. 874073. Pris ca. kr. 275,-.



Et typisk uheld – og så midt på Rådhuspladsen. Foto Arkiv Tommy Jørgensen.



En ølbil med en rød stjerne – han vil hel're ha' en Star. Foto Spor og baner.



Påskriften bagpå er fin. Foto Spor og baner.

**Et abonnement på Spor og baner
er en god gaveidé
– kontakt birgit@turn.dk
eller tlf. 61 42 66 21
for at høre nærmere**

Ny V 100²⁰ i H0 fra Roco

Hvis der var et lokomotiv, der kunne gøre det ud for alting i det gamle Deutsche Bundesbahn, må det være V 100²⁰, som kom til verden mellem 1962-63 som en videreudvikling af V 100¹⁰. V 100²⁰ var, hvad tyskerne kalder 'Mädchen für Alles', altså en universalmaskine, der var lige god til rangering, til kørsel med gods- eller passagertog, stabilt og pålideligt. Oprindeligt var maskinerne udrustede med 12-cylindrede motorer fra Mercedes, Maybach eller MAN og ydede 1.350 HK. De blev meget kendt som trækraft i nærtrafikken, hvor en rød V 100 foran en stamme af 'Sølvmonter' (Silberlinge) eller grønne 'Umbauwagen' i mange år var det typiske pendlertog. Flere maskiner kunne samkøres, og det kunne også ske sammen med BR 216 (men ikke med V 200 eller V 80). I EDB-tidsalderen fik lokomotiverne betegnelsen BR 212. En håndfuld maskiner blev udstyret med kraftigere bremses og modificeret gear til kørsel på stigningsrige strækninger (BR 213). Den ordinære indsats for V

100²⁰/BR 212 ved DB AG endte i 2004, men flere af de oprindelige 381 maskiner er solgt til anden side (især til sporombygningsfirmaer).

Rocos nye model

Med et så almindeligt lokomotiv er det naturligt, at den i årevis er lavet som model af mange producenter, herunder også Roco. Alligevel overraskede Roco kort før jul med udsendelsen af en ny udgave af V 100²⁰. Det er i den klassiske bemaling i mørkerød farve (RAL 3004) med den klassiske 'DB'-kiks og grå påskrifter. Modellen er fra fabrikkens side udstyret med DCC-dekoder – en meget stor behagelighed i en tid, hvor det svirrer med diverse dekodertyper og -normer. Tak for det, Roco!

Rocos model har det typiske udseende med midtstillet førerhus og to smalle udbygninger, der rummer maskineri og diverse aggregater. Dimensionerne på modellen er overholdt. I førerhuset er der komplet indretning inkl. førerfigur – indretningen er så viseligt konstrueret, at den kan vendes efter behov, således at føreren kan vende den vej, man ønsker. Vanen tro er modellen vedlagt et par poser med løsdele til montering, herunder håndbøjler af metal. Rangertrinen for



Føreren har frit syn til alle sider i førerhuset. Foto Flemming Søeborg.



Instrumentbordet behøver lidt farver. Foto Flemming Søeborg.



V 100-modellen har harmoniske proportioner. Foto Flemming Søeborg.

og bag er noget drilagtige at montere og bliver nemt skæve, men de pynter på modellen. Vinduesviskerne monterer man nemmest ved, at man demonterer førerhuset og taget, hvorefter selv store tommelfingre kan få plads til at anbringe de små viskere.

Lysskiftet er hvidt/rødt (med glødepærer), og her melder 'fortidens synder' sig: Nok er glødepærer, hvad varm farvegengivelse angår, nummer ét, men på grund af konstruktionen med parallelle lysledere giver det desværre genskin, således at man ved kørsel med hvidt/rødt lysskift får hele fem front/baglanterner med begge farver lys på én gang (samme problem som ved MA-lyntoget). Her burde have været anvendt lysdioder eller en mere effektiv afskærmning af lyslederne. Ved rangerkørsel/styrevognstog kan man bruge tasterne F1 og F2, hvorved kun de tre frontlanterner lyser, men det kræver

hyppig brug af tasterne ved retningsskift. I øvrigt er den korrekte lygteføring ved rangering i Tyskland blot én hvid lanterne tændt for og bag – i mørke.

På grund af dekoder og et svinghjul er køreegenskaberne fine med rigeligt udløb. Der er trækringe på én aksel, og strømoftag samt trækraft er helt i orden. Så bortset fra lysfunktionen er det en overbevisende og meget brugbar model. ■

Roco art. nr. 62751 V 100 2027. Pris ca. kr. 1.000,-, inkl. dekoder (DCC).



Førerhuset er blot klipset på plads. Foto Flemming Søeborg.



V 100¹⁰ fra Miba Reprint 3, 1987.

DSB-transportbeholdere i H0

Igennem nogle årtier anvendte DSB en række små transportbeholdere af typerne A, B og C på hhv. 1, 2 og 3 m³. Man kan kalde dem forløbere for vore dages containere, om end de var meget mindre.

De var hovedsagelig bygget af træ, de var godsvognsbrune, havde hvid antikva-litring på den ene, faste side, men ikke andre steder (da låg og sider var løse, betød det, at disse dele nemt blev forbyttede). Beholderne var udstyret med ret små, massive hjul, således at de relativt nemt kunne trækkes hen ad pakhusgulve, ramper og ind og ud ad godsvognene og over på lastvogne. I enkelttilfælde kunne man også se dem trukket af heste hen ad gaderne – f.eks. i Nykøbing Mors, hvor Morsø

Jernstøberi anvendte dem til transporter til og fra Glynegøre-færgen. I øvrigt fandtes de også som kølebeholdere.

Specielt under de hårde isvintre i krigsårene blev de meget brugt – på en film om isbryderfærgen 'Holger Danske' ser man utallige af beholderne linet op på kajen i Korsør, hvor de venter på at blive hejst om bord på færgen. Efterhånden gled de ud af brug, og i dag er kun ganske få bevaret – bl.a. på Danmarks Jernbanemuseum.

EpokeModellers udgaver af beholderne er lavet i ætset metal. De sælges i sæt á tre stk. – en af hver (A, B og C-beholdere), der er færdigsamlede og lakerede. I æsken er vedlagt et lille transferark med tre forskellige numre til hver – en god idé. Numrene skal sidde på den side, hvor

der er et par skråstivere. De passer lige godt på læssevejen, på en lastvogn eller inde i Heljans HD-vogne. Hjul samt understel skal dog males sorte for at svare til forbillederne. ■

Epokemodeller. DSB Transportbeholdere A, B og C. Art. nr. 876077. Pris ca. kr. 250,-

En åbnet transportbeholder. Foto Arkiv banebøger. ►

▼ *De tre transportbeholdere fra EpokeModeller. Foto Spor og baner.*



B-beholder fyldes med porcelæn. Foto Spor og baner.



Transportcontainere Odense vinter 2001. Foto Arkiv Spor og baner.



I en snæver vending kunne beholderne også trækkes hen ad gaden. Nykøbing M. cirka 1958. Foto W.E. Dancker-Jensen. Arkiv banebøger.

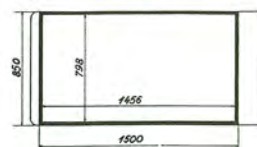
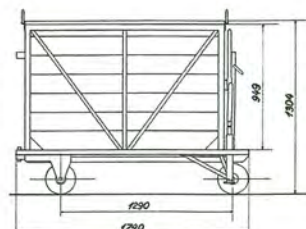
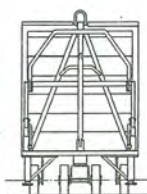


78c-1

Transportbeholdere

100 Transportbeholdere type A

nr. 70101—70200



1957 Kolding

Rumindhold 1m³
Last 1000 kg
Tara ca. 215 kg

B-beholdere fra DSB. Tegninger fra Driftsmaterielfortegnelsen.

Velkommen til Danmarks største modeltogsudstilling

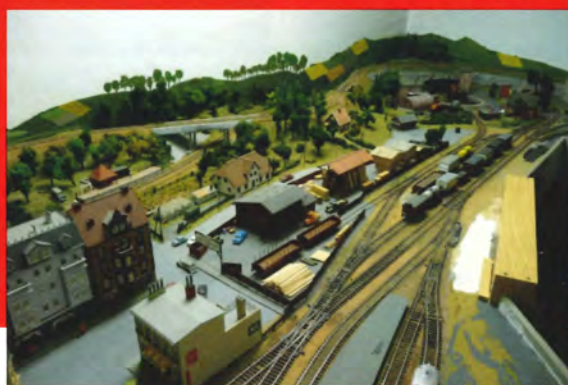


Mere end 35 udstillere



Over 15 klubanlæg

Events:
Workshops
DM i dioramabyg



For børn:
Tegnekonkurrence
Leg med LGB-bane
Byg dit eget modelhus



Kør med veteranbusser
fra Sporvejsmuseet
Skjoldenæsholm



Kørsel med
veterantog fra ØSJK



Køge Hallerne d. 6.-7. april 2013



Finesser i H0 fra Tyskland

Real-Modell har længe haft et godt renommé i Danmark. Nu stiger det nok yderligere. Firmaet har nemlig udsendt et ætseark med typiske, danske smedjernsskilte.

På arket er der fire skilte – bagerskilt med kringler, apotek, restaurant/kro samt urmager/guldsmed. Det interessante er her, at i hvert fald urmageren er autentisk – det er nemlig Zinglersen i Odense, der har stået model til skiltet. Forretningen

eksisterer endnu, i dag som guldsmed i Nørregade – og ligger i øvrigt i samme karré som Heljans urbutik og salon-huset – det er de gamle byhus-modeller nr. 464 og 465.

Skiltene skal have en nænsom behandling, inden de monteres. Efter en afrensning med lunkent vand og sulfo blev de spraymalet matsort. Da farven var tør efter et døgn, blev inskriptionerne og andre, iøjnefaldende detaljer forsigtigt slebet fri for farve med fint 400-sandpapir. De to kolber på apotekerskiltet fik lidt hvid farve, mens et forsøg med hvid farve på urskiven ikke faldt heldigt ud. Den blev afrenset igen og forbliver gylden fremover.

Urets gang

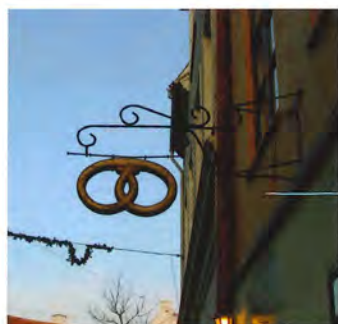
De tre 'flade' skilte (apotek, bager og kro) skæres fri i den ene side, bukkes og limes sammen. Pas på med de svungne dekorationer – de skal helst flugte med modparten. Uret kræver derimod lidt mere arbejde, da det ellers virker meget fladt. Det skal 'fortykkes', så det ligner et lommeur. Efter lidt grublerier fandt jeg



Guldsmed Zinglersens ur, Nørregade, Odense. Foto Spor og baner.

på at bruge midterdelen af den mindste kabeltromle fra Heljans tilbehørssæt nr. 1735. Den buler godt nok ikke ud, som det rigtige ur gør, men alligevel ser det rigtigt ud, når uret er samlet. Man kan også bruge en stump plastrør, 9 mm Ø, 4 mm tykt, eller hvad man ellers kan finde.

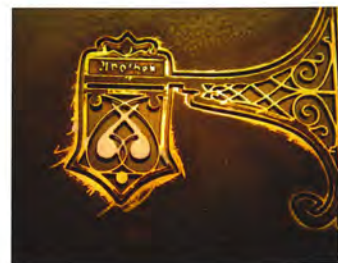
Samlingen kræver et par forsigtige, kirurgiske indgreb. Først skal urskiverne skilles fra hængerne med et skarpt snit, og de to halve hængere limes derefter sammen. Så loddes en stump 0,5 mm jerntråd fast lige der, hvor urskiven sad. Tråden afskæres til 7-8 mm længde. I kabeltromlen bores et til-



Nogle eksempler på kringler fra Odense.



Arket med skiltene fra Real-Modell.



De enkelte skilte efter bemaling og afrensning.

svarende 0,5 mm hul i midten, og tromlen limes sammen med tråden. Til sidst limes de to urskiver fast – vær omhyggelig med, at '12' kommer øverst på begge sider.



Delene til 'fortykkelsen' af uret.

Real-Modell nr. Z582 Smedejernsskilte. Pris ca. kr. 50,-.



Et 'tykmavet' lommeur.



Nærbillede af Zinglersens ur og skilt. Foto Spor og baner.



Guldsmed Zinglersen, Nørregade, Odense. Foto Spor og baner.

Bomme mod biler

Ved alle bevogtede jernbaneoverkørsler er bommene i dag af en meget simpel type, der ikke direkte forhindrer, at en bil kører igennem dem – bommene splintres i så fald blot. I Svendborg er man gået den modsatte vej, når det gælder om at standse privatbiler – her er indkørslen til rutebilstationen nemlig for noget tid siden blev spærret med rigtige, kraftige jernbanebomme med nedhængende gitre – et pudsigt indslag i bybilledet. Årsagen er, at privatbilerne igennem mange år har benyttet pladsen til at

køre ind på og derved generere rutebilerne. Samtidig har fodgængere gået på må og få bagom rutebilerne, hvilket har været direkte livsfarligt for dem. Derfor spærres bommene i dag for bilisterne, og forgængerne ledes mellem mandshøje hegn sikkert ind på pladsen. Kønt er det ikke, men effektivt. Idéen kan også bruges på modeljernbanen, hvor man kan sikre Fallers selvkørende busser mod privatbilerne ved en bevægelig bom. Det er i hvert fald en detalje, der vil blive lagt mærke til.



Bomme og gitre spærre for uvedkommende færdsel ved rutebilstationen, Svendborg november 2012. Foto Spor og baner.



Bomme ved rutebilstationen, Svendborg november 2012. Foto Spor og baner.

Nyt rangerlokomotiv i H0 fra Piko

Det er den østtyske pendant til det vesttyske V 60, som nu er på skinnerne. Forbillede, BR 344, blev oprindeligt bygget som DR V 60 i begyndelsen af 1960'erne for at slippe af med den dyre dampdrift i den tunge rangering. DR V 60 var fireakslet med blindaksel og kobbelstænger, og der blev bygget over 1.100 eksemplarer i flere serier. Med indførelsen af computernummerering fik maskinerne nye numre og blev til BR 104-105 og 106, alt efter udrustning. Efter sammenslutningen af DB og DR i 1994 fik de atter nye numre, BR 344, 345 og 346, mens 347 blev forbeholdt en lille serie af bredsporede lokomotiver til færgehavnen i Mukran.

BR 344 fik motorydelsen sat ned i midten af 1980'erne, hvilket gav besparelser i brændstofforbruget, men alligevel blev alle 78 eksemplarer af BR 344 udrangeret i årene efter Genforeningen. Kun få af de øvrige maskiner er stadig i drift ved DB AG, men mange anvendes af private operatører.

Modellen

Der var tidligere været modeller af V 60 på markedet, bl.a. en ret pæn udgave fra det gamle Piko i 1980'erne. Den blev oven i købet også lavet i dansk privatbaneudgave som GDS L2 og kunne købes hos Fætter BR. Køreegenskaberne var de værst tænkelige, så modellen var ingen succes, trods attraktive priser og gavesæt. Gützold også har lavet en fin, ny model for en del år siden, og nu altså Piko.

Det er fra serien V 60.12, som senere blev til BR 104 og til sidst BR 344. Modellen har nr. 344-034-4, altså et ret pudsigt nummer. Overdelen er i orange, gennemfarvet plast, og undervognen har grå hjulsæt. Lidt patinering vil absolut pynte på det ferske udseende – rangermaskiner blev ikke vasket hver dag. Alle løsele er monteret fra fabrikken, og det er noget, man efterhånden sætter pris på. Kun hjørnebaslustrerne skal man selv montere. Der er KK-kulisse, automatisk lysskift hvid/rød og frit gennemsyn gennem førerhuset, hvor et



BR 344 fra Piko gør en god figur. Foto Spor og baner.

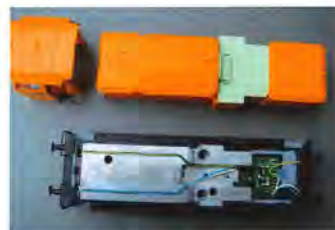
discount-betjeningspanel er antydet. Her mangler personale og lidt farver.

Påtrykkene er fine og skarpe, og man kan læse revisionsdatoen 11.10.91. De håndbøjler, der følger lokomotivoverdelen hele vejen rundt, er desværre kun faststøbt og derfor ikke fritstående – men de ville givetvis også knække meget let. På grund af lys/skyggeeffekten er det dog ikke så påfaldende. Til gengæld falder håndbøjlerne på fronten nemt af og må fæstes med cyanolim.

Kobbelstængerne er af metal og meget fine, og hjulene er udført med eger og kontravægte. En enkelt aksel har hæfteringe, og da maskinen vejer over 300 gram, har den god trækraft. Alle hjul er forsynet med strømoftag.

Lysskiftet er varmhvidt/rødt for/bag, og modellen har 10-15 cm udløb. Det er en kærdkommen model til de mange, der kører tysk modeljernbane epoke IV-V, og det er en fornøjelse at se maskinen køre med kobbelstængerne i bevægelse. Der er selvfølgelig mulighed for montering af dekoder samt højttaler.

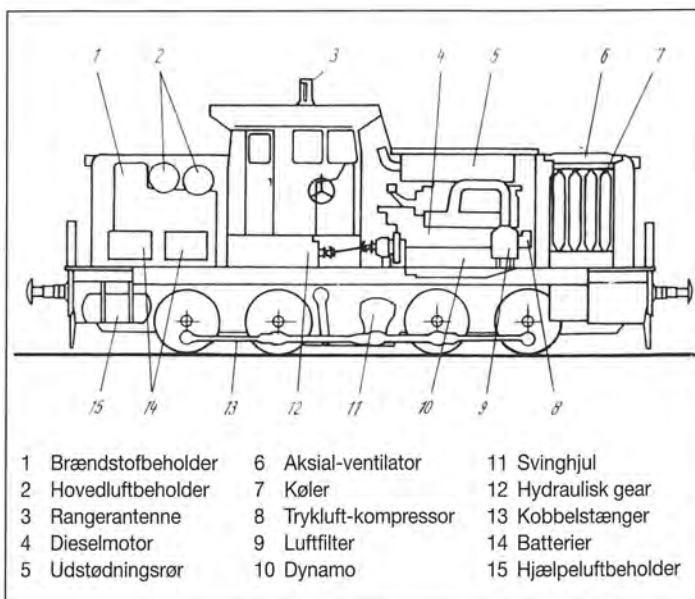
Piko art. nr. 59420 BR 344. Pris ca. kr. 800,-.



Modellen har et meget kompakt indre.



BR 105 028 ved containerbanegården Berlin Frankfurt Allee i 1977. Foto ZBDR.



Placering af aggregater m.v. på V 60. Arkiv ZBDR.

Sølvgrisen nu komplet fra Epokemodeller



Sølvgrisen på tur langs Mølleåen. Foto Spor og baner.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

I Spor og baner nr. 1 savnede jeg en bivogn til den sølvfarvede skinnebus fra Nærumbanen, 'Grisen'. Nu har Per Møller Nielsen sendt en lille, ommalet serie af en bivogn på sporene – den solokørende skinnebus kunne ellers godt gå hen og blive lidt trivielt at se på i konstant pendulkørsel.

Nærumbanen, LNJ, var (og er) ret speciel med få og meget ensartede trækraftenheder. Det gjaldt også i skinnebusseposen, hvor

LNJ havde seks sølvfarvede skinnebusser Sm 11-16 og fem bivogne Sp 21-25. Motorvognene havde ovenlysvinduer over dørene, mens bivognene var 'helt normale' og uden disse vinduer.

EpokeModellers nye model har nummer Sp 24. Påskrifterne er lavet med vådtransfers. Fordelingen mellem faste og oplukkelige vinduer svarer præcis til forbillederne. På den ene vognside er indfyringslågen til kakkellovnen tydeligt markeret. Det lille skinnebusstog – Sølvgrisen – lever op på modeljernbanen, og køreegenskaberne er, som de skal være – nemlig helt i orden. Bivognen vejer f.eks. blot 61 gram – mere er heller ikke nødvendigt. I øvrigt er første serie allerede udsolgt, men den næste skulle være på vej, oplyser Per Møller Nielsen. ■

EpokeModeller: LNJ-bivogn Sp 24. Uden artikelnummer. Pris ca. kr. 850,-.



Bivognen lever op i landskabet. Foto Spor og baner.



Skønhed som De ikke aner, findes langs private baner. Foto Spor og baner.



LNJ-bivognen - en markant profil. Foto Spor og baner.

Nye UIC-vogne i H0 fra Piko

Piko har atter udsendt nye, lange D-togsvogne til supplerings af de epoke IV-vogne, der blev beskrevet i nr. 6. Denne gang er det B-, BD- og AR-vogne fra Deutsche Bundesbahn, igen af UIC X-typen. De to første er i den klassiske, grønne bemaling, hvor BD-vognen har pakrumsafdeling i den ene ende og ellers kupéer i resten. B-vognen er en hel 2. klasses vogn, og derfor helt "traditionel".

Den sidste nyhed, ARüm-vognen, er mere speciel, idet der er tale om den såkaldte 'Kakadu'-vogn*. Det er en blanding af 1. klasse og restaurantvogn med tre kupéer i den blå ende, mens restauranten ligger i den røde afdeling. Systemet med 'halve' restaurantvogne kender vi fra DSB, hvor

CAR-vognene også havde enkelte kupéer i den ene ende. ARüm-vognen har komplet indretning med tre kupéer, spiseafdeling med borde og stole samt køkkenafdeling, delvist bag hvide ruder. Indretningen trænger til omhyggelig bemaling og befolkning med figurer, men er ellers passende detaljeret.

Påtrykkene er omfattende og præcise på alle vogne, og man kan især lægge mærke til det fine Mitropa-symbol ved indgangsdørene på ARüm-vognen eller henvisningsskiltet på BD-vognens dørparti. Denne er lige som B- og BD-typen godkendt til kørsel i Danmark, men det vides ikke med sikkerhed, om den har kørt i de internationale tog til og fra udlandet. ■



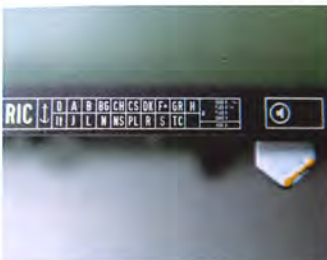
▲ ARüm-restaurantvognen. Foto Piko.



▲ BDüm fra Piko.



Fine påskrifter på døren – ingen adgang for passagerer.



Rasteret på BDüm-vognen – godkendt til kørsel i Danmark.

Piko art. nr. 59622
Bm232. Pris ca. kr. 325,-.
Piko art. nr. 59623
BDms272. Pris ca. kr. 325,-.
Piko art. nr. 59625
ARüm216. Pris ca. kr. 325,-.



Farve på indretningen i 2. klasses kupé. Foto Arkiv Spor og baner.



Et af forbillederne, fotograferet fra toget i Vienenburg påsken 2009. Foto Spor og baner.



Skillelinjen mellem de to afdelinger på ARüm-vognen. Foto Spor og baner.



Der er fine Mitropa-symboler ved indgangen. Foto Spor og baner.



Farver på indretning i gang og kupe i ARüm-vogn. Arkiv Spor og baner.



Hobbykaeden.dk

Hobbykæden ☺☺ Vestergade 2 ☺☺ 9400 Nr.sundby ☺☺ telefon 98176555 ☺☺ www.hobbykaeden.dk

Åbningstider:

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

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

Webshoppen er altid åben

Frugt = 80,- uanset ordrestørrelse!

E-mail: Info@hobbykaeden.dk

Märklin 46457:

DSB epoke III gastankvognsæt bestående af 3 stk. ZE gastankvogne fra
 firmaet Kosangas. epoke III
 (Sættet fås også med DC-hjul art. 46457DC til samme pris!)



TILBUDSPRIS NU KUN 445,-

SPAR 40 %

HK-modeller:

HK 95971 DSB ZE "SHELL" grå
 HK 95972 DSB ZE "SHELL" gul

SUPER PRIS:

PR. VOGN KUN 199,-
 5 STK. KUN 895,-
 SPAR OP TIL 50 %



HK-modeller:

Lørdag den 16. februar
 offentliggør vi endnu et par
 spændende danske nyheder fra
 HK-modeller, samt fremviser
 andre spændende nyheder fra
 Nürnberg-messen 2013!
 Åbent fra 9.30 til 16.00
 Gratis morgenmad!

Tilmed dig vores nyhedsbrev på
Info@hobbykaeden.dk

Roco



Roco 67044 DSB ZE tankvognsæt
 fra firmaet "Statoil Danmark A/S"

Nyhed kun 695,-/sæt

Roco



Roco 66969A DSB "DSV" nyt litra nr.
 Roco 67512 DSB "Blue Water"

Nyhed kun 325,-/stk.

Roco



Roco 64093 DSB Bcm liggevognsæt
 blå udgave med måne/stjerner

Nyhed kun 775,-/sæt

HELJAN



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

Nyhed kun 525,-/stk.

HELJAN



Heljan Triangler, 3 varianter fås i
 DC og AC inkl. almindelig decoder

kun 1985,-/stk.

NU også med lyd 2995,-/stk.

Roco



Roco MA-lyntog spættet udgave
 63057A DC med lyd
 69057A AC med lyd
 Sættet kommer kun i meget
 begrænset antal

Pris pr. stk. 2695,-/stk.

TRIANGEL - I VORES SPECIELLE TEAK FARVER

LEVERINGSKLAR



41501 Triangel MF 643 DC kr. 2.195,-

41502 Triangel MF 643 AC kr. 2.195,-



41601 Triangel MC 652 DC kr. 2.195,-

41602 Triangel MC 652 AC kr. 2.195,-



41651 Triangel ME 627 DC kr. 2.195,-

41652 Triangel ME 627 AC kr. 2.195,-

