

SPOR OG BANER

Dit aktive modeljernbaneblad

Nr. 13 • Februar • Årgang 2014

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



**DSB-rutebiler
fra Heljan**



**Ny dansk CIWL-
sovevogn**



**Nyt fra Danmarks
Jernbanemuseum**

BK 13.02.2014 - 16.04.2014
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00013

BK returuge 16



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

!!! NYHEDER 2014 TIL MARKEDSPRIS !!!

Märklin, Trix, Roco og Fleischmann har løftet sløret for nyheder 2014.
Bestil favoritterne nu og du sikrer dig levering. Vi glæder os til at høre fra dig ☺

FLEISCHMANN

Flot nyhed:
DFDS Logistics,
DSB Veksellad

N-skala

PÅ LAGER NU



Også DSV, DHL, Green Cargo, Lauritzen m.fl.

ACME

NYHED



Næste del i serien
nu på lager:
DSB EA 3022 SØREN FRICH,
i DC, AC og digital
med/ uden lyd.

FALLER

Sensorstyret baneoverkørsel
med Andreas kryds og advarsels-
blink, til alle skinnetyper,
også til Faller Carsystem



TILBUD 998,- SPAR 250,-

Tog og Tekno:

PÅ LAGER NU



Mh'er til alle, dc, dcc, ac og med lyd.
Grøn Mh390,
Rød/sort
Mh400

HOBBYMESSE
I VALBYHALLEN
1.-2. MARTS

LUKKET i butikken
fredag-lørdag
den 28/2-1/3 2014

Altid 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.

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket
www.stoppel.dk

Transfers til danske vognmænd:

873112 Møbeltransport Danmark	kr. 65,-
873113 Brdr. Rosendahl	kr. 60,-
873114 Muus foderblanding	kr. 55,-
873115 Lama	kr. 65,-
873116 Dansk Dybfrost	kr. 60,-
873118 N.C. Kloster a/s, forv.hæn.	kr. 60,-
873128 Ekmann Hørsel	kr. 60,-
873134 VW Berlinske Tidende	kr. 50,-
873138 VW Ejby Smør	kr. 55,-
873146 VW Møbeltransport Danmark	kr. 55,-
873152 VW Albani	kr. 55,-
873153 VW Gutenberghus AA	kr. 60,-
873155 VW Buko Ost	kr. 55,-
873158 VW Aller FJ	kr. 60,-
873159 VW Jolly Cola	kr. 55,-
873160 VW Jyllands Posten	kr. 50,-
873162 VW Gillette	kr. 55,-
873165 FK Bagermestrenes Rugbrød	kr. 50,-
873166 FK Empera Sko	kr. 55,-
873167 FK N.L. Dehn Vask	kr. 50,-
873170 FK Ali Kaffe	kr. 50,-
873176 VW Aalborg Stiftstidende	kr. 50,-
873177 FK Rekord legetøj	kr. 45,-



Foto Suzanne Henriksen.

Velkommen til tredje årgang af Spor og baner. Dette nummer står delvist i "rundsnyderens tegn", da MY – for nogle af os lokomotivet over dem alle – fylder tre snese eller 60 år. Fødselsdagen er faktisk allerede forbi – det var den 7. februar – men året igennem vil jubilæet blive markeret. Jeg vil ikke genfortælle MY's historie her i bladet, men nøjes med nogle kortere rids. Såvel "Lokomotivet" som banebøger har lavet fremragende bøger og hæfter om udviklingen af MY'erne og de andre NO-HAB-maskiner.

MY hylides her med en kavalgade af ældre billeder, lige som modellerne – eller nogle af dem – præsenteres i billedform. For nogle et kært gensyn, for andre måske mere en kilde til undren – for hvordan kan det gå til, at Märklin

gennem 50 år har kunnet sælge i tusindvis af "forkerte" MY-modeller? Svaret blæser i vinden – og måske er de tider også snart forbi, for Märklin vil præsentere en helt ny, korrekt MY-model her i 2014. Den er vi vist mange, der glæder os til at se!

En god modelnyhed er BL/Bf-vognen fra Heljan, der ventes i 3. kvartal. Der er billeder af de første prøver. DSB-rutebilerne er snart på gaden – eller modelvejen, så her er der også godt nyt. Forud for Nürnberg-messen melder Roco/Fleischmann ikke om særligt opsigtsvækkende, danske ting, men der kommer ind imellem uventede nyheder fra den kant. En Hb-billns til TT er dog planlagt fra Roco, og en Shell-vogn fra Brawa. Sporvognsentusiaster kan glæde sig – der kommer

en H0-model af *Düsseldorferen* 2412 her i foråret. Nr. 2412 var 'stamfader' til de nye ledvogne i København.

Erik V. Pedersens artikler om læssevejen gav Rolf Brems inspiration til at anlægge en ny læssevej. Han viser i tekst og billeder, hvor nemt det kan være. Artiklen fra Jørgen Hansens anlæg viser hvor alsidig, modeljernbanehobbyen er – og at man ikke behøver at være ekspert i alting for at få stor glæde ud af at lege med modeltogene. "Locomotive ut ludricum" ('Lokomotiv til leg'), som Jørgen Røn fra Skilteskoven for nyligt formulerede det (på latin), og det er jo det væsentlige – legen og glæden i højsædet. I øvrigt vil Rolf fremover stå for en art "hotline" med modeljernbanespørgsmål – send en mail med dit spørgsmål til rolf@lu-net.dk. Hvis du har et anlæg,

du gerne vil vise her i bladet, er du også meget velkommen til at kontakte ham eller redaktionen.

Der er også – indtil videre – grund til at glædes over forliget om Togfonden, men om det er *viist* at bruge x-antal milliarder på at skære et par minutter af lange togrejser fremfor at udbygge (og nyanlægge) jernbanestrækninger og dermed give *Bedre tog til alle*, vil jeg lade stå hen i det uvisse. En ny bro over Lillebælt kan hurtigt blive aktuell, og den er slet ikke med i beregningerne. Der var nok mere ræson i at genoplive den indenrigske godstrafik mellem flere, store knudepunkter og dermed undgå mange lastvogne. God fornøjelse med nr. 13!

Med venlig hilsen
Flemming Søeborg
Redaktør og udgiver

EpokeModeller

Vi ville meget gerne løfte lidt af sløret for 2014 nyhederne
Desværre er der ikke så mange færdige pt -
Der kommer en liste på webshoppen

Her er lidt smagsprøver og lidt gammelt



Webshoppen er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk
info@epokemodeller.dk
+45 20220449

**Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ**

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, København F

**søndag den 16. MARTS og
søndag den 7. SEPTEMBER
kl. 11.00-15.00**

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

Gratis adgang



SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 13, 3. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S.
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

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 600,-.
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 700,-.
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 800,-.

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 hvilket seks bladnummer, 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.

Vedr. fornyelse af abonnement kan man se priser og betalingsformer på hjemmesiden www.sporogbaner.dk.

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

Spor og baner er layoutet og trykt i 1.800 eksemplarer hos Grafisk Hus A/S, Løgstør.

Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materiale 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 nødvendigvis af redaktionen.

Forsidebilledet: MY 1143 ved Fredericia den 24. februar 1968.
Foto AK/OMJK via HGC.

Små forsidebilleder:

DSB-rutebiler fra Heljan. Foto Spor og baner.

Ny, danske CIWL-sovevogn. Foto Spor og baner.

Nyt fra Danmarks Jernbanemuseum. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
En masse omgange uden øl	6
Om opbevaringspolitikken på Danmarks Jernbanemuseum	10
Den nye sovevogn	13
Tur til Hjørring Privatbaner II	14
My bliver 60 år	18
Mummes klumme	21
Nyt fra Heljan	22
My i model	24
Læsseveje	27
Lav et Læssespor	28
Ny svensk bog om damplokomotiver	30
Let rengøring	30
På sporet af 2013	31
Ny vekselladvogn	31
Nyt lokomotiv med digitalkobling	32
Der var 6, 8, 12, 16, 21... ..	33
Om vognbelysning ved digital drift	36
Maersk-lokomotiv i N	38
Postvognen	39
Et lille godstog fra Fleischmann	40
Den blaa Vogn	43
Ny "skinnebus" fra Brekina	46
Kombineret person-/rejsegodsvogn i byggesæt	47
Tekno-rugbrød i 1:87	48
Hbis og Hios-v fra MCK	51
Nyhed fra Fleischmann i spor N	51
Nyt fra Witzel	52
Nyt kartonbyggesæt fra Stangel	53
Steyr-rutebil i H0	54
Shinkansen i N	55
Minebane fra Busch	56
Nyt fra Nürnberg	57
Silberlinge i Danmark	58



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

Danmarks Største MODELJERNBANE UDSTILLING



Mere end 35 udstillere

- Over 15 klubanlæg i flere sporstørrelser
- Kør med veteran busser fra Sporvejsmuseet
- Kør med veterantog fra Museumstog Syd
- Events
- Workshops
- DM i diorama bygning
- Årets Model
- Aktiviteter for børn: kør i tog, tegne konkurrence, leg med LGB togbane
- Cafeteria

Bramdrupdamhallerne 5.-6. april 2014

Lørdag, 5. april 10-17

søndag, 6. april 10-16



Scan koden
og få flere
oplysninger

Arrangør: Dansk Model Jernbane Union - Mere info på www.dmju.dk



En masse omgange uden øl!



Tekst og fotos Rolf Brems

Der går lidt tid inden døren bliver åbnet, og da det sker, bliver jeg hurtigt gelejdet ind. – Jeg skal ind og passe afviklingen, siger Jørgen Hansen. – Man kan hurtigt komme bagud, og så skal man høre for det, siger Jørgen, men læg overtøjet og kom med, seancen er nemlig i fuld gang.

Jeg er på besøg hos Jørgen Hansen. Anledningen er at se, hvordan man afvikler en

køredag på hans anlæg. Til at hjælpe sig i dag har han som altid Michael og for første gang også Ole Berg.

Stemningen er intens, men alligevel med plads til kække bemærkninger og forklaringer til køreplanen. Kørslen foregår efter en nøje udarbejdet plan.

Ti minutter efter min ankomst bliver der fløjtet af til eftermiddagskaffe, og de tilstedeværende indfinder sig i køkkenet, hvor der serveres kage.

▲ *Godsbanegården på Trelleborg har mulighed for flere forskellige godstyper.*

– Jeg blev færdig med anlægget for en halv snes år siden, fortæller Jørgen, jeg havde bl.a. Michael til at hjælpe mig, da jeg ikke er så god til det elektriske.

– Anlægget er bygget op som en rundbane med en dobbeltsporet strækning med to afgreninger ved Nonnebakken, som fører henholdsvis til Aggersborg og til den største endestati-

on, Trelleborg. Videre ud fra Aggersborg fortsætter banen til Fjordslev, som er en havneby med en fremtidig færge til Danmark, fortæller Jørgen.

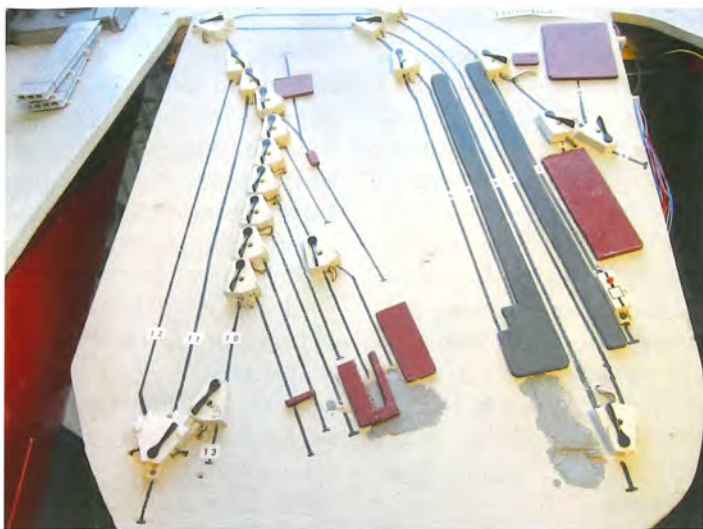
– Trods navnene er anlægget tysk-inspireret, og for ikke at ryge ud i at købe mig fattig har jeg valgt at begrænse mig til at køre en tidsepoke fra 1996 til 2000. – De år hos DB er langt mere spæn-



Michael styrer en af de store stationer med moderne passagertog.



Fire-fem passagervogne fylder en hel del på Trelleborg bane-gård.



En enkel og funktionel sportavle på Trelleborg.



Ole styrer Aggersborg i det godt fyldte rum.

dende end hos DSB, man kunne se materiel fra tre epoker (III-IV-V) køre ved siden af hinanden. Samtidig er der langt flere spændende lokomotiver og persontogstyper, bl.a. S-Bahn, RE-, IR-, IC-, nattog, Autotog osv.

Anlægget er analogt, skinnerne er fra Fleischmann, hvilket gør, at det for nye folk kan være en udfordring at køre på. Sporskifterne er "tænkende", så de skal oftest stå korrekt i begge ender, før togene ruller. Alligevel kan man på samme spor se indtil flere lokomotiver holde og afvente tur. De holder på isolerede skinnestykker og kan sættes i gang ved at aktivere en slutkontakt på sportavlen.

Enkelt og funktionelt

Den faste kører Michael udmærker sig ved ikke at interessere sig for tog, hverken i model eller 1:1. Han er med for hyggen og legens skyld. – Det kunne for den sags skyld være racerbaner eller en gang Backgammon, fortæller han. Michael er også garant for, at det hele ikke kører af sporet og kun bliver togsnak.

Ole er med for første gang og er inkarneret digitalkører. Han begyndte på Fjordslev, som er en lidt mere enkel station, da der kun kommer tog fra den ene side. Efter frokost prøvede han så at

betjene Aggersborg, hvilket nok er den mest krævende, da det er derfra, at sporskifterne betjenes ud og ind fra rundbanen samt krydsninger fra og til Fjordslev.

Kendetegnende for Jørgens anlæg og den måde, han kører sine tog på er, at det er bygget op om en afvikling med en fast køreplan. Det er sjældent, at der bliver kørt på det ud over køredagene.

Cirka hver sjette uge mødes de så tre mand – det, som en trafikafvikling kræver – klokken 9 til kaffe og



Fjordslev station med nærtrafiktog, men også med mulighed for godstrafik.



Sporforbindelsen fra Fjordslev til værelset. Som det ses, er der god plads til udsvinget på lange vogne.



Det imponerende bjerglandskab er måske lige i overkanten, så Jørgen vil lave en ny baggrund.



Der er mange firmaspor, men virksomhederne er lavet som kulisser.



rundstykker. Derefter går man i gang. Hver person får ansvar for en station, og alt efter erfaring skifter man så position i løbet af dagen, så man prøver to positioner.

Kørslen bygget op som et planspil: Alt er stort set planlagt ned i mindste detalje, alle lokomotiver og persontog har en fast plads, og alle oprangeringer fremgår af afviklingsplanen. Når der skal køres godstog, bliver der "efterlyst" vogne i løbet af dagen.

Jørgen er nøjeregnende med, at man også kører seancen færdig, så han ikke skal "håndafvikle" toggangen sidst på dagen. Alt skal stå på sit rette spor ved næste køredag.

Efter kaffe og kage fortsatte Michael så på Fjordslev. Han er noget pragmatisk, når det kommer til oprangeringer. - Trods mange år og mange køredage har jeg ikke helt styr på de der litreringer og om, hvorvidt man kan se, om det er en storrum- eller kupévogn, og pokker stå i det, det går nok, griner han og rangerer en stamme færdig ude på Fjordslev. - Det er vel nok min favoritstation pga. dens overskuelighed, og fordi man står lidt for sig

selv.

Jørgen har indrettet et værelse til sin bane, men det var ikke helt nok, så når der skal køres, bliver der sat to sektioner op, den ene en lang og smal kun indeholdende spor og en anden, som indeholder en del af Fjordslev sækbanegård. Resten af Fjordslev er permanent ude i gangen ved indgangsdøren, en dør som så ikke kan benyttes, men bryggersindgangen er også mere naturlig.

Inde fra værelset bliver der pludselig råbt, der bliver efterlyst lidt nærvær, da der holder tog, som skal videre ud på Fjordslev, og at man mangler sovevognstoget. Michael får travlt, det indgående tog holder stille, og han sætter det i gang ved at aktivere en slutkontakt, indtil det er tættere på stationen og inde på fast strømområde. Sovevognstoget bliver sendt ud mod Aggersborg, indtil det holder stille på et afbrudt spor, hvor Ole så straks sætter strøm til, så det forsvinder ud på rundbanen.

Pludselig skal der trækkes et kort. Jørgen holder en vifte af kort i sin hånd. Ole trækker ét, "Et sporskifte til passagerbanegården er gået i stykker de næste 30 minutter", lyder teksten. Det kan give lidt ekstra pres på tjenstudøvende. - Desværre faldt det tilbage på mig, siger Jørgen, som så må bruge alle sine talenter for at få puslespillet til at gå op. - Det kunne også være en strejke blandt rangerpersonalet, et tog der ikke kan flyttes, en nedfalden køreledning, jo, man får ikke lov at hvile på laurbærrene, griner han.

Ole bander lidt over, at han ikke kan få et togstamme i gang, Jørgen må træde til og sætte sporskifterne rigtigt.

Jørgen krydser dagens afvikling af.

Ole mumler noget om logikken, men så begynder det at røre på sig og forsvinder snart mod Nonnebakken og videre ud på rundbanen.

Ole fortæller, at han såmænd ikke, trods sin modne alder, har rodet med modeltog så lang tid. - Jeg begyndte for en tre-fire år siden. Jeg havde selvfølgelig noget som ung, men blev bidt af nutidens muligheder, teknikken og ikke mindst de flotte modeller, man kan erhverve sig. - Selvfølgelig er nogle modeller dyre, men sammenlignet med, hvad man tjente i f.eks. 1950'erne og i dag, kan man få meget mere tog for en ugeløn end dengang. - Det var meningen, at jeg ville lave mit eget anlæg hjemme, jeg har pladsen, men ikke tiden, altså den der relaterer sig til min alder. Derfor har jeg meldt mig ind i den lokale klub, hvor jeg kan lufte mine tog, også uden for dens åbnings-tid. Som sagt er det teknikken, der interesserer mig, jeg har ikke meget forstand på dekorerende, og her hos Jørgen kan jeg så lære lidt om tyske tog og oprangeringer.

Når et tog er afviklet, bliver det krydset af på listen. - En liste fylder typisk 1½ A4-side, og der er lavet en til hver station, fortæller Jørgen. - Jeg har så nogle af forskellig længde og ændrer løbende lokomotiv- og vognløb, så det hele kommer ud at rulle. I virkeligheden er det også tyske tog og jernbanevæsen, der har min store interesse, men selvfølgelig ved jeg da også, hvad der foregår på de danske spor.

- En af udfordringerne er også som i virkeligheden, at nogle togstammer er længere, og at de kræver udvalgte spor, både på banegården, men også ved krydsning på f.eks. Aggersborg.

- Jeg er ikke den store haj til dekorerende, men jeg lærte for nogle år siden én at kende, som har hjulpet mig med vægdekorationerne, både

det malede og vægdekorationerne, som giver en god dybde. Derfor har hobbyen fået et nyt aspekt med at finde og fotografere egnede bygninger rundt om i byen.

- De senere år har jeg presset lidt flere industrier med tilhørende sidespor ind på anlægget, overvejende for at gøre hele afviklingen lidt mere realistisk, når der også skal rangeres, men også fordi det er mere overskueligt, at de til industrien specifikke vogntyper har en base. På et eksisterende anlæg kan det kun lade sig gøre med kulissebaggerunde og en slags paradespor for at indikere behovet.

- Jeg tilstræber, at godsvognene kører som i virkeligheden, at lasten ikke bare er noget, som er permanent, men at der køres med forskellige godsarter fra A til B. Derfor har jeg ved alle stationer en hylde med godsindsatser, som kan fragtes.

Kørslen fortsætter til spisetid, hvor der så i fællesskab laves aftensmad. Efter oprydning og adskillelse af banen står den på kaffe, kage og måske nogle togfilm. Om seks uger går det løs igen. ■



Jørgen bruger fotobaggrunde for at skabe dybde.



En flot baggrund på Fjordslev.



Når der er et ophold i trafikken, er det tilladt at stå med hænderne i lommen!

Om bevaringspolitikken på Danmarks Jernbanemuseum

Af Flemming Søeborg

Sidst på året 2013 valgte Danmarks Jernbanemuseum at skrotte det meste af det materiel, der gennem flere årtier havde stået udendørs på Centralværkstedet i København. Spor og baner har spurgt museumsinspektør René Schröder Christensen om baggrunden for de 'tiltag', som præger hele museismiljøet i disse år, og som også er gennemført ved søstermuseer bl.a. i Sverige.

– Ved flere lejligheder har det været nævnt, at der skulle saneres voldsomt i samlingerne. Hvad er hensigten med det – der er nok mange, der er forundrede og frygter for følgerne?

– Nu er det ikke museet, som har nævnt, at der skal saneres voldsomt. Vores tilgang er, at materiellet skal gennemgås og registreres, og i den sammenhæng vil noget vise sig ikke at kunne bevares. Først og fremmest skal vi have en museal tilgang til tingene. Der skal være fuldstændigt styr på tingene. Det, som skal være museumsgenstande, skal registreres – det har det ikke været før. Når tingene er registreret i samlingerne, medfører det en mængde forpligtelser og krav, og tingene skal principielt bevares

uændrede for eftertiden. Det er ganske enkelt et centralt krav fra offentlige myndigheder, og det er internationalt gældende for museer over hele verden. De etiske principper er på det punkt meget klare og faste.

– Hvilke kriterier går I ud fra? Hvad skal bevares, og hvad skal skrottes?

– Der er tale om en meget stor mængde materiel – museet havde på det tidspunkt, hvor vi begyndte med gennemgangen, over 350 stykker rullende materiel, der opbevares over hele landet – nogle steder under fri himmel. I processen har vi henvendt os til Danske Veterantogsoperatørers Fællesrepræsentation (DVF) og Dansk Jernbane-Klub (DJK) for at høre, om nogle af klubberne ville overtage noget af materiellet, og det er målet i den videre proces at få en god relation og dialog med veteranklubberne, til bedste for det samlede historiske jernbanemateriel. En betingelse for evt. overtagelse af et stykke materiel er, at det kan bruges eller renoveres – og i det hele taget opbevares forsvarligt. Det giver ingen mening blot at flytte det fra én åben plads til en anden, hvor det vil forfalde yderligere.

– Vi har været meget åbne under hele processen og vil gerne tilbyde det, vi ikke kan



Museumsspektør René S. Christensen ved et par af de 'aktive' stykker museumsmateriel.

bruge selv, men vi kan – og må – ikke forære det væk, uden der er et realistisk formål. En enkelt lukket gods-

vogn (QR) er i denne omgang blevet overtaget af en veteranklub, og der er taget reserverede fra de kasserede



Styrevogn Bhs 823 skal ophugges i Jylland. Foto Spor og baner, november 2002.



Redningsvogn 3 fra 1883. Oprindeligt rejsegodsvogn DSB-S Fb 471. Foto Spor og baner maj 2000.

vogne – og på den måde kan vores igangværende proces komme klubberne til gode.

– *Hvad med det materiel, der er i udstillingen her – og det, som er under tag andetsteds? Er det 'fredet'?*

– Vi er som sagt i gang med at gennemgå hele vores store samling, og i den sammenhæng skal vi foretage en grundig vurdering af hver enkelt stykke materiel – har det stor historisk værdi, er det enestående eller findes der andre, som repræsenterer samme historie, er det velbevaret. En genstand skal være et stærkt udtryk for en væsentlig historisk udvikling, og man kan ikke bevare alt. Men jeg forestiller mig ikke, at vores nuværende udstillingsgenstande vil blive udskilt af samlingerne. Det er ikke nødvendigvis en museal opgave at bevare flere af samme type genstand – og der kan blive tale om at udskille noget, som ikke er museumsgenstande, men i stedet er brugsgenstande eller såkaldte rekvisitter. At en vogn eller et damplokomotiv ikke registreres som museumsgenstand betyder ikke nødvendigvis, at det kasseres – det kan i stedet anvendes til kørsler – enten hos os eller hos en veteran-klub.

– *Hvad er sigtet med museet?*

– Målet er at leve op til de fem søjler, som museumsverdenen arbejder under: Indsamling, registrering, bevaring, forskning og formidling – i vores tilfælde af jernbanehistorien. En grundtanke for alle museer er, at tingene skal bevares "til evig tid" – de må hverken forandres, forbedres eller ændres, men skal i princippet se ud, som da de blev indleveret. Ét aspekt er særdeles vigtigt – det er tingens proveniens, altså hvor stammer den fra, og kan man føre bevis for dens brug eller anvendelse? For vogne og andre store genstande er det forholdsvis let, da deres

oprindelse og skæbneforløb i høj grad er kendt og dokumenteret, ikke mindst af jernbaneentusiaster, men hvordan skal de bevares? Som da de blev taget ud af driften, eller som da de blev bygget? Hvis et museum får tilbudt to identiske genstande, hvor den ene er slidt, men hvor man kender dens proveniens, men den anden er 'ny', velholdt eller måske renoveret, men uden at man ellers ved noget om den, skal museet altid vælge den slidte, brugte genstand, hvor man kender til historien, frem for den nyere og måske pænere. Originalitet, proveniens og dokumentation er nogle basale kernepunkter i museumsverdenen. Der gælder andre spilleregler for klubber, der ofte kan restaurere materiel til flot tilstand. Der er så ikke tale om museumsobjekter, men om 'brugsgenstande' eller rekvisitter, som i reglen skal bruges i kørselsøjemed.

– *Hvad så med museets kørende materiel – Museums-tog?*

– Det er der, hvor vi skal afveje tingene meget nøje.



René foran Mz 1401 – et andet eksempel på museumsmateriel, der bruges – og som derfor er en 'rekvisit'.



My 1112 er skåret op og som sådan ikke en museumsgenstand, men bruges til at formidle historien om diesellokomotivets udvikling og milepæle.



Kulgården med tilbehør er et eksempel på et 'genskabt' miljø med delvist originale dele.



Materiellet bliver slidt, når det bruges til kørsler med publikum, og det hører med til betragtningerne om, hvad der skal bevares – og hvordan.

Bevaringstilstanden skal afvejes med en 'historisk værdi'. Vi har materiel, der skal bruges til kørsler med passagerer, hvor vogne bliver slidt og fra tid til anden må renoveres, lige som lokomotiverne skal det. Det er ikke museumsgenstande, for de bliver renoveret, repareret, malet op, får udbedret rustskader osv. Vi har selvfølgelig taget reservedele fra de ophuggede vogne med henblik på at kunne holde dette materiel kørende, og klubberne har ligeledes fået reservedele til deres materiel.

– Omvendt giver det ikke nogen mening at søge at genopbygge noget af det, der stod og forfaldt, for hvis kun en tiendedel af en vogn er original og resten en rekonstruktion, er det jo ikke en museumsgenstand. En del af materiellet herinde er netop renoverede vogne, og det skal vi betone stærkere i fremtiden, så alle bliver klar over, hvad der er originalt, og hvad der er 'genskabt'.

– Har andre interesserede været taget med på råd?

– Vi har haft en intern projektgruppe, der har gennemgået hver enkelt stykke materiel, hvorefter et ekspertpanel har givet råd om, hvad der skulle bevares, og

hvad der skulle skrottes. Alle fandt det nødvendigt at beskære samlingerne. Hvis ikke vi gjorde det nu, ville andre inden længe komme med langt mere bastante krav om skrotning ud fra helt andre kriterier, så vi har handlet ud fra en langsigtet vurdering. Vi kan ganske simpelt ikke bevare alt. Således har vi udtaget tre stykker materiel, som bevares, men som ikke skal restaureres. Det er to gamle ballastvogne litra Td samt en litra TH; de er eksempler på anlægsmateriel, som ellers sjældent bliver bevaret. De skal ikke restaureres, men konserveres og kan således fortælle en historie om vedligeholdelse af jernbanerne, om arbejdssliddet osv.

– Man skal også tænke på, at vi har et problem, som overstiger forholdene på de fleste andre museer – de genstande (lokomotiver, vogne), som vi har, fylder langt, langt mere end normalt for et museum. Vi må derfor se på, hvad der er repræsentativt, hvad der kendetegner en bestemt udvikling eller epoke frem for at have et eksemplar af alle diesellokomotiver eller alle typer af godsvogne. Der skal være en faglig grund for be-

varing af materiel – kan det bidrage til en teknologihistorisk/kulturhistorisk fortælling, eller er det blot 'et nummer i rækken'? Ved en restaurering gælder det: Er historien bag vognen eller genstanden stærk nok?

– Hvordan har arbejdet med udvælgelsen og skrotningen påvirket dig?

– Selvfølgelig betyder det noget at skulle være med til at afgøre, at en vognkasse, der har overlevet mange, mange år, nu pludselig ikke eksisterer mere, men meget af materiellet på Centralværkstedet var mere eller

mindre gået i forrådnelse eller smuldret væk – det kunne ikke reddes. Der skulle være sat ind for lang, lang tid siden. Nu har vi fremskyndet den proces, der allerede var godt i gang, kan man sige. Nu var materiellet, vi har gennemgået i denne første runde, i meget dårlig stand, og vi forventer ikke en helt så radikal udskillelse i det videre forløb.

– Så vil jeg på egne og læsernes vegne sige tak for interviewet og håbe, at det har bragt lidt oplysning på vej.

– Selv tak! ■



Så kører vi. Museets juletog før afgang fra Fruens Bøge, december 2013.

Den nye sovevogn

Meget synkront med, at L.S. Models udsendte den nye model af den danske CIWL-sovevogn, ankom sovevognen CIWL 3929 til Danmarks Jernbanemuseum, og vognen er efterfølgende blevet dekoreret med påskrifter. I december var

de endnu ikke fuldtallige, bl.a. manglede der et 'S' i "Wagon_-Lits", men museets tidligere leder Poul Thestrup fortalte, at det manglende S nok skulle komme på plads. Det er sket nu, og man må sige, at det pynter på vognen. fs



CIWL WL 3929 under færdiggørelse. Sammenlign med billedet s. 31 i sidste nummer. Foto Spor og baner.



Påskrifterne på vognsiderne af CIWL WL 3929. Foto Spor og baner.



**TEAM
RC KONGEN**

Hebi

märklin

Uhlenbrock
digital

LILIPUT

PECO

HELIJAN

Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!

Derfor har vi selvfølgelig (også) et kæmpe udvalg til modeltogsfolket, som kan bestilles i vores webshop på RCKONGEN.DK - eller kom forbi den 300m² store butik i Søndersø!



... og hvad vi evt. ikke har på lager skaffes hurtigt hjem!

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN: 12.00 - 17.30 TIR: LUKKET ONS: 12.00 - 21.00 TOR: LUKKET FRE: 12.00 - 17.30 LØR: 10.00 - 13.00
Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook

Tur til Hjørring Privatbaner

II



*Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen*

Da der var afgået tog både til Åbybro og Hirtshals, faldt der ro over Hjørring Privatbaners afdeling, så jeg besluttede at se mig omkring. Jeg ville gerne se den tidligere privatbanestation, som blev til dels overflødig, da man ændrede banernes indføring i 1942. Den gamle indføring var mere østlig og temmelig upraktisk, da man skulle skifte køreretning for at gennemføre tog til DSB-stationen.

Jeg gik ud langs privatbanernes spor, der fulgtes ad et stykke mod nord, inden de gik hver til sit. Da DSB-strækningen til Ålborg var drejet mod syd, kom jeg forbi et større område af privatbanernes, hvor der stod en masse vogne. Der var både personvogne, pakvogne og mange godsvogne. Bag de mange vogne kunne jeg skimte et nyere depot for motortrækraft, men det var tilsyneladende svært at komme derind. Længere fremme kom jeg ind på det gamle stationsområde, hvor der stadig var spor. Til venstre var der værksteder og en rundremise, og til højre

tronedede den gamle imponerende stationsbygning over området. Noget af rundremisen var blevet lavet om til rutebilgarager. Ak ja, rutebilerne maser sig frem alle steder. For enden af den gamle stations område kunne man tydeligt se den gamle indføring, men der var ingen spor mere.

Pludselig fik jeg øje på noget spændende, nemlig en stor Triangel-motorvogn, der så meget ejendommelig ud. Den hed M 22 og var ombygget fra en personvogn, C 52, i 1932 af Triangel til VØ (Vodskov-Østervrå Jernbane), hvor den også hed M 22. Da det var en stor personvogn, der blev ombygget, blev M 22 den største og tungeste enkeltrettede Triangel-vogn og den eneste uden overgang i gavlen modsat førerrummet. Den så virkelig imponerende ud. For at motoren ikke skulle blive for tung til banens spinkle spor, var der to aksler i forenden. Indvendig så den noget hæret ud, og det var ikke så mærkeligt, for den blev henstillet allerede i 1953, så vandalerne havde haft god tid til at ødelægge den. Den blev først udrangeret i 1964 og ophug-

På Hjørring Vest stod den store treakslede Triangelvogn M 22 henstillet. Den var udstyret med en MAN-motor.

get, har jeg fundet ud af. Jeg blev helt ivrig og tog 5 billeder af det sære køretøj.

Der stod også et par tidligere bænkevogne bag motorvognen, og de så heller ikke for godt ud, så de havde også stået der længe. Jeg måtte løsrive mig og gik tilbage til DSB-stationen, da jeg ville tage en tur til Hirtshals.

Da jeg igen var kommet tilbage til DSB-stationen, var der ikke meget liv, så jeg gik

lidt rundt og kiggede på diverse vogne. På det bageste sidespor stod en meget lang toakslet personvogn med to stk. 1. klasse kupéer og ellers åben fællesklasse. Toilettet var placeret mellem de to klasser. Der var lukkede endeperroner, og pufferne var cylinderpuffer. Det var en meget smuk vogn, der var bygget i 1925.

Kl. 14.46 kom skinnebusen tilbage fra Åbybro, og den havde stadig den ejen-



På DSB-stationen stod denne flotte toakslede personvogn B 2, og den var stadig i drift og meget velholdt. Bogstaver og tal var af hvidmalet metal, der var skruet på.



Den ejendommelige skinnebusbivogn IF 194 stammede fra HJJ. Bag ved den skimtes M 20 med skydedør ind til pakrummet, hvor der senere blev læsset aviser ind.



HP havde kun to skinnebusser, og de blev mest brugt på Løkkenbanen. På billedet rangerer Ms 31 på Hjørrings DSB-station. Det var dejligt at se, at skinnebusmateriellet var malet orange med sølvfarvet mavebælte.



Aktivitet på HP's perron. Til venstre holder M 20, som bliver betjent af en gammel perroncar. Diverse af postvæsenets gule vogne tyder på, at IF 194 blev brugt til post.

dommelige bivogn med, og den gik jeg hen og studerede nærmere. Den stammede fra HJJ (Horsens-Juelsminde Jernbane), og da denne lukkede i 1958, blev den solgt til HP. Vognkassen

stammede fra en smalsporvogn på HBS (Horsens-Bryrup-Silkeborg Jernbane), og undervognen var mere normal. Den var udstyret med skinnebuskoblinger og beregnet til transport af fiske-



M 20 er ankommet til Hirtshals. Det ser ud til, at aviserne bliver hentet af en lokal budcentral.



M 20 på vej til færgestationen. Sporet i forgrunden er perronsporet på Hirtshals station, så man ser tydeligt niveauforskellen mellem stationens og havnens beliggenhed.



Hirtshals færgestation. Jeg nåede ikke at få et billede med tog på, for M 20 var allerede kørt op til stationen igen. Færgen i baggrunden er "Jylland".

kasser. Ved HP fik den litra IF og nummer 194, og den var stadig hvidmalet, men jeg havde nu indtryk af, at den ikke mere blev brugt til fisketransporter, men snarere til almindeligt stykgods.

Sammen med skinnebusen fra HP rullede 4-vogns lyntoget "Vendsyssel" ind på Hjørring station. Det var på vej nordpå til Frederiks-

havn. I Odense var jeg vant til at se lyntog formiddag og aften, så det var noget nyt at se et midt på dagen.

Jeg gik ind og købte en returbillet til Hirtshals, og den måtte jeg betale kr. 4,50 for. Jeg var spændt på, hvad der skulle befordre mig nordpå, men det viste sig sandelig, at det var den store Kieler-vogn M 20. Da jeg steg ind



MaK-lokomotivet M 13 rangerede på havnen, og der var nok af godsvogne at flytte med. Både pakvogn og togførrervogn var med på havnen.



Den lokale rangertraktor hed HP 40 og var dieselelektrisk. Samme type fandtes hos flere privatbaner, hvor de gjorde god gavn.



På havnen stod denne fine tankvogn, der ville pynte på ethvert modeljernbaneanlæg. Dansk Veedol havde lejet den i Østrig, og man kan tydeligt se på de nymalede dele, at vognen er blevet døbt om. Hos DSB hed den nu ZE 503821.



Hirtshals station set fra vejsiden. Den blev færdig i 1939, og der er god plads til bymæssig bebyggelse i marehalmen.

i motorvognen, kunne jeg høre den hurtige tomgang fra en Leyland-dieselmotor, som var næsten ny, da den var ilagt tidligere på året. I forhold til MH-erne på de fynske baner, OKMJ og OMB, var M 20 fantastisk velholdt både ude og inde. Jeg afventede med spænding afgang, for på Fyn var jeg vant til, at den foregik med megen støj fra transmissionen. Havde man ikke kørt i en MH før, kunne man tro, at ens sidste time var kommet, især hvis man sad på "langbænken" over motoren. Så blev der afgang, og føreren løsede bremsen, og M 20 begyndte at køre ganske langsomt. Så blev

der gasset op, og uden den mindste mislyd pilede vi ud af stationen. Hvad i alverden var det? Gearskiftet foregik uden at tage gassen af og stadig ingen voldsomme tandhjulsløde. Ved første station listede jeg mig ud i førerhuset for at se, hvordan det gik til. Føreren skiftede gear med en lille "pind", som blev ført ind i diverse hak efter hvilket gear, der skulle køres i. Det var første gang, jeg oplevede et Wilsongear, og det blev en meget behagelig oplevelse. Jeg skal undlade at forsøge at forklare Wilsongearets virkemåde, men det er noget med planetandhjul og bremsebånd. Da vi kom til Hirtshals spurgte

jeg føreren om, hvornår M 20 havde fået det fine gear, og han svarede, at det havde den altid haft. Nå, det passede nu ikke, for jeg kunne tydeligt se, hvor koblingspedalen havde siddet.

Kort efter at M 20 var kommet til Hirtshals station, kørte den ned til færgen til Norge, hvilket fremgik af køreplanen. Det havde jeg glemt, så jeg måtte forsøge at følge efter den. Det var ikke så let, for der var stor forskel i højden mellem stationen og havnen. Det var ligesom i Lemvig. Jeg måtte kravle gennem sand og marehalm, inden jeg kom ned på havnen, hvor M 20 nu holdt på havnestationen, hvorfra der var direkte adgang til færgen. Inden jeg nåede at få

fotografiapparatet frem, var motorvognen på vej tilbage til den højtliggende station.

Der var stadig noget at se på havnesporene, for det store MaK lokomotiv HP 13 rangerede hernede med det tog, det havde haft med fra Hjørring. Der var tilsyneladende gods nok at befordre, og havnen virkede da også meget livlig. Det var for øvrigt meget store fiskerbåde, der lå i havnen. På et af sporene stod en bogietankvogn, som var den største, jeg havde set på det tidspunkt. Den tilhørte tilsyneladende Dansk Veedol, men fornylig fik jeg at vide, at firmaet forsøgte at levere olie til fiskerbådene i flere danske havne. Vognene var lejet i Østrig, men de var litereret hos DSB.

Da jeg igen kom op på stationen, holdt den lokale rangertraktor ved perronen. Den hed HP 40 og var bygget hos Frichs i 1934. Den var dieselelektrisk og rangerede blandt andet med godsvogne til og fra færgen til Norge. Jeg gik lidt rundt og så mig om, og jeg opdagede, at der stod en masse godsvogne på flere spor ved indkørslen til stationen. De afventede overførsel til Norge. Den færge, "mit" tog havde forbindelse til, hed "Jylland", og den havde ikke jernbanespor, men selskabet havde en anden, som kunne overføre godsvogne, og det var der tilsyneladende god brug for.

M 20 vendte tilbage fra Hjørring, og jeg måtte tage afsked med den friske by Hirtshals. Banen steg så meget op til Hjørring, at motorvognen måtte køre i næsthøjeste gear hele vejen. Kl. 18.15 ankom jeg til Hjørring, og der var god tid, indtil nattoget kørte sydpå kl. 21.15. Jeg gik en tur op i byen og igen ned til den tidligere privatbanestation, Vestbanegården. Nu hvor arbejdstiden var slut, kunne jeg roligt gå rundt og kigge lidt ind ad vinduerne i remiser og værksteder. Jeg har

skrevet i min billedmappe, at der i motorvognsremisen stod to af de "firkantede" diesellokomotiver og begge de små Kielervogne. Det tredje af de gamle diesellokomotiver var til reparation i de gamle værksteder. Flere steder stod der damplokomotiver, men jeg kunne selvfølgelig ikke se, om de var køreklare.

Jeg nåede også at gå en tur ud ad den gamle indføring nordfra, og bortset fra at der ikke længere var spor, lå trasseringen der stadig.

Da jeg satte mig i nattoget sydpå med afgang kl. 21.15 kunne jeg tænke tilbage på en meget vellykket tur, der startede i grævej og endte i det fineste solskin. Jeg havde set både smalspordamp og forskellige aldrende motor-køretøjer samt undgået at køre ret meget i skinnebus. Det sidste, der står i billed-mappen, er følgende: "HP er et foretagende med fut og fart i, så det er vist en af de privatbaner, som må betegnes som sikret i fremtiden." Det kom desværre kun til at gælde den korteste del af HP's strækninger, nemlig Hirtshalsbanen, for i september 1963 lukkede Løkkenbanen. ■



Et af de sidste billeder, jeg tog i Hjørring, var dette kl. 18.25. Til venstre HP 13 med et beskedent tog til Hirtshals. Den skal formentlig have et godstog med retur. Bag den kan man lige skimte M 20, som jeg er kommet med. Til højre for uret holder Ms 31 klar til at køre til Løkken. Til højre for de hvide vogne ses bagenden af et DSB-tog på vej nordpå, og helt til højre holder et godstog med My som trækraft på vej sydpå.



M 20 ruller endnu en gang ind på Hirtshals station, denne gang med D 63 på slæb. Vognen var bygget af Scandia 1927 og var en person-, post- og rejsegodsvogn.

www.modelhoekeren.dk

søndergade 20 · 8370 hadsten · 20 70 12 62
niels@modelhoekeren · cvr 33593880

37568 2.999,00 kr



37923 2.799,00 kr



39670 1.899,00 kr



42768 999,00 kr



Märklin nyheder 2014 bestilles nu!



60215
Centralstation
3.999,-



24672
C Skiftespor
92,-



74491
Sporskiftedrev
90,-

Forbehold tages for trykfejl, leverings- og prisændringer uden for vores indflydelse.

ROCO Nyheder 2014
Ring eller mail

Loko Sound
54400
fra: 740,00



Lok Pilot
Basic 52690
fra: 120,00



Lok Pilot
54610
fra: 165,00

62182 **ROCO** 2.999,-



62717 1.349,-



72101 Digital 2.099,-



66968 279,-

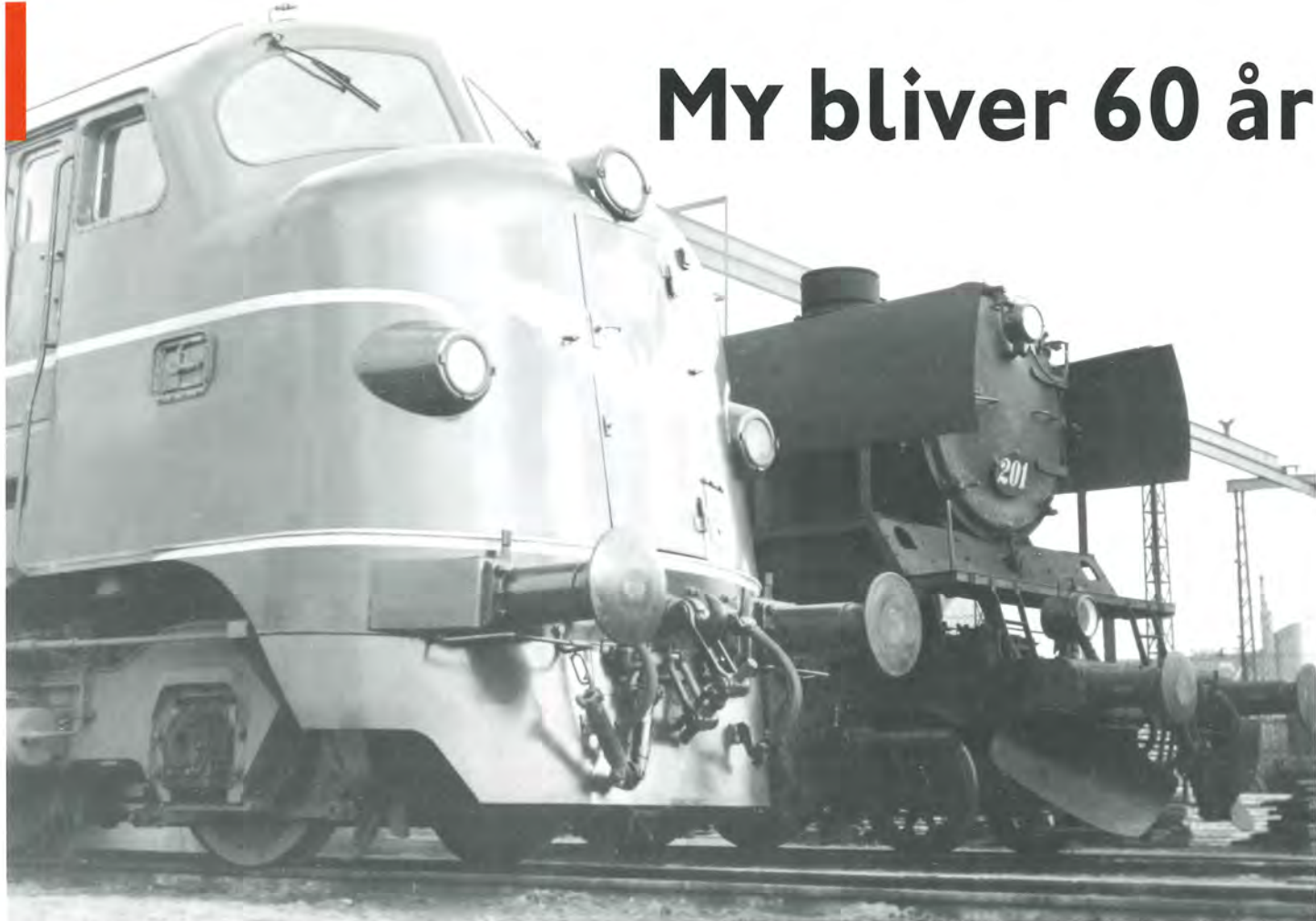


ROCO 61141 120,-



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

My bliver 60 år



Af Flemming Søeborg

Forbillederne for NOHAB-'rundsneiderne' (My m.fl.) var de berømte amerikanske F7/FP7-lokomotiver fra Electro-Motive Division, en del af General Motors (GM/EMD). Det direkte forbillede for NOHABs maskiner stammede dog ikke fra USA, men fra Australien, hvor der var bygget en seksakslet toretningsvariant på licens til et mindre strækingsprofil, der mindede

om det europæiske.

Vognkassen hvilede på to treakslede Flexicoil-bogier med drev på alle aksler eller evt. kun på de yderste i hver bogie. Dieselmotoren drev en generator, der leverede strøm til banemotorerne.

Den langsomtgående, vandkølede totakts-dieselmotor type GM 567 havde otte køretrin. Det var måske ikke verdens mest avancerede teknik, men den havde vist sit værd på tusinder af lokomotiver.

▲ Et symboladet billede – hvem vinder kampen, My eller litra N. Foto Danmarks Jernbanemuseum.



My 1104 endnu uden frontnummer. Odense 1956. Foto Hans Gerner Christiansen.



Di3.602 prøvelokomotiv med hele pivetojet i Trollhättan. Foto NOHAB NMJ Samling.



NSB Di3-617 med stor sneplov på Logenga rangerbanegård i Oslo. Foto Sålø Næss samling via NMJ.

Umiddelbar succes

De europæiske licenshave-
re til motorerne var NO-
HAB i Trollhättan og sene-
re også det belgiske *Société
Anglo-France-Belge* (AFB).
DSB var den første, euro-
pæiske baneforvaltning,
der i 1952 bestilte fire GM/
EMD-lokomotiver hos NO-
HAB. Det første – My 1101
– blev leveret via Helsingør
den 7. februar 1954, og de
øvrige tre fulgte snart ef-
ter. NSB bestilte samme år
en række lokomotiver, der
blev leveret mellem 1957-60
som Di 3.603-623 og Di 3b
641-643. De belgiske stats-
baner (SNCB) bestilte gen-
nem AFB 40 'rundsnyder',
der blev leveret 1955-57 i
tre serier (202, 203, 204). Da
de luxemburgske statsba-
ner (CFL) samtidig mang-
lede lokomotiver, blev fire

af de belgiske overtaget af
CFL (1601-04) i 1955, mens
SNCB efterfølgende fik fire
nye lokomotiver. I 1960'erne
bestilte de ungarske jernba-
ner (MÁV) 20 stk. af NO-
HAB-typen.

DSB var yderst tilfreds med
de nye My-lokomotiver og
bestilte yderligere 20 sidst
i 1954 (1105-1124). Frichs
skulle levere vognkasser, bo-
gier m.v., men efter politisk
pres fik B&W/Frichs ordre
på at bygge to My-lokomo-
tiver (1201-1202), der skulle
leveres i 1955. Det varede
flere år, inden de var færdig-
e, og de to kom aldrig til
at fungere fuldt ud tilfreds-
stillende. De blev i al stilhed
skrottet i 1971.

DSB fik politisk opbakning
til yderligere bestillinger
på 20 NOHAB-My (1125-
1144) i 1956. Herefter ind-



Ukendt My passerer den gamle Midtbanebro ved Kværkeby
under nedrivning maj 1957. Foto Holger B.D. Sørensen, He-
dehusene.



My 1201 med tog 50 i Fredericia den 28. september 1957. Foto
Hesselink. Arkiv HGC.



My 1138 med passagertog ved Munkebjerg den 23. juli 1966.
Foto Lars Viinholt-Nielsen.



I august 1962 var My 1122 på vej til Gedser med et stort gods-
tog. Foto Lars Viinholt-Nielsen.



My 1123 med Kystbanetog passerer den gamle Strandmøllebro.
Arkiv Tommy Jørgensen.

traf en pause, men fra 1960 fik DSB leveret 45 eksemplarer af den mindre 'søster' Mx også fra NOHAB (1001-1045). I 1964-65 blev så den sidste serie af My leveret (1145-1159), hvorefter scenen skiftede til de mere moderne Mz-typer fra 1967 og frem. På grund af forskellige i GM-motorenes ydelser (1.500/1.700/1.950 HK) blev maskiner med de mindre kraftige motorer literet MV (1101, 1102, 1104, 1109, 1134, 1144) fra 1968.

Lokomotiver i stadig forandring

Man siger, at årsagen til, at My (og alle de efterfølgende diesellokomotiver) har nummer på fronten, skyldes Kong Frederik IX. Han var om nogen jernbaneven par excellence, og han var ked af, at han ikke umiddelbart kunne se hvilket lokomotiv,

der trak kongevognen. De første My havde ikke nummere på fronten. Først fra nr. 1125, der blev leveret i 1957, anbragte DSB nummeret under vingehjulet, og siden har alle diesellokomotiver haft frontnumre. På grund af støjen udviklede Eyvind Frederiksen fra Danmarks Tekniske Højskole en lyd-dæmper, der blev monteret på My 1116; et par andre maskiner fik denne lyd-dæmper monteret, og hele den sidste serie fik dem lige fra begyndelsen.

Undervejs i My'ernes løbebane har de fået monteret forskelligt udstyr, således sneplove, færdigmeldeblink, ITC, ATC, rangerblink og -platforme, lige som de blev designmalet fra 1972 og frem. Frem mod slutningen af deres DSB-tilværelse blev nogle af dem miljørenoveret. DSB ophørte med at

bruge My i 1998, men tilværelsen sluttede ikke af den grund for maskinerne. Mange af dem blev overtaget af de nye godsoperatører, der er opstået rundt om i (Nord) Europa, så man kan stadig

jævnligt støde på de gamle rundsnuder – og ikke kun ved festlige lejligheder. Danmarks Jernbanemuseum har overtaget My 1101 og 1159, tillige med Mx 1001. ■



My 1135 og 1120 i Svendborg 1993. Foto Flemming Søeborg.



My 1143 holder parat med dagens godstog i Svendborg, maj 1997. Foto Flemming Søeborg.



Den sidste og den første My. Odense, den 24. august. 2000. Foto Flemming Søeborg.



NOHAB-parade med nogle af hovedaktørerne i Odense, 16. august 2004. Foto Peter Boros.

Mummes klumme

Sneflokke kommer vrimlende...

*Tekst og fotos
Mogens Nielsen, Vejle*

Her sidder jeg, bag mit tilsneeede vindue, og håber på det forår, som var her i ugen, der gik. Bag mig vitrinen med vidunderlige modelbane-modeller, men foran mig altså vinterens realitet og haven, der truer i horisonten. – Snemassernes pludselige komme kan jo henføre en ældre jernbanefreak til overvejelser, om offentlig transport stadig vil være mulig. Der er dog håb! Jeg sætter grundet erfaringer hele min lid til Statsbanerne! For når alt synes håbløst, er der i denne etat hjælp at hente!

Lad vinteren 1996 tjene som eksempel:

Storebælt var en isørken, ja selv isbjørne sås i kystnære områder.

På en af mine vinterlige

vandringer på min fødebys banegård, Fredericia, så jeg dette opmuntrende syn.

Et nordfra kommende intercitytog havde undervejs fra Aarhus haft problemer med de tiltagende snemasser. Resolut sendte Statsbanerne et MR-tog til undsætning som forstærkning og sneplov.

Under indtryk af situationen på Storebælt tillystes endnu et forstærkningselement: Et MH-lokomotiv!

Dette kan da vist kaldes rettidig omhu! Men om det nu helt forholdt sig sådan, vil jeg lade det være op til læseren at vurdere. Under alle omstændigheder er der i dette billedmateriale en enestående chance for en "sampak-produktion" fra Heljan, Hobbytrade, Lima og Togmodelle; jeg venter spændt på resultatet! ■



Med fælles kræfter går det nok – MR hjælper Mz i Fredericia.



Det er godt, når de forskellige instanser kan hjælpe hinanden. MR spændes foran MZ med IC-toget.



Når selv Storebælt fryser til is – udsigt over et af færgeløjerne.



En Isbjørn i sit rette element – her i Nyborg havn.



Nu skal jeg komme og hjælpe jer.



Og så er vi klar til afgang – mon ikke MH-føreren har været "dagens mand i skysovs".

Nyt fra Heljan



Bagagebæreren kan naturligvis slås ned.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Udviklingen står ikke stille hos Heljan. De længe ventede rutebiler er nu på vej til Danmark, og de godkendte for-seriemodeller er meget tiltalende. De er flot udstyrede med højglanslak, destinationsskilte, nummerplader, ekstremt fine vinduesviskere og individuelle vognnumre. Bagest er der nedfældelig bagagebærer, og forhjulene er drejelige – modellerne er



To af de nye rutebiler – nok de flotteste, danske modelbiler nogensinde.

forberedt til indbygning af Faller Car Systems drev. Der kommer modeller til såvel Øst- som Vestdanmark.

En måske endnu større nyhed er BL/Bf-vognene, hvor de første prøvestøbninger kunne ses hos Heljan i midten af januar. Her er der at-

ter tale om flere varianter, og det er ikke kun tale om farve/dekorationsforskelle, men også om forskelle på vognkasserne. Således kommer vognene både i den ældste udførelse med foldedøre i enderne og i den nyere udgave med enkelt-døre. Indstigningsdørene var forskellige i de to serier af BL-vognene, og første serie blev med tiden ombygget med nye døre i stil med B-vognene. Se også billederne.

De første modeller bliver tre vinrøde og to designrøde udgaver med variationer i påskrifterne, bl.a. med pladsnumre under vinduerne, Bf/Bf-x-litrering m.v. Det bliver givetvis nogle populære vogne, da de dels kompletterer UIC B-vognserien, dels ikke er så lange, hvorved de vil passe bedre på anlæg med små kurver. Man skal dog ikke regne med dem på markedet før end sidst på året.

Heljan har mere at byde på – de kendte NoHAB/GM-maskiner får ny og bedre lyd og flere digitale lysfunktioner. Højtalerne bliver nu anbragt oppe under taget på lokomotiverne, og der bliver flere mulighe-



Tre formvarianter af BL-Bf-vognene på én gang.



Den originale type gavldøre.



Nyere type med dobbelte gavldøre.



Sidste type gavldøre.



BL 1321 – her i original udførelse med pladsnumre.





Bf-x 329 – denne udgave havde nyere dørtyper.

der mht. lysføringen for og bag. Som mange sikkert ved, kørte man før 1975 uden lys om dagen, og normal lygteføring var blot én frontlan-

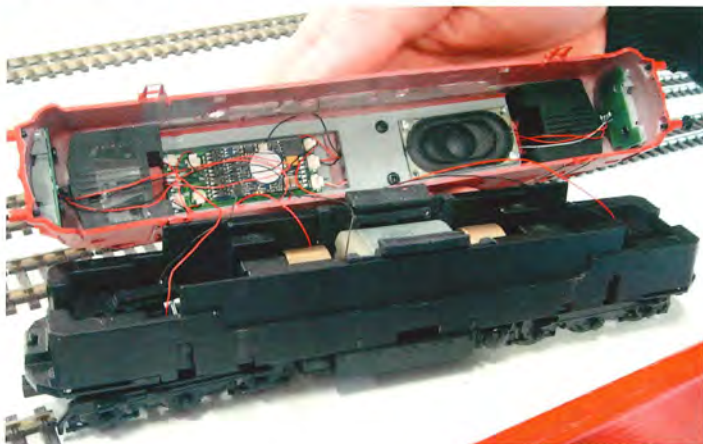
terne tændt (normalt den nederste højre i kørselsretningen). Var toplanternen også tændt, drejede det sig om et særtog. Slutlanter-

nerne – som heller ikke var standard på lokomotiver dengang – skal heller ikke være tændt, når lokomotivet trækker en vognstamme, og

den funktion vil også komme på de nye udgaver. ■



BL 1324 med enkelt-skydedør i gavlen. Aalborg 1997. Foto Flemming Søeborg.



Indmaden i de nye My-Mx-modeller med lyddekoder. ►

Heljan har fået ny direktør. Det er Frank Zimmermann, der netop er tiltrådt. Frank kommer fra Sønderjylland og har gjort tjeneste ved Livgarden i København. Han er uddannet som bankrådgiver og var ni år i Jyske Bank, hvor han især havde med tyske kunder at gøre. Senere arbejdede han for Dansk Industri og var ansvarlig for store handelsfremstød i Europa og Nordamerika, blandt andet stod han for introduktion af postordre-salg af danske produkter i

USA. Der ud over har han været leder af det danske handelskontor i Tel Aviv, salgschef i Abena og leder i IFU (Investeringsfonden for udviklingslande).

Frank er – hvilket lover godt for fremtiden – selv meget engageret i tog og jernbaner og ikke mindst modeltog. Han er 'bidt' af spor 1, men kan sagtens se værdien i de mindre skalaer – og så er han i øvrigt 'miljøskadet' på den måde, at interessen for tog har han med hjemmefra. Hans far er nemlig også vild med tog, så meget, at han – da han for mange år siden arbejdede på Padborg station – hellere ville se og høre en N-maskine afgå med et godstog end fortsætte med det arbejde, han var i gang med. Om det så betød fyring, ville han opleve dette kæmpe-lokomotiv køre.

Frank var selv i praktik som ung mand på Aabenraa station og var med ved rangering på havnen, så han kender til jernbanen af egen erfaring. Han er ikke kun optaget af (model)togene, men også hele udviklingen, der gik forud – industrien i Eng-

land, udviklingen af de tidlige jernbaner osv., så det lover godt for fremtiden hos Heljan. Frank mangler i hvert fald hverken ambitioner eller mål for sit arbejde på virksomheden. Vi ønsker ham – og Heljan – tillykke og ser frem til nye, spændende projekter.



My i model

Af Flemming Søeborg

Det er klart, at et så opsigtsvækkende lokomotiv som My før eller siden måtte komme i model. Nu var modeltog i 1950'erne af en helt anden beskaffenhed end i vore dage, og tilmed ret kostbare trods manglen på akkuratessse og detaljer. Den første My-model, som jeg fik som tre-fire årig sidst i årtiet, var en massiv træ-model med otte hvide gum-mihjul fra *Hanse*. Det varede dog ikke længe, førend et firma dristede sig til at lave My'en som H0-model til de fremadstormende model-jernbaner – eller elektriske tog, som de hed dengang.

Det var *Long*, det legenda-riske, danske firma, der som det første allerede i 1956 tog udfordringen op og gjorde det med en for datidens øvrige modeludbud uhørt nøjagtighed. Såvel mål som udseende stemte overens

med forbilledet, hvilket ikke var en selvfølge dengang, og farven var også rigtig – efter sigende var DSB så begejstret for projektet, at stats-banerne leverede farven til modellen. Longs My var til-lige et stærkt lokomotiv med en formidabel vægt – 650 gram – og fabrikken havde den dengang enestående modelpolitik, at de skiftede nummer for hver 500 pro-ducerede model. Derfor skulle der eksistere såvel My 1101, 1102, 1103 – samt norske udgaver. Modellerne var ydermere nummererede i bunden, så selvtiltiden har ikke fejlet noget hos Long. Prisen var stolte 143,- kr., men Long havde en meget social indstilling og solgte delene i 'løs vægt', så man langsomt kunne samle sig et lokomotiv, efterhånden som finanserne tillod det.

Fleischmann tog udfordringen op i 1961 med en ret primitiv udgave af NO-



Forside af Long-katalog fra 1958.

HAB-lokomotivet. Den danske udgave manglede den øverste frontlanterne, farven var nærmere rustrød end vinrød, påtryk og striber ikke ret vellykkede, og hele konstruktionen bar mere præg af at være en ingeniørmæssig bedrift med synlige skruer på siden end en vellykket gengivelse af et smukt forbillede. Modellen havde dog to motorer, så den kunne trække noget.

Märklin sendte deres udgave af My 1106 på markedet i 1964, og for mange af os, der dengang havde elektrisk tog, var det som en åbenbaring. Her kom (for os) endelig det rigtige My-lokomotiv! Sandt at sige anede jeg dengang intet om Longs eller Fleischmanns modeller, men Märklins – det var sagen. Jeg fik min model et par år senere, men det var stadig 1. udgaven med gul kant,

der skulle markere front-døren. Prisen var 98,- kr., hvilket var en formue dengang. Märklins model havde også god vægt og godt *drive*, selvom den trak bedst med motoren bagest, og i øvrigt gav en dejlig, metallisk lyd fra sig under kørslen. At der reelt var tale om et for kort, belgisk forbillede gjorde intet – det var og blev My'en over dem alle. Og noget må der være om det, for i dag, 50 år senere, er den stadig i programmet – lettere modificeret. Märklin har i øvrigt offentliggjort, at My'en i vinrød og rød/sort udgave i år kommer som nykonstruktion i metal i korrekt længde, så der er noget at se frem til. Den kommer også i Trix to-leader-udførelse – og i øvrigt også som NSB-, SNCB- og CFL-model. En flot gestus over for den tresårige.

Det skal lige med, at *Piko*,



Hanse-modeller på Danmarks Jernbanemuseum 2014. Foto Spor og baner.



Long My med original æske. Foto Torben Ziegler.



En veltjent Fleischmann-My. bemærk dog den lysegrå under-vogn og den manglende øverst frontlanterne. Foto Spor og baner.

Altid en skinnelængde foran.. med

MÄRKLIN

Det mest solgte
modeljernbane-system i Danmark...

**MÄRKLIN-
NYHED**

Art. 3067 - Dansk
Diesel-lokomotiv,
type Mx 1106.

Vejl. pris:

kr. 94,00



Annonce i Anders And Nr. 40, den 6. oktober 1964.



Märklins Mx med den gule markering af frontdøren. Foto Skilteskoven v. Jørgen Røn.



Märklin vil udsende Mx i korrekt udgave i år. Foto fra internet.

der dengang mest lavede billige, men udmærkede plasticmodeller, også kastede sig over Mx, der kom i en ret speciel udførelse. Lad gå med, at overdelen var lidt overdimensioneret og lettere gennemskinnelig, men hjulene mindede mere om store traktorhjul end om diesellokomotivhjul. Modellen havde to motorer, mens overdelen fandtes i mange farvenuancer (det gælder

også den senere rød/sorte, hvor den røde ofte var gule-rodtsfarvet). Enten har man ikke haft ordentlige farvebilleder at gå frem efter, eller også har man ikke haft de rette farver til rådighed i datidens DDR.

Såvel Märklins som Longs Mx havde en markant spalte forrest af hensyn til koblingen, mens Fleischmann havde valgt at lade 'skørtet' svinge ud (med koblingen); Piko



Piko-modellen af Mx 1122. Foto Torben Ziegler.



Mx 1101 – fødselaren som perfekt Heljan-model.



Mx 1202 og 1101 – hvor forskelligt, som søskende kan falde ud....

havde løst det ved at lave en lang, forkrøppet koblingsarm, således at frontskørtet var gennemgående – faktisk den mest elegante løsning.

De eksakte modeller

I mange år skete der ikke noget videre på Mx-fronten; omkring årtusindskiftet var det som om, en vulkan gik i udbrud: Begyndelsen var Heljans model af 'lillesøster' Mx, der kom i 1998-99. Den blev en formidabel succes, og på Danmarks Jernbanemuseum, hvor jeg dengang

passede modeljernbanerne, var Mx'en det mest pålidelige lokomotiv, der bare kørte og kørte – uden vedligeholdelse. Heljan sendte dernæst Mx på markedet, men de første serier levede langt fra op til forventningerne. Mit eksemplar kunne end ikke trække sig selv af sted, så det blev sendt på kur hos Vagn Holstein, der fik det sat i brugbar stand. Senere udgaver af lokomotivet har fungeret perfekt. For fuldstændighedens skyld kan det lige nævnes, at de dan-



Et par af Rocos varianter af My – nr. 1108 og 1147.



My i spor Z fra Märklin miniclub. Foto Rolf Brems.



NMJ Superlines udgave af My 1104 – en perfekt gengivelse af forbilledet.



Katos model af My i spor N. Foto Rolf Brems.

ske My'er, 1201-1202, også har fået sat et værdigt minde i form af et par vellykkede, nummererede udgaver fra Heljan; for mange år siden lavede Kim Møller fra *Tikøb Hobby* et hvidmetal-byggesæt af disse lokomotiver, beregnet til montering på en Märklin-My.

Roco hægtede sig på vognen nogenlunde samtidig med Heljan efter mange års tøven, og resultatet blev en pæn og velkonstrueret model, men desværre med belgiske træk (lanterneerne) og en for stor siderude. Køreegenskaberne er til gengæld eminente, men det ser ikke godt ud, når en Heljan- og en Roco-model står ved siden af hinanden. Heljans virker for stor og klodset, mens Rocos virker for lille og klein. Det bedste valg gjorde de få, der købte sig en model fra *Norsk Modell Jernbane* (NMJ) nok – til gengæld kostede den også en god del af en månedsløn efter skat. NMJs model havde frit gennemsyn gennem ventilationsgitrene, den blev drevet af en Canon-motor og var et ædelt stykke kunst-

håndværk. Den kom i såvel vinrød som i sort/rød udgave.

Andre skalaer

Naturligvis hører det med til omtalen af My-modeller, at de efterhånden findes i næsten alle gængse skalaer. Det

østtyske *TT-Zeuke* lancerede en model i 1:120 for mange, mange år siden, *minitrix* lavede en dansk version på basis af det norske Di3, og

siden har *Tillig* fulgt op med en TT-udgave, mens *Kato* for et par år siden lavede en superfin model i N. *Märklin miniclub* har lavet en model



Motoriseret My til transport af besøgende i Tivoli omkring 1960. Postkort Stenders Forlag nr. 5636.

til spor Z (1:220), og Heljan lod sig overtale til at lave en spor 0-model for nogle år siden. Senest har NMJ annonceret, at der kommer en model i skala 1:43,5 i år, og der er vist ingen tvivl om, at det bliver en god pengeanbringelse. En model i spor 1 mangler endnu, men det er ikke utænkeligt, at der engang kommer sådan en 'basse'.

Ovenstående er blot en summarisk oversigt, og der mangler nok en eller flere udgaver. Lokomotivet blev

f.eks. også lavet som karton-model (udklipsark). My-lokomotivet er så populært som aldrig nogensinde, og det virker som om, at markedet trods tusindvis af modeller stadigvæk hung- rer efter nye varianter. Mon ikke mange har det lige som jeg – der er altid plads til en My mere, bare der er en lille ændring i forhold til de tidligere? I hvert fald er mulighederne for variationer nærmest uendelige... ■



En stor model – skala 1-10 på Danmarks Jernbanemuseum, der har flere My og Mx'er udstillet.

Læsseveje

Gennem de sidste to numre har Erik V. Pedersen fortalt om den klassiske læssevej og dens inventar m.v. I dette nummer viser Rolf Brems, hvor let man kan lave en læssevej i model. Fra vor svenske kollega Frank Stenvall modtog vi dette dejlige billede af læssevejen i Thisted.

Det viser, at der såmænd ikke behøver at være ret meget gods på en læssevej for at skabe stemning – her er det blot en stabel paller samt nogle ølkasser, samlet omkring portalkranens ene ben. I baggrunden på rampen ses et par af DSB's første containere, som EpokeModeller udsendte som H0-modeller sidste år.

Hvad der især bidrager til stemningen er Carlsberg-vognen med den åbne

skydedør og de opstablede ølkasser i vognen. Her kunne man ønske sig, at der var flere modeljernbane-godsvogne med oplukkelige døre på markedet. Heljan-H0-typerne nogle af de få, vellyk-

kede undtagelser fra reglen.

Det er i øvrigt en fhv. I-vogn, der senere blev om- litereret til Hs. Mellem 1967-73 var denne samt flere andre udlejet til Carlsberg og fik i den anledning monteret

de opmuntrende skilte på sider og gavle. Trinbrættet Vejle fik i sin tid lavet nogle flotte resin-modeller af disse vogne. ■



Hs-vogn udlejet til Carlsberg 1967-73. Thisted læssevej. Foto Frank Stenvall.



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

Lav et Læssespor



Tekst og fotos Rolf Brems

At lægge sporene ned i vejbanen på en modeljernbane er altid en udfordring, dels for at det skal se rigtigt ud, dels for at det ikke må påvirke strømoptaget til lokomotiverne.

Spor i kørebanen fandt man flere steder, bl.a. ved niveaukrydsninger, havnebaner, kaj anlæg og – som jeg har valgt – ved industrispor ind på et fabriksområde. Skinnetypen, man oftest brugte, var rilleskinner, det er dem som de fleste også kender som sporvognsskinner.

I model vil skinner i vejbanen altid virke voldsomme, rillerne vil altid være forholdsmæssigt store pga. af dimensionerne på modelhjul, det må man bare ac-

ceptere, hvis man ønsker en problemfri kørsel.

Til nogle sportyper i H0 findes der tilbehør, som gør det ud for vejbane, og som kan lægges både imellem skinnerne og langs med disse. Derudover findes der også sporvognsskinner, som kan benyttes, dog skal man være forberedt på, at de ikke lige passer i profilet med de gængse skinner.

Selvbyg

Ellers må man selv i gang. Man kan bruge pap eller spartelmasse eller kombinere det lidt. Til mit N-anlæg har jeg de senere år kun brugt spartelmasse. Det kræver lidt flere arbejdsgange, men giver – synes jeg – det bedste resultat. Specielt hvor sporene kurver i kørebanen, kan det

▲ *En moderne, stilren læssevej med nemme tilkørselsforhold – let at lave i model.*

være svært at få til at passe med tilskåret pap. Samtidig har det med at "rejse" sig, og limen tørrer ud, men det har den fordel, at man kan bruge f.eks. brostenspapir.

Efter en totalrenovering af hele vores førstesal på huset fandt jeg ud af, at mellemfin sandspartel fra Nordsjö var det nemmeste at arbejde med. Det har jeg siden brugt på modeljernbanen.

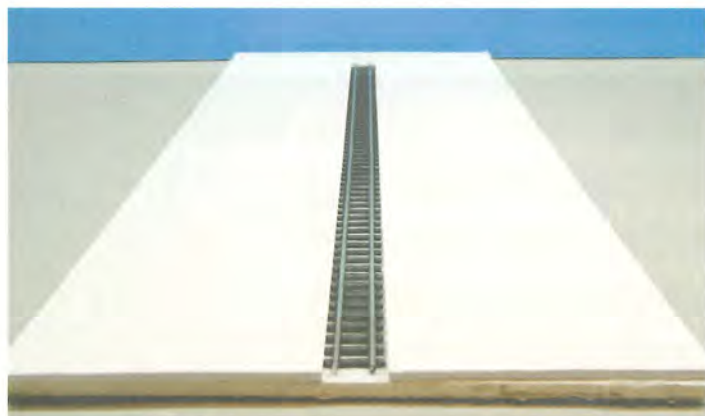
Sporet lægges imellem to stykker pap, som er nogle tiendedele lavere end skinnestrengene. Skal det laves på et eksisterende anlæg, kan man sjældent gå i dybden, så der må man hæve hele vejbanen med pappets tykkelse. Spartelmassen mases deref-

ter ned i sporet.

Start med at trække af på skinnestrengene, derefter skinnestreng til underlag på begge sider. Rens op på innersiden af sporet med en syl eller fin skruetrækker i passende bredde. Vær opmærksom på, i hvert fald når det



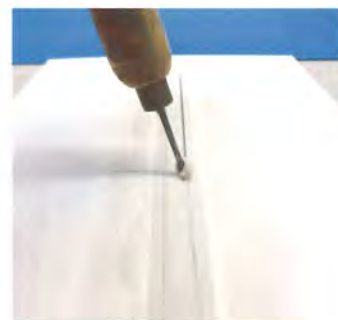
Spartelmassen trækkes af med en spartel.



Man tager et stykke bræt og en stykke spor –



– og smører spartelmasse ud over skinner og sveller.



Sporrillerne renses ved hjælp af en syl eller skruetrækker – husk at prøve, om hjulene kan passere.

gælder str. N, at der er forskelle på hjulenes størrelse og tykkelse.

Lad det tørre, slib af, jeg bruger en slibesvamp, og giv det nok en gang spartelmasse. Rens op langs med spor, herefter atter tørring og slibning. Alt efter ambitioner, giv det evt. en tredje gang, inden vi går til malerarbejdet.

Jeg maler nu rillerne rustbrune med en lidt tynd maling, derefter renser jeg skinneladen med en fugtig klud og maler så resten af pladsen asfaltgrå med forskellige grå/bruntoner alt efter miljøet. For at holde skinnerillen i sin brune nuance læg da penslen ned i vandret position når du maler over sporene.

Jeg giver nu sporet en finrensning, pas på med at bruge en slibeklods, en lille træklods kan med fordel bruges, derefter lader jeg det mest penible lokomotiv med en langbenet godsvogn være prøvetog. Når de kan køre på sporene uden afsporing og afbrydelser, kan man tilføje lidt detaljer. Jeg opsatte to lysmaster bukket i facon af galvaniseret blomstertråd, lampedelen blev klemt flad i en skruestik og undersiden malet hvid for at illudere et armatur.

For at stoppe løbske vogne kan man lægge en grusbunke eller bygge en rampe beregnet for køretøjer og lign., eller som i mit tilfælde, lave en en sporstopper af tre tændstikker.

Jeg har strøet lidt gulligt græs, hvor der ikke er så befærdet og påført lidt rustpatinering på asfalten ved skinnerne. Bygningsbaggrunde lånte jeg fra mit eget anlæg.

Nu kan gaffeltrucken losse og læsse godsvognene, og leverandørerne på gummihjul også bevæge sig rundt på pladsen. ■



Finslibning med klods.



Bemaling og patinering efter smag.



Videre indfarvning af overfladen.



Det færdige resultat.



Så er der klart for vognmænd og pladsarbejdere til at læsse og losse vognene.



For en sikkerheds skyld er der en sporstopper for enden af sporet. Bemærk i øvrigt hvor godt nye og gamle pakhusbygninger kan passe sammen som her på dioramaet.

Ny bog om svenske damplokomotiver

Det er Lars Olov Karlsson, der har lavet andet bind i serien om svenske, normal-sporede damplokomotiver fra privatbaner. Bogen er bygget op lige som den første, nemlig en opstilling af alle lokomotiverne med en kort beskrivelse af dem – deres nummer, akselrækkefølge, navn, særlige karakteristika, skæbneforløb m.v. Dertil kommer utallige illustrationer.

Igen er der tale om et meget broget billede – nogle baner havde blot et par lokomotiver, andre – som TGOJ – havde langt over 100, og i det hele taget har der været så mange privatbaner spredt over hele Sverige, at det virker uoverskueligt – og rent fantastisk – for en dansker.

Mangfoldigheden af maskiner er også overvældende – her er alt, lige fra 1'A-tendermaskiner til kæmpestore dampturbinelokomotiver ved TGOJ (1D0-2). Det mærkværdige er, at de tre maskiner af denne konstruktion alle er bevarede. Flere lokomotiver blev radikalt ombyggede, f.eks. fra 2B1 til 2C0-maskiner.

Et andet punkt, der springer i øjnene ved de svenske maskiner er, at mange af dem har typiske, engelske træk (indvendigt gangtøj f.eks.), hvor de tyske påvirkninger er i mindretal. Flere af de svenske maskiner havnede i øvrigt i Danmark, bl.a. som entreprenørmaskiner for Saabye & Lerche,

C 26 fra Stockholm-Västerås-Bergslagens Järnvägar (SWB) fra 1899. Ligheden med vore C-maskiner er slående. Foto Nybergsska Samlingen.

mens et enkelt lokomotiv fra Bandholm-banen kom til Sverige.

Bogen indeholder et par spændende artikler om dampturbinelokomotiverne og om kedelekspllosioner – de sidste har heldigvis været sjældne. Derfor er det så meget mere spændende at læse de detaljerede beretninger om ulykkerne. Fyrkasse-eksplosionen på DSB litra E 974 i 1941 omtales også. ■

Lars Olov Karlsson: Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar. Del 2. MBJ-ÖVJ. Stenvalls 2013. Ca. 280 sider. Pris ca. kr. 250,-.



Let rengøring

En af Spor og baners læsere, Mikkell Elling fra Kalundborg, har sendt dette tip til nem rengøring af togstammer. Problemet er, at de let støver til, og det er besværligt at rense hver vogn med håndkraft – ligesom der er stor risiko for, at de små detaljer knækker af. Mikkell har løst problemet på en enkel måde.

Over flere af sporene på den underjordiske opstillingsbanegård har Mikkell monteret en støvekost til 10,- kr. Når et tog passerer, bliver støvet automatisk fejlet af alle vogntag, platforme m.v., og da kostens 'hår' er meget fine, og da toget kun støves af i længderetningen, har Mikkell i de to år, han har brugt denne enkle løsning, ikke oplevet en eneste afsporing pga. af kostene.



Det ligner et tog, der kører gennem et vaskeanlæg...

**Slut op om
modeljernbanehobbyen
– støt din lokale forhandler**

På sporet af 2013

Det gik måske lige vel hurtigt i sidste nummer, hvor vi omtalte den nye årbog; den er redigeret af Niklas Havresøe og ikke af Jan Forslund – det var åbenbart gammel rutine, der var skyld i fejlen.

Skiftet i redaktørstolen gør ikke noget – bogen er stadig meget veloplagt og giver et godt, kalejdoskopisk billede af, hvad der rører sig på jernbanen. Hvis ikke man har sin daglige gang på jernbanerne over hele landet – og det har vel de færreste, ud over jernbanernes personale m.v. – er det for en udenforstående svært at følge med i, hvad der sker her og der. Der er jo f.eks. konstant skinnearbejder i gang et eller andet sted i landet, men der er også specielle tog, nye operatører, lukninger eller nyanlæg. Det giver årbogen alt sammen en fin og præcis oplysning om.

Måske netop 2013 er der grund til at hæfte sig yderligere ved, for det var året, hvor Togfonden så dagens lys – med hele 28 mia. i 'godteposen' bliver der forhåbentlig bedre og mere pålidelig, kollektiv trafik. De

meget omtalte letbaner kom et godt skridt videre, men det er alligevel utroligt, at det skal tage så lang tid (flere år) at anlægge noget ret simpelt som letbaner. For 150 år siden gik det hurtigt med at anlægge sporveje i København, og knapt 50 år senere tog det ikke mere end et par år at elektrificere hele nettet – og begge arbejder foregik stort set med håndkraft.

Ellers vil 2013 vel blive

husket for, at DSB fraflyttede Sølvgade og fandt mere ydmyge omgivelser i Høje Taastrup, samt at den uendelige historie om IC2/IC4 omsider fik en drejning hen mod realistisk drift. Flere steder i landet er strækningerne blevet opgraderet, som det hedder, til 200 km/t, og der er også anlagt dobbeltspor – men stadig ikke overalt, hvor det kunne behøves.

Manglerne ved dagens jernbaner kan bogen ikke lastes for. Den er som sædvanlig fyldt med billeder i fornem kvalitet, så det er en nydelse at læse og bladre igennem bogen. ■

På sporet af 2013. Red. Niklas Havresøe. Dansk Jernbane-Klub, 2013. 82 s., rigt ill. Pris ca. kr. 230,-.



Man kan stadig finde smukke partier langs banerne. MR 4051 mellem Tvis og Aulum. Foto J.H.C. Nielsen.

Ny vekselladvogn

Fleischmann har beriget N-kørerne med en ny udgave af "klassikeren", vekselladvognen Sdgmns med nummeret 81 86 451 2 122-4. Vognen er læsset med en sættevogn fra Lauritzen. Længden er 102 mm, og vognen er dermed for kort – i øvrigt lige som storebroderen fra Roco. N-modellen skulle være 114 mm lang.

Modellen er ellers nydelig med fine og omfattende påtryk på såvel bærevogn som på sættevogn. Der er en del formonterede detaljer så som gelænder, håndbøj-

ler og trin, men ellers ingenting, der skal monteres. Bærevognen er metalstøbt og har derfor lidt vægt (14 gram). Med sættevogn ryger vægten op på 22 gram. Det anbefales at lægge 5-10 gram yderligere i vognen som ballast. Modellen er meget letløbende. Den er udstyret med NEM 655 koblingsskakt. ■

Fleischmann DSB Sdgmns-vogn m. Lauritzen-sættevogn. Art. nr. 845333. Pris ca. kr. 275,-.



Bærevogn med sættevogn – moderne godstrafik i N.

Nyt lokomotiv med digitalkobling



Det er Roco, der atter har udsendt modellen af Köf III. Nu er det kommet i epoke IV-bemaling oceanblå/el-fenben fra DB og udstyret med digitalkobling.

Selve modellen er ikke ændret – det er den samme grundmodel, som har været i programmet i mange år. Der er digitale koblinger for og bag. Den oprindelige model havde ikke lys i lanternerne, hvilket vel kunne forsvares med manglende plads til glødelamper. I dag fylder lysdioder intet, så der kunne godt have været monteret sådanne, men – der er stadigvæk ingen. Lidt kedeligt, da specielt rangerlokomotivers lysføring er interessant. Hovedmål m.v. er

overholdt, men der er ikke frit gennemsyn gennem førerhuset, der er fyldt med dekoder og ledninger.

Virker – virker ikke

Rocos koblingssystem fungerer på BR 332 ved hjælp af små elektromagneter, der aktiveres ved tryk på F1. Inden sammenkobling standser man lokomotivet et par millimeter foran vognens kobling, trykker på F1 og lader maskinen køre langsomt hen til vognen. Koblingen på lokomotivet bliver sænket af elektromagneten, og efter fem sekunder afbrydes strømmen automatisk, hvorefter kroen hæves, og enhederne skulle være koblet sammen. Ved afkobling

▲ En lille slider parat til dagens opgaver.

trykker man atter på F1, hvorefter vognens koblingsbøjle løftes, og lokomotivet kan fortsætte uden last.

Sådan fungerer det i princippet, ja. I praksis er det dog noget andet. Sammenkoblingen virker bestemt ikke hver gang, og det er der flere årsager til. For det første er det svært at få centreret den store 'klods' af en kobling. For det andet har denne koblingstype, der er baseret på Rocos almindelige kortkoblinger (der næsten svarer til Märklins) svært ved at koble med Roco-koblingerne på grund af træghed, og for det tredje er selve tappen, der skal fastholde den tilkoblede vogn(stamme) særdeles lav, hvorfor koblingen nemt 'hopper af' og efterlader vognen(e) på stedet.

Kørslen er i orden med 'blødt udløb' og stort set uden udfald på sporskifter. Roco skulle nok have 'plagieret' Lenz' elegante og vel fungerende koblingssystem, som blev brugt på rangerlokomotivet V 36 for en del år siden. Det er en skam, for når af/tilkoblingen fungerer, er det dejligt, og hvis alting var i orden på denne model, var der tale om et godt

tilbud. Her er der for mange ærgrelser, og forhåbentlig får Roco forbedret koblingssystemet til andre modeller.

Roco art. nr. 72734. BR 332 134-6. Pris ca. kr. 1.200,-.



Som det kan anes, er der ikke meget, der holder på koblingsbøjlen fra vognen.



Så kører vi hjem igen.



Førerhuset er godt fyldt op med ledningssalat.



Problematisk system ved sammenkobling.

Der var 6, 8, 12, 16, 21...

Om normtilslutninger af dekodere

Af Ole W. Berg

Når man køber et lokomotiv, er det altid lidt spændende at se hvilken dekodertilslutning, der nu er valgt. Det er dog ingenlunde tilfældigt, og tilslutningerne følger en løbende modernisering, der sker som en følge af kravet til stadig flere funktioner.

Ingen fabrikanter opfinder deres egne tilslutninger, de er alle efter MOROP-normer. Og hvad er så MOROP-normer eller NEM-normer, som MOROP kalder dem?

MOROP er en europæisk organisation med hovedsæde i Schweiz. Forkortelsen står for (men ikke med begyndelsesbogstaver) "Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas / European Union of Model Railroad and Railroad Friends/Forbundet for modeljernbane- og jernbanevenner". NEM er forkortelsen for "Normen Europäischer Modellbahnen". Der findes en amerikansk søsterorganisation, som hedder NMRA "National Model Railroad Association", og som ligeledes udgiver normer kaldet Recommended Standards (anbefalede standarder) forkortet RP. De to organisationer

arbejder naturligvis tæt sammen, men er ikke enige om alt, og her spiller det jo også ind, at der er meget stor interesse for modeltog i Nordamerika, og at der er væsentlige forskelle på europæiske og amerikanske jernbaner og dets rullende materiel.

MOROP har p.t. udgivet 124 normer, der stort set dækker beskrivelse af al teknik og mål, der gør det muligt at samkøre de mange fabrikater af modeltog. Et eksempel er, at NEM 301 fortæller maksimalmålene på rullende materiel i størrelse H0, medens NEM 103 fortæller, hvor stort fritrummet for diverse kurveradier skal være, for at normbestemt materiel kan passere. Et andet eksempel er, at NEM 362 beskriver højden af koblingsskaktens montering m.m. Da normen også gælder for spor 00 (1:76 med samme sporvidde), er det faktisk muligt at koble H0 og 00 sammen, selv om det sikkert vil støde nogen! Normerne kan findes på <http://www.morop.eu/de/normes>.

Sagens kerne i denne artikel er altså, at alle benyttede dekodertilslutninger ved stikforbindelser har hver sin NEM-norm. Jeg har valgt det danske ord stikforbindelse,

som er dækkende for det tyske Schnittstelle og engelske interface. I tilslutning til denne artikel er et skema med dansk oversættelse af de tyske udtryk. Med dette for øje kan alle illustrationer omsættes til dansk.

NEM 650 Elektriske stikforbindelser i modelkøretøjer

Den første udgivelse af denne norm var i 1995 og omfatter beskrivelsen af tre typer stikforbindelser, lille, mellem og stor. Alle tre har senere fået sin egen norm, 651, 652 og 654. 651 og 652 beskrives i det følgende, medens 654 "stor" omfatter et 4-pols stik med meget frit valg, som ikke bruges i H0 eller N, hvorfor jeg ikke kommer nærmere ind på denne variant. NEM 650 fastlægger fra starten farverne på syv basisforbindelser og fritstiller farverne til øvrige forbindelser, dog således at basisfarverne ikke må bruges her. Som omtalt i nedenstående, blev der senere normeret otte basisforbindelser, således at AUX 1 blev grøn.

NEM 651, 652 og 654 tilsvarende NMRA RP 9.1.1. allerede fra 1995.

NEM 651 Normstikforbindelse udførelse lille (6-pols)

Denne en af de første normer, omfatter kun seks forbindelser (illustr. a). Stikdåsen er ganske lille og derfor velegnet til spor N-materiel. Den blev benyttet i ældre H0-lokomotiver på et tidspunkt, hvor dekodere ikke havde så mange funktioner. Hvor pladsen er trang, benyttes normen således stadig, d.v.s. i spor N og f.eks. i Rivarossis "Klædeskab" i skala H0. Stikkene sidder i en række ragende ud fra dekoderen eller på et stik med ledningsbundet fra dekoderen, og denne udførelse fås i dag kun som mikrodeko-der. Er det et stort, ældre lokomotiv skal man være varsom med mikrodekodere, da deres afgivne effekt kan være utilstrækkelig. Heldigvis kan man købe 6-bens stikpropper med samme modul og dermed lodde sig ud af problemet med en større deko-der, som der normalt kan findes plads til i H0-lokomotiver.

Da normen oprindeligt er fastlagt i NEM 650, overholder stikfunktionerne normfarverne.

NEM 652 Normstikforbindelse udførelse mellem (8-pols)

Denne norm kendes nok af de fleste, og har været brugt i mange år (illustr. b). Vi taler om den meget almindelig anvendte 8-pols stikforbindelse med stikdåse i lokomotivet og stikprop i et ledningsbundet fra dekoderen.

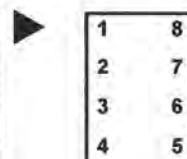
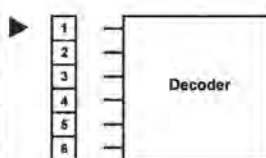
I forhold til NEM 651 er der to forbindelser mere, nemlig en 12 volt jævnstrøm+ med blå ledning og en "ikke benyttet" uden farveangivelse. I dagens praksis er denne sidste altid benyttet på dekodere til AUX 1 med grøn ledning. AUX 1 er en udgang, der kan "mappes" til enten be-

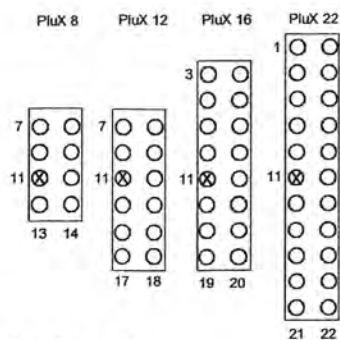
Kontakt 1	Motoranschluss 1	orange
Kontakt 2	Motoranschluss 2	grau
Kontakt 3	Stromabnahme rechts	rot
Kontakt 4	Stromabnahme links/Masse	schwarz
Kontakt 5	Beleuchtung vorn	weiß
Kontakt 6	Beleuchtung hinten	gelb

▲ Illustration a: NEM 651 stikbenyttelse.

Kontakt 1	Motoranschluss 1	orange
Kontakt 2	Beleuchtung hinten (-)	gelb
Kontakt 3	ohne Belegung *	
Kontakt 4	Stromabnahme links	schwarz
Kontakt 5	Motoranschluss 2	grau
Kontakt 6	Beleuchtung vorn (-)	weiß
Kontakt 7	Gemeinsamer Leiter für Beleuchtung (+)	blau
Kontakt 8	Stromabnahme rechts	rot

▲ Illustration b: NEM 652 stikbenyttelse.





X - Indexposition

▲ Illustration c: NEM 658 stikkodning.

lysning, røg m.v. eller logiske funktioner (accelerationstid fra, dynamisk bremse). På f.eks. ESU-dekodere finder også en AUX 2 på en violet ledning beregnet til lodning. Vær omhyggelig med at isolere den løse, violette ledning, da den ellers kan foranledige beskadigelse af dekoderen. AUX-udgangene er minusstyringer til den anvendte forbruger og bemærk, at skinnestrømmen på digitale "jævnstrømsanlæg" (DCC) er 15-18 volt 15.000 HZ vekselstrøm og altså ikke identiske med spændingen på den blå ledning, som er 12 volt jævnstrøm. Er der tale om en lyddekoder, hænger højtaleren altid i to separate, brune ledninger.

Det er ikke altid nemt at se ud fra en tegning, hvordan stikket skal vendes ved montering, ligesom en "ledestjerne" på dekodekstikket ofte ikke kan ses. Der sker dog ingen ulykker ved fejlmontering, men lys og funktioner fungerer ikke korrekt, selvom lokomotivet kører.

Normen har været velegnet til modernisering af ældre lokomotiver, men stik og ledningsbundet fylder en del, hvilket skaber problemer i f.eks. rangerlokomotiver. Pladsmanglen bliver ikke mindre, hvis der også opereres med lyd.

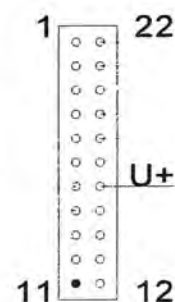
NEM 658

Normstikforbindelse Standard PluX 8/12/16/22

For at imødegå pladsmanglen har dekodefabrikanterne fortsat gjort komponenterne

PluX8 Pin	PluX12 Pin	PluX16 Pin	PluX22 Pin	Name	Farbe	Beschreibung
			1	GPIO/C		Allgemeiner Eingang/Ausgang
			2	AUX3		Ausgang 3
		3	3	GPIO/B		Allgemeiner Eingang/Ausgang, Zugbus-Takt
		4	4	GPIO/A		Allgemeiner Eingang/Ausgang, Zugbus-Daten
		5	5	GND		Decoder Minus, Abgriff nach Gleichrichter
		6	6	V+ Cap.	blau	Decoder Plus, Abgriff nach Gleichrichter, Anschluss Speicherkondensator
7	7	7	7	F0f	weiß	Licht Fahrtrichtung vorwärts
8	8	8	8	Motor +	orange	Motoranschluss plus
9	9	9	9	V+	blau	Decoder Plus, Abgriff nach Gleichrichter
10	10	10	10	Motor -	grau	Motoranschluss minus
11	11	11	11	Index		Nicht benutzt, Kodierung
12	12	12	12	Schiene rechts	rot	Schiene rechts in Fahrtrichtung vorwärts
13	13	13	13	F0r	gelb	Licht Fahrtrichtung rückwärts
14	14	14	14	Schiene links	schwarz	Schiene links in Fahrtrichtung vorwärts
	15	15	15	LS/A		Lautsprecher Anschluss A
	16	16	16	AUX1	grün	Ausgang 1, Zugschlussbeleuchtung in Fahrtrichtung vorwärts
	17	17	17	LS/B		Lautsprecher Anschluss B
	18	18	18	AUX2	violett	Ausgang 2, Zugschlussbeleuchtung in Fahrtrichtung rückwärts
			19	AUX4		Ausgang 4
			20	AUX5		Ausgang 5
			21	AUX6		Ausgang 6
			22	AUX7		Ausgang 7

▲ Illustration d: NEM 658 stikbenyttelse



▲ Illustration e: NEM 660 stikkodning.

Pin	Name	Farbe	Beschreibung	Gruppe
1	Input1		Sensor-Eingang 1	4
2	Input2		Sensor-Eingang 2	4
3	AUX6		Zugbus-Takt	8
4	AUX4		Zugbus-Daten	8
5	ZBCLK		Taktgeber Zugbus	7
6	ZBDTA		Daten Zugbus (TxD, RxD)	7
7	F0r	gelb	Licht Fahrtrichtung rückwärts	5
8	F0f	weiß	Licht Fahrtrichtung vorwärts	5
9	LS/A	braun	Lautsprecher Anschluss A	6
10	LS/B	braun	Lautsprecher Anschluss B	6
11	Index		Nicht benutzt, Kodierung	
12	Vcc		Interne Decoderspannung 1,8 – 5,7 Volt	2
13	AUX3		Ausgang 3	8
14	AUX2	violett	Ausgang 2	5
15	AUX1	grün	Ausgang 1	5
16	V+	blau	Decoder Plus, Abgriff nach Gleichrichter, Anschluss Speicherkondensator	2
17	AUX5		Ausgang 5	8
18	Motor2	grau	Motoranschluss 2 minus / rückwärts	3
19	Motor1	orange	Motoranschluss 1 plus / vorwärts	3
20	GND		Decoder Masse, Abgriff nach Gleichrichter	2
21	Stromabnahme links	schwarz	Stromabnahme links in Fahrtrichtung vorwärts	1
22	Stromabnahme rechts	rot	Stromabnahme rechts in Fahrtrichtung vorwärts	1

▲ Illustration f: NEM 660 stikbenyttelse.

mindre med stadig større højere ydeevne og flere funktioner. Formindskningen har dog ikke kunnet gøre det alene, så for at vinde plads har

man også udviklet en mere kompakt montering, der samtidig har muliggjort et meget større antal forbindelser, i denne standard 21. Der

er 22 positioner, men nr. 11 er blind og tjener kun til ledepole ved montering. Dekoderen har hanstikrækken, medens stikdåsen også her sidder i

på lokomotivets printplade. Stikdåsens anbringelse er nøje bestemt af dekodernes NEM-normstørrelse.

Illustr. c viser stikkens benyttelse, og det ses, at der er udgaver med 7, 11, 15 eller 21 aktive stikforbindelser. Normen har hidtil ikke været me-

get anvendt, men personligt ser jeg den som fremtidens, da den er meget fleksibel og umiddelbart giver mulighed for hensigtsmæssige indbygninger, ligesom brugeren kan montere dekodere med færre funktioner uden tilretning. Illustr. c og d viser samlet set,

at stikantallet "vokser med opgaven" med udgangspunkt i stik 11. Der er nu stikforbindelser til højttaler(e) og ikke mindre end syv AUX-udgange. NEM 658 tilsvarende også NMRA RP 9.1.1.

▼ Nedenstående skema indeholder en tysk/dansk oversættelse af begreberne. Den gengiver ikke en bestemt norm, men oversætter de tyske udtryk i illustrationerne.

Pind/Navn	Beskrivelse tysk/dansk	Farve
GPIO/C	Allgemeiner Eingang/Ausgang//Generel indgang/udgang	
GPIO/B	Allgemeiner Eingang/Ausgang, Zugbus-Takt//Generel indgang/udgang, togbus-takt (CAN BUS)	
GPIO/A	Allgemeiner Eingang/Ausgang, Zugbus-Daten//Generel indgang/udgang, togbus-data (CAN BUS)	
GND	Decoder Minus/Masse, Abgriff nach Gleichrichter//Dekoder minus/stel, udtag efter ensretter	
AUX 1	Ausgang 1/Zugschlussbeleuchtung in Fahrtrichtung vorwärts//Udgang 1/Slutlys ved fremadkørsel	Grün//Grøn
AUX 1	Ausgang 1//Udgang 1	Grün//Grøn
AUX 2	Ausgang 2//Udgang 2	Violett//Violet
AUX 2	Ausgang 2/Zugschlussbeleuchtung in Fahrtrichtung rückwärts//Udgang 2/Slutlys ved baglænskørsel	Violett//Violet
AUX 3	Ausgang 3//Udgang 3	
AUX 4	Ausgang 4//Zugbus Daten/Udgang 3/Togbus-data	
AUX 5	Ausgang 5//Udgang 5	
AUX 6	Ausgang 6//Zugbus-Takt/Udgang 6/Togbus-takt	
AUX 7	Ausgang 7//Udgang 7	
ZBCLK	Taktgeber Zugbus//Togbus taktgiver (CAN BUS)	
ZBCLA	Daten Zugbus//Togbus data (CAN BUS)	
Input 1	Sensor-Eingang 1//Følerindgang 1	
Input 2	Sensor-Eingang 2//Følerindgang 2	
F0f	Beleuchtung vor/Licht Fahrtrichtung vorwärts//Lys for/lys ved fremadkørsel	Weiß//Hvid
F0r	Beleuchtung hinten/Licht Fahrtrichtung rückwärts//Lys bag/lys ved baglænskørsel	Gelb//Gul
V+ Cap. (V+)	Decoder Plus, Abgriff nach Gleichrichter, Anschluss Speicherkondensator//Dekoder plus, udtag efter ensretter, tilslutning af fødekondensator	Blau//blå
	Gemeinsamer Leiter für Beleuchtung (+)//Fællesleder for belysning (+)	Blau//Blå
V+	Decoder Plus, Abgriff nach Gleichrichter//Dekoder plus, udtag efter ensretter	Blau//blå
Vcc	Interne Decoderspannung 1,8-5,7 Volt//Intern dekoderspænding 1,8-5,7 Volt	
Motor+	Motoranschluss plus//Motortilslutning plus	Orange//Orange
Motor-	Motoranschluss minus//Motortilslutning minus	Grau//Grå
Motor 1	Motoranschluss 1 plus/vorwärts//Motortilslutning 1 plus/fremad	Orange//Orange
Motor 2	Motoranschluss 2 minus/rückwärts//Motortilslutning 2 minus/baglæns	Grau//Grå
Schiene rechts	Schiene rechts in Fahrtrichtung vorwärts//Højre skinne i fremadretning	Rot//Rød
Stromabnahme rechts	Stromabnahme rechts in Fahrtrichtung vorwärts//Højre strømoftag i fremadretning	Rot//Rød
	Stromabnahme rechts//Højre strømoftag	Rot//Rød
Schiene links	Schiene links in Fahrtrichtung vorwärts//Venstre skinne i fremadretning	Schwarz//Sort
Stromabnahme links	Stromabnahme links in Fahrtrichtung vorwärts//venstre strømoftag i fremadretning	Schwarz//Sort
	Stromabnahme links/Masse/Venstre strømoftag/stel	Schwarz//Sort
LS/A	Lautsprecher Anschluss A//Højttalertilslutning A	Braun//brun
LS/B	Lautsprecher Anschluss B//Højttalertilslutning B	Braun//brun
	Ohne Belegung//Uden benyttelse	
Index	Nicht benutzt, Kodierung//Uden benyttelse/ledopol	

NEM 660 Normstikforbindelse Standard 21 MTC

Denne norm er de fleste sikkert også bekendt med, da den havde været meget anvendt i de senere år (illustr. e og f). Den ligner meget NEM 658, men her sidder hanstikkene på lokomotivets printplade. Anbringelsen er også her nøje bestemt af dekodernes NEM normstørrelse. Faktisk giver normen fabrikanten mulighed for - af pladsmæssige årsager - at vende dekoderen med "bunden" opad. I så tilfælde er stikrækken spejlvendt. I begge tilfælde sikrer et blindt stik 11, at rigtig montering sker.

De tekniske tilslutninger er meget ens med NEM 658, der er dog enkelte forskelle, som også kan medvirke til, om en fabrikant vælger NEM 658 eller 660. NEM 660 tilsvarende også NMRA RP 9.1.1.

NEM 659 Udvidet normstikforbindelse udførelse mellem (8-pols)

For en ordens skyld har jeg medtaget denne NEM, som vist sjældent er brugt. Den udvider de otte poler i NEM 652 med op til fire, og det indvundne antal kan benyttes frit. Man har valgt at bytte rundt på stikkens funktioner, så pas på, hvis I ser den.

Jf. NEM-normerne skal en dekodertilslutnings piktogram eller navn altid være angivet på lokomotivets æske. Det er det ikke altid, men dog i reglen i brugsanvisningen. Ønsker man dekoderen udskiftet eller har købt lokomotivet uden dekoder, må man være omhyggelig med at finde det rigtige typenummer for det fabrikat dekoder, man har valgt. Det er i reglen nemt at løse via fabrikantens hjemmeside.

Copyright Ole W. Berg

Om vognbelysning ved digital drift



Af O.W. Berg

En læser efterlyste i sidste nummer af Spor & Baner anvisninger på, hvordan belysning i vogne indbygges ved digital drift. Her kommer nogle løsninger på den strømføringsmæssige del af problemstillingen:

Som udgangspunkt vil jeg nævne, at alle typer belysninger kan anvendes, det være sig belysningsstave af traditionelle fabrikater i forskellige farvetoner beregnet for epoker af personvogne, dioder i metervis beregnet til alt andet end modeltog,

og glødepærer. Det bør også nævnes, at de bedste løsninger for strømstyringen desværre medfører ikke ubetydelige omkostninger.

Strømoftag

Forudsætningen for belysning er normalt strømoftag i det trukne materiel. For DCC (Digital Command Control [digital kommando styring]) betyder det, at strømmen skal tages op isoleret fra hver skinne. Nogle fabrikater af personvognsmateriel - f.eks. hobby trade og Roco - har en hjulføring i metal, hvorfra der direkte

Dekoder i CLS giver lys til CRM og slutlys. Foto O.W. Berg.

med en påloddet ledning kan hentes skinnestrom. I andre tilfælde må påbygges et strømaftag på begge vognens bogieaksler - et projekt, der ikke altid er helt nemt at gennemføre. Akselisoleringerne vendes modsat, således at skinnestrommens polariteter kommer fra hver sin bogie. Sådanne strømaftag findes i god kvalitet fra Märklin - hvad læseren også skriver - og også i billigere udførelser. ESU (Electronic Solutions Ulm - et rigtigt tysk navn!) markedsfører et strømaftag til indersiden af hjulene på én aksel, en rigtig god løsning, der kan anvendes på enkelt-

aksler - og ikke helt billig. For at sikre stabil strømtilførsel til en - i det følgende beskrevet - funktionsdekoder er strømaftag fra flere aksler at foretrække, som på førnævnte bogievogne.

Til treskinndrift (AC - Alternating current [vekselstrøm]) må nødvendigvis monteres en slæbesko fra markedet, og netop ved denne drift er en af i det følgende beskrevne vognforbindelsesløsninger at anbefale.

Belysning med skinnestrom

Skinnestrømmen ved digital drift er ca. 16 volt vekselstrøm, 15.000 HZ med konstant spænding. Alle typer belysninger vil lyse, men en passende modstand skal monteres dels af hensyn til lysstyrken, men også af hensyn til levetiden - ikke mindst for lysdioder.

Med strømoftag i hver vogn er måden brugbar, men kan ikke anbefales, dels fordi der ikke er meget ved altid at have vognstammer



Märklin strømoftag på Heljan bogie. Foto O.W. Berg.



ESU art. nr. 50707 Strømaftager til aksler.

med tændt belysning stående på opstillingssporene, men nok så væsentligt fordi denne belysningsform giver et konstant forbrug, der tager effekt fra den øvrige drift. Det bør også nævnes, at eftermonterede strømaftag giver en lille forøget køremodstand pr. vogn.

Belysning med funktionsdekodere

En funktionsdekoder er en dekoder, der ikke kan give motorstrøm, men i øvrigt fungerer med de faciliteter, dekodere har. F.eks. har en ESU funktionsdekoder to retningsbestemte udtag og fire andre udtag, alle programmerbare [AUX 1-4]. Herudover er internt seks flere funktioner [AUX 5-10], som kan kombineres til de fire udtag (mapping). Priserne på funktionsdekodere ligger på 100-150 kr.

Man kan - især ved DCC drift - vælge at montere en dekoder i hver vogn, hvilket betyder, at man kan styre lyset i hver enkelt vogn. En temmelig dyr løsning, men bestemt brugbar og betjeningsmulig, som i det følgende beskrevet. Også her skal der regnes med, at eftermonterede strømaftag giver en lille forøget køremodstand pr. vogn.

En rationel og billigere løsning er, at montere funktionsdekodere i vogne, som altid indgår i en personvognsstamme. Det være sig rejsegodsvogne, vogne med rejsegodsafdeling og styrevogne. Fra disse vogne føres belysningsstrøm til den øvrige vognstamme.

Man kan faktisk også bruge lokomotivdekoderen, da den i de fleste tilfælde har mindst én (af to) funktionsudgange til rådighed. Løsningen ses mindre anbefalelsesværdig, da den samlede belastning af belysningsstrøm og motorstrøm

kan aktivere dekoderens overbelastningssikring. Det er som regel også noget besværligt grænsende til det umulige at føre ledninger til koblingerne. Et brugbart eksempel er en MO-motorvogn, der kun fremfører små tog.

Vognforbindelsesløsninger

Der skal etableres en toledersforbindelse fra dekoderen til vognene. Køres med faste stammer er en billig løsning en toleder-stikforbindelse mellem hver vogn. Er man en dygtig modelbygger, kan den bringes til at ligne bremseslanger eller styreledninger. Deles vognstammen, skal man have de slanke fingre frem.

Viessmann fremstiller toleder-kontaktkoblinger på basis af Fleischmann Profi-kortkoblinger, som er en særdeles elegant løsning på opgaven, og som giver alle kombinationsmuligheder, f.eks. i blandet tog. Løsningen er dog kun optimal, hvis man i forvejen kører med Profi-koblinger. Ønsker man kun bøjekoblinger på sit materiel, må man ty til stikforbindelserne. Viessmann-koblingerne er noget "pebrede", 70-90 kr. pr. sæt.

I vognene etableres forbindelse fra kontaktkoblingen/ledningsforbindelsen til lysstaven, og derefter i den anden ende igen til kontaktkoblingen/ledningsforbindelse. Variationer kan forekomme.

Programmering og tilslutning af funktionsdekoderen

Dekoderen styrer via udgangene de tilsluttede funktioner som minusstyring. Tilslutningen til dekoderen sker således ved at tilslutte belysnings-/vognforbindelsens +ledning til dekoderens blå ledning, som



Viessmanns kontaktkoblinger sammenkoblet. Foto O.W. Berg.

leverer 12 volt jævnstrøm. De valgte udgange - se nedenstående - tilsluttes til belysningsens minusledning. Se tilslutningsfarverne i den medfølgende brugervejledning.

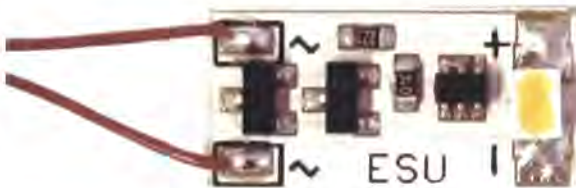
Som alle dekodere skal en funktionsdekoder tildeles en adresse. Adressen kan være forskellig for hver dekoder, men kan også være fælles for flere eller med en lokomotivdekoder. I så tilfælde skal hver enkelt dekoder programmeres, så den ikke har fælles F-funktioner (numre) med andre. F.eks. ESU-dekodere har 28 programmeringsmuligheder for F-numre. Fælles adresse kan udnyttes bl.a. med styrevogne i faste stammer.

Programmeringen sker som altid ved ændring af CV-værdier enten enkeltvis eller med et program. Det letter dog noget, at fabriksindstillingen for de fire udgange er F 1-4. Bed eventuelt

forhandleren programmere dekoderen efter dit ønske.

De mange funktionsudgange kan udnyttes til forskellige lysstyrker eller til udstyring gennem formodstande beregnet for forskellige vognstammer. En udgang kan bruges til belysning i dekodervognen alene, hvilket aflaster det øvrige system. Andre udgange tilsluttes vognforbindelsen, og ingen skader sker på dekoderen, hvis flere udgange er tændt samtidig. ■

Tak til O.W. Berg for denne gennemgang af belysningsmulighederne. Vi ser gerne andre læsers bud på belysning i vognene. /red.



Man kan nemt indbygge belysning i førerrummet med dette modul fra ESU (art. nr. 50704).



Platiner med lysdioder kan give god belysning. Her ses en ESU-belysningsstav art. nr. 50700.

Maersk-lokomotiv i N



Tekst og fotos Rolf Brems

For dem, der kører amerikansk i spor N, er der godt nyt, hvis man er ude efter noget unikt i en slags danske farver. Kato har sendt en model af SD40-2 på markedet i Maersk Sealand bemaling. Forbilledet er produceret i stort antal.

Anledningen til, at Maersk blev togoperatør, er kort fortalt, at der blev lavet en reklamefilm samt nogle fotooptagelser i 1990 for Maersk og deres containerdivision i Los Angeles.

Lokomotivet blev kørt ud til den berømte Sullivans Curve, hvor det blev foreviget, mens det trak en række vogne læsset med "double stack"-containere, ligeledes i

Maersk-farver. Et GP60 146 blev malet om i de karakteristiske blå og sølv farver. Det blev kort efter ommalet i Santa Fe's farver.

I 2002 indviede man så Pier 400, som Maersk's egen containerterminal benævnes. Her gentog man så, hvad der 12 år tidligere var en succes. Denne gang fik to lokomotiver æren af at komme i Maersk Sealand bemaling, da sidstnævnte containerselskab var indlemmet i Maersk. De to lokomotiver var GP60 6976, som dog ikke var køreklart og så Katos model, SD40-2 med nummeret 3329.

Lokomotivet tilhørte Norfolk Southern (NS) og blev brugt til at trække indvielsestoget ind på terminalen.

En sjældenhed – Maersk-lokomotivet fra Kato.

Lokomotivet blev hurtigt kaldt the "Beauty" (Skønheden)!

Siden blev det indsat i trafik. Det blev hurtigt genstand for megen opmærksomhed og blev et såkaldt "kult-lokomotiv" i de forskellige 'togspotterfora' i og uden for USA. Det er også fotograferet i mange forskellige stater, specielt fordi NS's er et vidt forgrenet selskab med et spornet på 32.000 km i det østlige USA og op til Canada, fortrinsvis Ontario. Det var for øvrigt et tidligere Conrail-lokomotiv.

The Beauty kørte indtil begyndelsen af 2008, hvor et mindre uheld på fronten be-

tød reparation og en efterfølgende lakering, nu i NS's farver.

Katos model

Modellen ligger vældig godt beskyttet i æsken. Den er lidt svær at tage ud, så pas på ikke at brække noget af. Der medfølger A-koblinger.

Modellen er seksakslet med træk og strømoftag på alle de sortbrunerede hjul, tandhjulene er af plastic, og den har ingen friktionsringe.

Den sætter i gang ved svag spænding og kører, som nu en Kato gør, lydløst og jævnt selv ved laveste spænding. Der er LED-lys i køreretning-



Nr 3329 i den virkelige verden.



Kato-modellen ser selv i spor N ret stor ud.

gen, både i nummertavlen og i lanterneerne.

Modelhastigheden er ca. 260 km/t, hvilket selvfølgelig ikke er korrekt mod virkelighedens 105 km/t, men da det ikke sker på bekostning af den langsomme og jævne kørsel, er det jo til at leve med. Den har en lang og godt udløb. Trækraften er god, min test-togstamme på otte containervogne (200 gram) trak den op ad en stigning på 3%; dog er den som andre Kato-modeller ikke begejstret for skarpe kurver under R 25 cm.

Modellen vejer 97 gram og må siges at være over middel, derfor den gode trækraft.

Den har dog sin begrænsning på mit anlæg, da den ikke overholder fritrumsprofilen, men det skal den jo ikke lastes for.

En rigtig flot model til prisen på ca. DKK 650,-, og så er den "konevenlig", da man kun skal have én af slagsen for at have hele samlingen!

Den blev udsendt i H0 af Atlas for flere år siden og har siden været svær at få fat i. Jeg kan forestille mig, at det

også sker med Kato's model i N, den er ved at være udsolgt flere steder på nettet.

PS. Historien om de tre Mærsk maskiner er svær at finde hoved og hale i, der er mange modstridende oplysninger på internettet i de forskellige fora, så skulle nogen kunne bidrage med yderligere oplysninger, også evt. om andre modeller, er de velkomne til at skrive direkte til mig på rolf@lunet.dk.



Fronten prydes af den kendte, syvtaakkede stjerne.

POSTVOGNEN

Af Ole W. Berg

F-maskinen (DCC) er fantastisk. Den slæber gerne 28 Pb vogne eller ni Y-vogne ganske som forbilledet.

Rangerhastighed: Dette er et fænomen, som alle dekodere er udstyret med, men hvorfor? Hastigheden pr. køretrin halveres, men til hvilket formål? Med bare 28 køretrin er findelingen tilstrækkelig. Indstillingen er også blevet kaldt børnesikring, hvad der måske giver lidt mening. Den ligger normalt sammen med acc./dec. fra på F4 eller F6. Den kan heldigvis fjernes og acc./dec. funktionen flyttes til ønsket standard.

Som ovennævnt trækker maskinen i DC-version tilstrækkeligt. Men jeg kan da lige causere lidt generelt over hæfteringe (eller friktions-

ringe, som det blev kaldt, da jeg var dreng – og som vel er mere rigtigt – tysk *Hafttringen* er nu oversat til hæfteringe, hvilket ikke er dansk sprogbrug i denne fysiske definition). Hæfteringe er naturligvis mere påkrævet på en AC-version, hvor slæbeskoen løfter lokomotivet. Omvendt har en DCC-version (særligt med lyd) brug for sikkert strømaftag uden modstand, og her koster en aksel med hæfteringe, hvis der ikke er strømoftag på mange aksler. Ser vi på statikken, bør hæfteringene sidde på en aksel, som med sikkerhed bærer vægt. Det gør en midteraksel ikke på et modellokomotiv al den stund, at midterakslen ikke er affjedret, men normalt har en lodret tolerancevanding. At f.eks. S-maskinen alligevel trækker f.eks. 15

personvogne, skyldes formentlig, at tolerancen er meget lille, og at hobbytråde har været dygtige til at vælge en metallegering med stor friktion – også på F-maskinen, hvilket Heljan har været ret dårlige til på deres damplokomotiver.

Forfatteren til artiklen skriver meget om kraftoverførslen – som jeg ikke helt forstår. Når motoren overfører moment til en aksel, der er mekanisk forbundet med de øvrige, trækker alle aksler lige meget. Det skal dog medgives, at akslen med hæfteringe kan aflevere det største trækraft, hvorfor træktojet er mindre belastet, hvis motoren trækker på hæfteringsakslen.

Det er ikke særlig hensigtsmæssigt at have lyd i rangermaskiner, da man bruger umanerlig meget tid på at

vente på kørselsstart med lyden slået til. Jeg har derfor valgt at montere min maskine med en ESU LokPilot PluX22 dekoder, hvorved jeg nemt kan få de indstillinger, jeg vil have. Og én af dem er fast rangerlys i begge ender med "Ole Lukøje lysstyrke".

De tekniske udtryk i USA-artiklen er lidt forkerede. Det engelske "gearing" skal oversættes til tandhjulsudveksling. Kardanaksel skal benævnes drivaksel i dette tilfælde (det er ikke en lastbil!). Tandkranshjul og snekke skal benævnes kron- og spidshjul. En snekke er en helt anden maskindell.

Spor og baner siger tak til Ole W. Berg for disse præciseringer.

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

Et lille godstog fra Fleischmann

Mindre kan vel ikke gøre det – i sidste halvdel af 2013 udkom en stribe nye, danske modeller fra Fleischmann – men der har jo også været noget at indhente. Fleischmann har ikke direkte overbejdet det danske marked med nyheder, førend Roco overtog firmaet. På grund af sen levering af modellerne – og generel pladsmangel i bladet – har nyhedsomtalen måttet udskydes.

Blandt nyhederne er specialvognssættet med tre vogne. De to er velkendte – den ene, værkstedsvognen nr.

62, lavede Roco for nogle år siden, mens den anden, den treakslede vogn 63, kom i en lille serie fra DWA for vel 15 år siden. Disse to vogne var efterladenskaber fra den tyske hær i 1945. Den tredje er en absolut nyhed, den lavfjælede TGC 8957. Det er en rigtig oldtimer med de spinkle diamant-bogier, lang undervognsarmering med en kabeltromle som last.

De to grå vogne er meget tæt på forbillederne – pudsigt er påskriften på nr. 63 med 'omvendt' litrering (kronen



Trevognssættet med tjenestevogne.



Forbilledet for den nye specialvognsmodel Foto DMJK-Clausen.



De fleste af Fleischmanns nye, danske vogne.



Nr. 63 i senere udgave som specialvogn nr. 563, ca. 1963. Foto Danmarks Jernbanemuseum.



Nr. 62 med den ældre typografi. Foto Arkiv DMJK – Søren Monies.



Et snapskud af nr. 62, taget ud af vinduet fra et forbipasserende tog. Arkiv DMJK – Søren Monies.

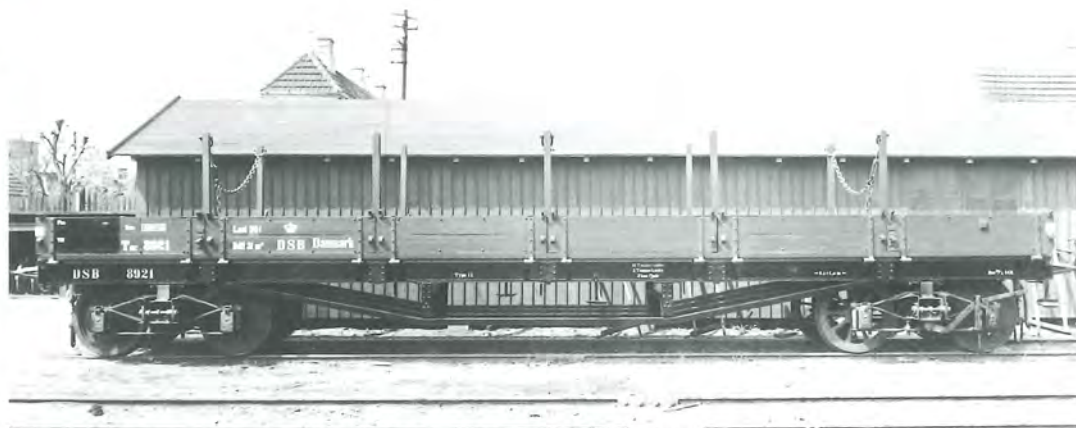


Påskrifterne på værksteds-vogn 62.



En ny detalje på nr. 62 – advarselsmærket for gasflasker.

øverst). Den er korrekt nok, men det er lidt uheldigt, for det var den samme variant, DWA lavede. Her var der ellers mulighed for at lave vognen med den 'normale' påskrift, men det har Fleischmann (eller deres rådgiver) altså valgt at se stort på. Nr. 62 er heldigvis ændret med f.eks. anden typografi, grå vinduesrammer, delvist blandede ruder (godt!) og gult advarselsmærke (gasflasker) i forhold til Roco-modellen. Det er produktudvikling. Af en eller anden grund har også nr. 62 en sjukskefejl, idet den er udstyret med pladehjul – den havde



Nærbillede af TGC-vognen.

egerhjul i virkeligheden.

Den tredje vogn, TGC'en, er 1½ cm for kort, men det kan vel accepteres – denne vogntype er sjælden i model. Da den som de andre er en tysk grundmodel, er der flere afvigelse, f.eks. mht. de nedklappelige sidefjæle og strækbåndene; også her

har Fleischmann fået dårlige råd, da det have været oplagt at lave vognen med eger- og pladehjul og den interessante påskrift "10 Tømmerstøtter, 3 Tømmerkæder, 2 løse Fjæle" på vangen – også selvom det havde placeret den ret tidligt i epoke III (1944 ff.).

▲ TGC 8921 i København 1944. Bemærk de spinkle bogier og de forskellige hjul. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

Andre nyheder

En "hemmelig" nyhed fra sidste sommer er syrekrukkevognen Zs 500 060, som også baserer sig på en "ty-sker", og som derfor har en del afvigelse i forhold til den danske vogn, der er genskabt og står udstillet på museet i Odense. Her er det mest graverende, at den langsgående planke nederst – hvor adressen m.v. er anført – helt mangler på Fleischmann-modellen, hvilket gør den lidt "sølle" at se på. De øverste påskrifter er tilmed ret gnidrede, så billedet af den stemmer ikke helt. Til



Syrekrukkevogn Zs 500 060 – nydelig, men ikke helt vellykket.



De to PT-vogne med 'presenninger' – en uendelig serie.



Påskrifterne er som på de hidtidige vogne.



Et oplivende indslag – Sgns-vognen med de to veksellad.



Fin, præcis litrering.

gengæld har firmaet husket at markere advarselstrekanterne på endegavlene, selvom de sjældent ses på billeder, og køreegenskaber og generel finish er som altid hos Fleischmann helt i orden.

For at runde 'epoke III'-modellerne af er der kommet endnu et sæt med to PT-vogne, nr. 9474 og 9494. De kørte oprindeligt som TKVJ K 1726 og K 1752. Begge blev overtaget af DSB i 1941, da Statsbanerne på det tidspunkt havde brug for alle de godsvogne, der kunne rulle. De to PT-vogne er begge forsynet med de grønne "kirurg-plastichætter" (presenninger)

med numrene 9082 og 9105.

Den sidste H0-nyhed er en ægte DSB-nyhed: en Sgns-vogn 31 86 455 6 113-1. Da der igen er tale om en tysk/europæisk grundmodel, er der visse afvigelser i forhold til DSB-vognen, men længde og andre basismål er dog overholdt. Den er revideret 17.05.00, hvilket svarer til epoke V. Vognen er belæsset med to lyseblå veksellad fra "Danske Fragtmand".

De sidste vogne i kassen var det lille sæt med to tankvogne fra Jens Villadsen i spor N med afvigende påskrifter og dekoration – meget fine i påtryk (ZE502 604 og 605). Sættet er ikke helt nyt, så mon ikke de fle-

ste spor N-kørere kender det allerede? Modellerne er nydelige, men der er en del afvigelser i forhold til forbillederne, specielt ved akselholderne. Det er nok vilkårene, hvis ikke man vil bygge selv – eller nøjes med moderne standardtyper. ■

Fleischmann art. nr. 506702 Trevognssæt. Pris ca. kr. 800,-.

Art. nr. 522006 Syrekrukke-vogn. Pris ca. kr. 230,-.

Art. nr. 521606. PT-vognssæt. Pris ca. kr. 350,-.

Art. nr. 524104 Sgns-vogn. Pris ca. kr. 375,-.

Art. nr. 843708 Sæt med to tankvogne. Pris ca. kr. 300,-.



Den ene af de to Jens Villadsen-vogne...



...og den anden vogn med firmamærket...



De to spor N-tankvogne fylder ikke ret meget.



...og hjemstavnspladen.

Den *blaa* Vogn



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Den Blaa Vogn var en af forlystelserne i Tivoli, hvor man i små, blå vogne bl.a. kørte tværs igennem en ældre sporvogn, akkompagneret af skrig og hvin. De fleste jernbaneentusiaster tænker nok

snarere på de blå sove- og restaurantvogne fra "COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS" (CIWL), hvad enten det gælder de virkelige vogne eller modellerne, når man taler om den *blaa* vogn.

CIWL WL 3875 og 2899 – et par vogne til de danske modeljernbaner.

Man tør vel sige, at interessen for disse blå vogne vel aldrig har været større end det seneste år, hvor vi ikke blot havde besøg af den moderne *Orient-Ekspres* fra Venedig, men også blev begavet med flotte H0-modeller fra L.S. Models. Nu har L.S. Models udsendt nye varianter, herunder en sovevogn, som har kørt i Danmark.

Det er sovevognen STU WL Nr. 2899. Forbilledet blev bygget som en serie af S2-vogne i 1926 af Ringhoffer, og de blev undervejs ombygget ad flere gange, hvorved de skiftede benævnelse til ST. ST-vogne kom igennem 1950'erne ofte til Danmark fra udlandet. Denne vogn og fire andre blev atter ombygget til STU i 1962



Nærbillede af påskrifterne.



Vognen i hel figur – her fra den "kedelige" gangside med danske påskrifter.



Påskrifterne over vinduerne så dansk, så dansk...

(nogle vaskerum i kupéerne blev fjernet), og disse fem STU-vogne*) blev indsat fortrinsvis i indenrigstrafikken mellem København og Esbjerg/Frederikshavn fra 1963. Ind imellem kom

de også til Hamborg. I 1969 blev nr. 2899 omlitret til SGU nr. 51 66 06 40 026-0. Efter 1971 blev den overført til Nederlandene. Vognen blev så vidt vides skrottet få år senere.



RIC-rasteret angiver bl.a. "DK".

Modellen

Nu kan danske modeljernbaneentusiaster så sætte modellen på sporene. L.S. Modellen er utroligt flot og i samme standard som sovevognen WL nr. 3875, som

vi omtalte for en del numre siden. Alle mål er nøje overholdt, og vognen er så fyldt med forudmonterede detaljer, at det nærmest virker overflødigt, at der medfølger en pose med endnu flere



Som det ses, er de to vognsider på 2899 også vidt forskellige.



De to kolleger i vinterskoven. De hvide markeringer på 3875 burde strengt taget ikke være der.

Der er markant forskel på de to vogne – 3875 øverst, 2899 nederst. Det gælder lige fra taget med antal af ventilatorer over vognsiderne til undervognen med forskellige apparat- og batterikasser. De hvide markeringer på bogierne er nymodens "pjat" og burde males over.



småting, herunder indslåede harmonikaer. Pas på de små færgeskroge eller øskner på undervognen – de falder meget nemt af og bør nok sikres med lidt lim.

En særlig finesse er gardinerne, der er vedlagt, således at man kan afblænde enkelte kupéer. Finishen er meget høj på modellen, vinduerne er f.eks. fuldstændigt klare, så man kan nyde de opredte senge gennem ruderne, og selv antallet af ventilatorer og deres placering på taget stemmer fuldstændigt med forbilledet – super! Håndbøjler ved dørene er af metal, og bogierne er behageligt halvmatte med gennemført detaljering af bladfedre m.v. Undervogndetaljeringen er ligeledes i topklasse – og for-

skellig fra f.eks. forgænger nr. 3875.

Påskrifter i særklasse

Vognen løber som en selvfølge fint, kortkoblingskulissen fungerer, som den skal, og taget kan demonteres for befolkning af kupéerne og montering af belysning. Og så til selve clou'et, vognens påskrifter:

De er komplette og holdt i CIWL's gule farve – på den ene side firmaets franske navn med "Voiture Lits" og "Sovevogn" samt nummeret 2899, på den anden side (gangsidens) står der "DET INTERNATIONALE SOVEVOGNSSELSKAB" over vinduerne, "Sovevogn" og "Schlafwagen" i hver sin ende af vognsiden. Sådan!

De øvrige påskrifter er af rent teknisk art og er, så vidt det kan ses, korrekte – bl.a. fremgår det af RIC-rasteret, at vognen må køre i DK. Vognen hører til epoke IIIc, altså den sidste tid af epoken.

Finesserne hører ikke op her, for når man kigger våbenskjoldet nærmere efter, kan man faktisk se, at det er det danske våbenskjold, der er brugt som forbillede, idet teksten i det slyngede bånd står på dansk. De enkelte bogstaver er så små – tiendedele af en millimeter – at de næppe kan ses med det blotte øje, men i digital forstørrelse fremgår det. Båndet er cirka én millimeter bredt. Til sammenligning er teksten i båndet på forgænger, WL

Nr. 3875, på fransk. Det er research og dokumentation på allerhøjeste niveau, så det kan ikke undre, at prisen også ligger i den høje ende for en modeljernbanevogn. Den er hver en krone værd! Nu mangler vi bare restauratvognen. ■

*) Nr. 2894, 2896, 2898, 2899 og 2901.

L.S. Models. art. nr. 49142. CIWL WL Nr. 2899. Pris ca. kr. 550,-.



Våbenskjoldet på den nye, "danske" vogn.



Restaurantvognen WR 4247 på Danmarks Jernbanemuseum med fransk tekst i båndet.



Og våbenskjoldet på forgænger, WL 3875.



Skjoldet med dansk påskrift findes på Danmarks Jernbanemuseum.

Ny "skinnebus" fra Brekina



Brekina synes at gå fra den ene succeshistorie til den anden – såvel inden for modelbilerne som for jernbanemodellerne. Årsagen er et særdeles højt ambitions- og kvalitetsniveau. Den seneste nyhed er den moderne "skinnebus" NE 81, som blev bygget til tyske privatbaner fra 1981 og frem i et antal på 43 stk. De blev udstyret med normalt trækøj og puffere, da de skulle kunne medtage godsvogne. "NE" står for "Nichtbundeseigenen Eisenbahn", altså "jernbaner, der ikke tilhører forbundet" = privatbaner. Siden er enkelte vogne overtaget af DB AG.

Brekinas model er 100 % målfast og leveres fuldt ud monteret – med lidt løsdele til vitrinebrug. Overdelen er som forbilledet meget "firkantet" og modernistisk at se på. Denne udgave er epoke VI fra DB AG og holdt i den trafikrøde farve med hvide kontrastfelter, der passer meget godt til dette køretøj. Påtrykkene er fine og præcise.

Der er træk på alle fire aksler, der er uden hæfteringe. Vognen har frit gennemkig gennem de store ruder, og

der er fuld indretning, også i de to førerrum. Ved analog drift varierer lysstyrken med spændingen, men ikke så meget, at det virker påfaldende. Der er lys i passagerrummet samt i front- og baglanter og forreste destinationsskilt – der meget neutralt har "Arbeitszug" som endestation. Det betyder, at man ikke behøver at befolke motorvognen med andet end en lokomotivfører.

Den kører stille og roligt med behersket fart og kort udløb. Vægten er 347 gram. Da vognen er ret lang, har den intet besvær med strømløse punkter (strømoftag på alle aksler), og man kunne ønske sig, at alle modeljernbanefabrikanter tog ved lære af Brekina – så kunne anmeldelser være meget kortfattede! ■

Brekina art. nr. 64302 NE 81 skinnebus. Pris ca. kr. 1350,-.

NE 81 – moderne nærtrafikmateriel til modeljernbanen.



Detalje fra indgangspartiet.



Fin belysning i motorvognen.

Kombineret person-/rejsegodsvogn i byggesæt

Et par dage inden bladet skulle trykkes, kom det nye vognbyggesæt af DSB person/rejsegodsvognen litra CPE fra KM-Text. Vogntypen var knapt så udbredt som fæl-

len CLE, som den ellers havde ret meget tilfælles med. CPE er en oplagt model til sidebanetog med Mo. Byggeartiklen kommer i næste nummer af Spor og baner, men sættet

virker lovende, især nu, hvor tag og vognkasse er støbt i ét stykke. Der medfølger alt til vognen (undtaget lim og maling), selv litreringerne medfølger. ■

KM-text. DSB CPE 2984-2993. Pris ca. kr. 695,-.



Vognkasse og bund er støbt hver for sig.



Et overskueligt byggesæt med god vejledning.



Lidt inspiration til byggeriet. CPE-vogn og hele tre F-maskiner på KBH. H. 1. juni 1963. Foto Frank Stenvall.

Tekno-rugbrød i 1:87



Tekst og fotos
John Schøler Nielsen

En af de mange ting, jeg som dreng i 1960'erne kan huske, var alle de folkevogns "varevogne", som kørte rundt i den københavnske trafik med mange forskellige farvestrålende reklamer på siden. Jeg husker stadig både "De er så flinke hos Fona" samt tæppelageret med fem sammenrullede tæpper på taget komme kørende, og der var mange, mange flere,

bl.a. for "Fyldepenne-Magasinet" med en fyldepen på taget. Det var jo den gængse varevogn for håndværkerne og industrien og den lille landkøbmand m.fl. Der var også pendanten til VW-rugbrødet, nemlig den tyskbyggede Ford FK Taunus 1000 kassevogn, som der ligeledes kørte et utal af rundt. Jeg (og jer andre) havde dem også som legetøj, nemlig som små biler fremstillet af den kendte legetøjsfabrik Tekno, og der kunne man få

Så er morgenmaden serveret – BUKO-smøreost og rugbrød – leveres med reklamebiler i HØ.

dem med mange forskellige reklamer. I dag er disse eftertragtede samlerobjekter.

Som modeljernbanebygger og bilentusiast har jeg længe gået og ventet på, at der var én eller anden hobbyfabrikant, som ville tage idéen op med at fremstille disse Tekno-reklamepåskrifter i 1:87. Det var oplagt at fremstille disse reklamer fra Teknobi-

lerne og på denne måde få nogle sjove og interessante modelbiler til det danske anlæg. Om de så er helt korrekte, skal jeg lade være usagt, men jeg har som sagt selv set nogle af de samme reklamebiler køre rundt, og der har jo været mange, mange flere, bl.a. havde *Hellerup Is* et fint VW-rugbrød kørende rundt i flere farver.

Det skal dog siges, at inden for de sidste fem års tid er der kommet en del danske reklamebiler fra "Tog og Tekno" og andre firmaer, både VW-rugbrød og lastbiler i både epoke III og IV. Det er biler, som har været savnet på danske anlæg, men ingen havde rigtig tænkt på at tage "Teknobils-ideen" med at fremstille Tekno-reklamemærkerne i 1:87 op før nu. Jacob Stoppel, der er kendt i modelbyggerkredse, har nu fået fremstillet en serie af disse reklamer i 1:87 som overføringsmærker i meget fin kvalitet til både VW-varevogne og Ford 1000 Taunus-kassevogne samt div. lastbiler, og det er de gængse reklamemærker, man kan se på Teknobilerne. Bl.a. kan



Et udvalg af de mange mulige varianter til Ford- og VW-kassevogne.



Så er der varer til godstoget – frisk smör og nytrykte aviser.

man få mærker til Jolly Cola, Familie-Journalen, Jyllands-posten, Buko Ost, Flyttefirmaet Danmark, Empera Sko, Anders And, Ejby Smör og mange flere. Det er et godt initiativ, og netop Jacob Stoppel er på dette felt særdeles god, da han tidligere har fremstillet meget flotte Falck-mærker til selvbyggere af brandkøretøjer og specielle overføringsmærker til fly.

Omhu kræves

Det er ikke lige bare at sætte dem på, hvis man vil have et VW-rugbrød eller en Ford FK Taunus 1000. Det kræver faktisk, at man er rimelig god til at male og god til små ting. Før man sætter mærkerne på, skal man

nemlig først adskille bilerne. Det er ikke svært, når det er en Brekina VW, men pas på alle de små dele, sørg for at de ligger samlet ét sted, i en lille æske f.eks. Wiking fremstiller efter min mening den flotteste udgave af en Ford FK Taunus 1000 varevogn, den er utrolig detaljeret og er perfekt til Stoppels mærker, men igen består den af mange små dele. Baglygterne, som er i rødt, gennemfarvet plastik, er ikke mere end et par millimeter store, lige som forlygteglasene. **PAS PÅ DEM!** Taber du dem, finder du dem ikke mere, og de sidder løst på bilen, de er bitte små, men ser fantastisk flotte ud, Jeg mistede to af dem under adskillelsen og fandt dem

aldrig igen. Sæt et lille stykke tape henover dem, når du adskiller bilen for maling.

Det samme gælder for de bageste og forreste kofangere. De sidder også løst, pas ligeledes på dem, da de også er meget små. Hjulene kan meget nemt fjernes, de klipses af. Når du nu har adskilt over- og underdel samt alle smådele, er du klar til at male grundfarven. Afhængigt af hvilken reklame du vil have, maler du over- og underdel hver for sig. Jeg valgte at købe nogle farvespray (4 stk. for 100 kr.-) i den lokale "Røverkøb"-farvehandel. Det giver et langt flottere resultat end med pensel, men det er smag og behag, og man skal være vant til at male med spraymaling. Hvis du maler

forkert, kan det kun fjernes med cellulosefortynder. Jeg kan også lide at male med pensel. Hvis du anvender en pensel, så vil jeg anbefale Humbrols farver i satin, og bagefter skal bilen have en gang satinlak. Det giver et halvmat, brugspræget udseende, men husk: ikke noget lak på vinduerne. Når malerarbejdet er færdigt og tørt, kan du samle bilen igen og sætte mærkerne på samt male de sidste smådetaljer såsom baglys, håndtag og andre forcromede ting på bilen. Følge kan du give den farve, som bilen har, og hjulkapsler kan du male sølv-bronce eller en farve, som passer til bilen.

Mærkerne leveres i øvrigt med et lille foto af den originale Teknobil, således at man kan se, hvordan farverne ser ud., men du kan også finde foto af Teknobiler på nettet, bl.a. på auktions-siden QXL. Du skal være klar over, at nogle af mærkerne er en smule "tykke" i trykket. Det gør, at de har lidt svært med binde, hvor der f.eks. er sammenføjninger. Der skal du bruge en pensel og børste dem ned i sammenføjningerne, og det var ikke helt uden sværds slag for mig, men det lykkedes til sidst. En meget god ting er at male vognsiden først med lidt satinlak, hvor mærkerne skal sidde. Det sikrer, at de sidder fast og ikke glider rundt og knækker, de knækker nemlig let hvis du



En af modellerne før adskillelse og bemaling og dekoration.



Sammenligning mellem størrelserne på Teknos og Johns modelbiler.

ikke er forsigtig. Specielt i rundinger skal du være opmærksom på, om mærkerne hæfter ordentligt, og dér er tricket med at grunde med satinlak rigtig god.

Derefter giver du dem klar lak eller satinlak henover mærkerne, for at de sidder ordentlig fast, men også for at du kan tage på bilen, uden at mærkerne bliver beskadiget. Sæt ét mærke på ad gangen, og lad det tørre op, før du sætter de næste på. Det kostede mig et par sæt mærker, før jeg fandt ud af den rette fremgangsmåde... Rør ikke bilen i optørningsfasen, men sæt den på et varmt sted, f.eks. på en lun radiator og lad den stå og tørre stille og roligt. Hvis der skal sidde et firmamærke foran på VW-en, skal du først slibe det runde lille VW-mærke på fronten ned med et stykke fint sandpapir, ellers får du aldrig mærket på. Der skal være helt plant, hvor mærket skal sidde. En god ting, inden du maler, er at affedte de dele af bilen, som skal males først for at få malingen til at hænge fast. Dette gør du f.eks. med lidt fortyndet salmiakspiritus eller opvaskemiddel, som du vasker den adskilte over- og underdel minus vinduer af med. Det gør, at overfladen på bilen bliver fedtfri, og at malingen hæfter. Gule nummerplader kan fås hos Stoppel samt hos "Skilteskoven". Husk at sætte en chauffør i, hvis det skal være en kørende bil, det ser drøngodt ud på dit anlæg. Du kan også patinere den med lidt knust ler i støvform, det ser endnu bedre ud. Vær forsigtig med at tage for meget på siden af bilerne, da du kan risikere at dele af mærkerne knækker af. Fotoet af de færdige biler er taget på MJK Nordvestbanens anlæg.

Summa summarum. Det er et godt initiativ, og det færdige resultat ser flot ud på et dansk anlæg. Ud over VW- og Ford 1000-reklamerne har Stoppel også fremstil-

let interessante benzin- og flyttevognsmærker ligeledes ud fra Teknos modeller, og som faktisk har forbillede i disse biler, som kørte i Danmark i 1960'erne. Alle disse mærker kan bese og købes hos Stoppel Hobby, Grundtvigsvej 15 på Frederiksberg i København. Net-adresse: www.stoppel.dk

PS. Jeg har selv kørt som chauffør i midten af 1980'erne i et VW-rugbrød type 2 med flad frontrude med reklame for "Østergård kobling og bremseservice" malet på siden. Det var dog ingen fornøjelse, om vin-

teren var der næsten ingen varme i disse biler, og der lå is på gulvet. Den havde

nogle forfærdelige blinde vinkler, og den larmede men gud, hvor jeg savner den...



Man kunne godt tro, at det var rigtige Tekno-modeller.



Realistiske læssescener, hvor egentlig kun Fleischmann-koblingen afslører skalaforholdet.



Fy, fy – det må man ikke. Politiske paroler hørte dog dengang til den mere 'stiltfærdige' form for graffiti.

Hbis og Hios-v fra MCK

Nu begynder de nye modeller fra MCK at tage form. Kasper Bang Jensen hentede de første prøvestøbninger i Kina lige før jul og fik derefter rettet ved værktøjerne. Når modellerne kommer – de forventes i juni 2014 – vil det i alt være 12 nummervarianter og bemalinger – lige

fra de første udgaver med sølvfarvede skydedøre og DIN 1451-påskrifter til brune skydedøre med DSB designskrift og/eller posthorn.

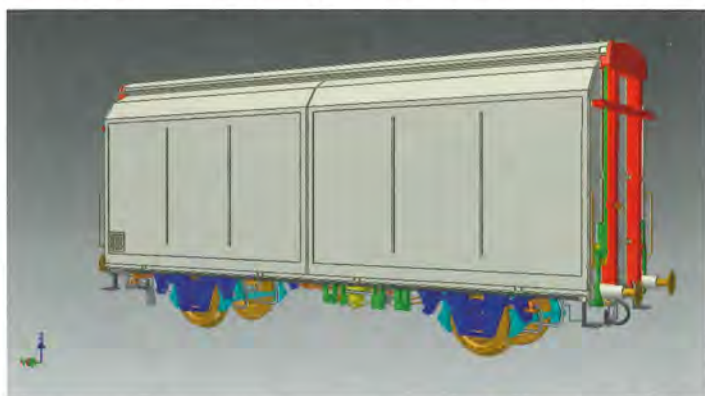
Efter Hbisen kommer Hios-v, som laves på samme måde – metalstøbt chassis, håndbøjler i metal, trin i ætset, rustfrit stål, diverse an-



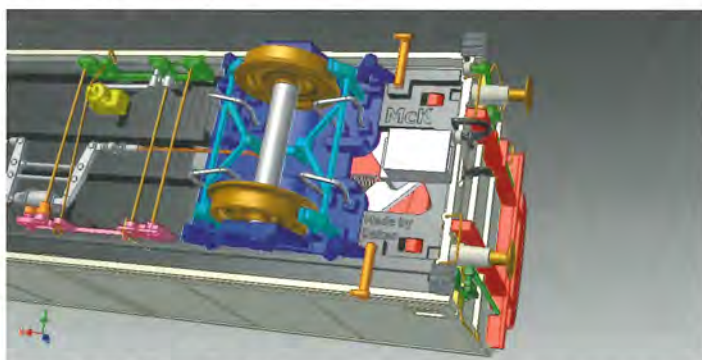
Den første prøvestøbning af Hbis. Foto Dekas-MCK.

dre dele i plast. Her er antallet af varianter ikke fastlagt endnu. Disse vogne forven-

tes i handelen i november i år. ■



CAD-tegning af Hios-v vognen. Tegning Dekas - MCK.



Som det ses, vil der være masser af detaljer på modellerne. Tegning Dekas - MCK.

Nyhed fra Fleischmann i spor N

Spor og baner kan glæde spor N-kørerne med, at der i årets løb kommer en helt aktuel version af Desiro – DSB's sidebanetog litra MQ – fra Fleischmann.

Modellen bliver udført i den seneste version, dvs. med røde sidemarkeringer ved dørene og også med den røde skive i forruden. Skiven markerer, at toget ikke kan samkøres med andre end de Desiroer, der også har denne røde skive. De to serier af litra MQ har hver deres styresystemer, men de kan dog sammenkobles mekanisk.

De to serier har numrene 4111-22 og 4123-30. I det ydre er de identiske, men

4111 har en "finesse", idet displayet med næste holdsted og "Standser"-meddelelsen siden indsættelsen i 2002 har været på tysk – "Wagen hält", kunne der stå, når man trykkede "stop". Også nummeret '4111' var påført med lidt anden typografi end de følgende serier.

Nummeret på den nye model bliver efter det oplyste MQ 4115. Destinationen skulle lyde på "Svendborg". Vi vil naturligvis gennemgå modellen kritisk, når den kommer på markedet. I forvejen har H0-folket for mange år siden fået den fremragende model fra Piko. ■



Desiro 4116 udveksler passagerer på Pederstrup trinbræt, den 23. oktober 2012. Foto Spor og baner.

Nyt fra Witzel

Poul-Erik Witzel har brugt vinteren til at lave en række fine, nye småting til modeljernbanen – eller til et diorama, for tingene behøver jo ikke kun at stå på en modeljernbane.

De to af nyhederne har dog umiddelbart 'indfødsret' på en modeljernbane. Den ene er en mobil kvægrampe af den type, som Erik V. Pedersen i de seneste to numre af Spor og baner har beskrevet. Kvægramper var jo førhen standardudstyr på landstationer, men i dag er der formentlig ingen bevaret.

Den anden nyhed er en dobbelt stationsbænk af træ med et meget højt 'ryglæn'. Denne type stationsbænke var især placeret på mellem-perroner på større stationer, hvor der således var siddeplads til begge sider. En fin

nyhed til banegården.

En tredje nyhed er en trækkærre, som man både kunne finde såvel på banegårde som på gader og stræder, markedspladser og lignende steder. Ofte gik en fiske- eller frugthandler rundt i gaderne og solgte sine varer direkte fra kærren – han kunne hurtigt slippe væk, hvis en politipatrulje skulle dukke op og bede at se næringsbrev eller stadhoudertilladelse – som han nok ikke havde! Alt i alt fine, nye småting i Witzels sædvanlige, gode kvalitet. Disse tre nyheder sælges i byggesæt – der er to bænke eller to kærre i et sæt, mens kvægrampen sælges enkeltvis. Der ud over har Witzel lavet nye, støbte postkasser i kunststof – der er fem i en pose. ■



Mobil kreaturrampe til mindre landstationer.



Perronbænke til større stationer.



Perronbænk på Århus H. i 'designperiodens tid' Foto Arkiv Witzel-hobby.



En typisk gadehandler – kommer politiet, er gadesælgeren hurtigt væk. Arkiv Witzel-hobby.



Trækvogne til fiskehandlere, markedspladser m.v.



Nye postkasser.

Nyt kartonbyggesæt fra Stangel

Stangel er et nyt firma på tilbehørsområdet herhjemme. Det er et polsk firma, der har specialiseret sig i arkitekturmodeller af karton – og herunder en række flotte byhuse. Den første model, som vi har bidt an med, er dog et lille ledvogterskur af

”træ”.

I pakningen ligger diverse ark karton og pap, der er laserskårne, som vi kender det. Delene er meget fine, men desværre ikke alle indfarvede – således kræver væggene, der er lavet af beige specialpap, en bemaling

med acrylfarver, mens andre dele er skåret af karton i passende farver. Der er vedlagt en noget summarisk byggevejledning på tysk med diverse tegninger.

De tynde trælister i sort karton skal limes uden på væggene – det er ret besværligt, da man helst skal undgå lim på de synlige flader. Muligvis kan man anvende spraylim, men det havde jeg ikke – og det fremgår i øvrigt heller ikke af vejledningen.

Desværre er flere af byggedelene – lægter, spær – skåret af stærkt flossende pap, så nogle af disse dele er ubrugelige – også selvom

jeg prøvede at ”imprægnere” delene med cyanolim. Heldigvis er de ”usynlige” (holder taget oppe), så det ses ikke, når musikken spiller. De øvrige detaljer – vinduer, karme, alarmklokke m.v. – volder det ingen problemer at montere, og et særligt clou er tagpappet, der skal dækkes af et tyndt lag uhyre fint pulver (smør hvid lim på og drys pulveret over. Skuret er af universel jernbanearkitektur og passer på alle anlæg op til vor tid. ■

Stangel art. nr. BS H0/036/01/K. Pris ca. kr. 100,-.



Delene til ledvogterskuret.



Tagdelene er desværre lavet af lagdelt pap, som flosser nemt.



Siderne skal beklædes med lodrette lister.



Skuret er næsten færdigt – der mangler dog ringeklokke og halvtag over døren samt sand på taget.

Steyr-rutebil i H0

Nu har Brekina/Starline kastet sig over Steyr-rutebilerne og sendt flere udgaver på markedet – dels en 'normal' rutebil, dels en slags last-rutebil – nærmest en overdimensioneret varevogn. Sådanne typer kørte der også nogle stykker af i Danmark, se bl.a. Arnold Andersens bog *"Fra Dampeløst til Dollargrin"*, hvori der er afbildet en Triangel-fragtbil fra Skagen af udseende som en rutebil uden sidevinduer.

Brekinas model er af type 380 & 480, i følge pakningen. Umiddelbart virker det som en fin og veldetaljeret model, men når man kigger nærmere på den, skuffer den noget, fordi ruderne er "anløbne". De er ikke glasklare, som det ellers er normalt, de minder om ruder, som

de blev lavet på plasticmodeller for 40-50 år siden og nærmer sig bølget råglas i udseendet. Det er desværre lige slemt forfra som bagfra, og Brekina kan ikke være denne kvalitet bekendt!

De påsatte detaljer – pejlstænger, lejder, bagagebærer m.v. – er støbt i plastic, men virker for kraftige, lige som de faststøbte detaljer (håndtag) ikke har vore dages skarphed og finhed i støbningen. Egentlig er det kun motorhjælmen med kølergrillen, der er faldet nogenlunde hæderligt ud. Til prisen kunne man dog godt have forventet, at gitrene på hjælmen havde været farvemæssigt markerede – røde eller blå gitre var normalen. Det er de ikke på modellen. En skam, da vognen ellers

kunne være interessant, og prisen skulle også lade formode, at der var tale om ypperlig kvalitet. Trods Steyr-modellens sjældenhed her i landet kunne den dog godt passe til en landlig scene i epoke III, måske især set bagfra.



En østrigsk postbus – næsten mægtig til Brekinas model. På kølergrillen stod 'Steyr – Daimler'.



Steyr-rutebilen havde en smuk og harmonisk formgivning.



En markant rutebilprofil – detaljerne er dog noget grove.



Rutebilen set fra siden – den har pæne proportioner.



Brekinas nye Steyr-rutebil – vinduerne er ikke ret vellykkede, og koblingen bagest meget grov.

Shinkansen i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Fra Spor og Baners korrespondent i Østen har jeg fået tilsendt det sidste nye Shinkansen-togsæt fra KATO. Togsættet på syv vogne er en model af Japans sidste nye Shinkansen Super Komachi E6, som blev taget i brug marts 2013.

Det opereres af East Japan Railway Company (JR East). Det befarer to linjer, Tohoku linjen fra Tokyo til Morioka med en max. hastighed på 320 km/t og Akita-linjen, som udgår fra Morioka stik vest mod havnebyen Akita. Her er hastigheden kun 130 km/t pga. niveauekrydsninger, til gengæld er den normalsporet.

Modellen

Togsættet ligger sikkert indpakket i en emballage, der åbnes som en bog, og kan hensættes på hylden blandt andre bøger, uden at konen opdager den. Ganske fikst! Sættet består som sagt af syv vogne herunder én motordel, der skal indkobles som den midterste vogn.

Koblingerne klikkes let og ubesværet sammen, de centrerer med styretappe, så vognene kobler tæt og meget korrekt efter forbilledet. Der er selvfølgelig en fjederfunktion, så den kan tage de

skarpe kurver. For afkobling skal man lige overvinde sig selv og bruge lidt kræfter for at trække dem fra hinanden.

Ale hjulene er af metal, motordelen har strømoftag på alle fire hjul på hver bogie samt træk på alle fire aksler.

"Komachien" blev prøvekørt på mit anlæg, på min almindelige strømforsyning kunne jeg dog ikke få den til at holde stille, jeg måtte prøve på en skinnekreds med en original Kato-transformator. Der viste den sine køreegenskaber ved langsom kørsel, uden ryk og stop var den nede i laveste rangerfart, og på mit anlæg kunne den køre over 300km/t i modelhastighed. Kun i mine R30 kurver satte jeg hastigheden ned.

Trods vognenes vægt på hver kun 21 gram kørte den uden afsporing, kun i et gammelt krydsskifte fra Arnold gik det galt. Katos hjul er i øvrigt væsentlig mindre end andre fabrikaters. Motordelen vejer 60 gram.

Kato holder den høje standard over hele linjen, køreegenskaber, detaljer, farver og påtryk er helt i top.

Om den så lever op til sit navn på Japansk, *Ono no Komachi* – skønheden – vil jeg lade være op til læserne at bedømme. ■



Den nye Shinkansen ser meget futuristisk ud.



Æsken med togsættet.



Motorvognenes front ligner lidt et fuglenæb.

**Slut op om
modeljernbanehobbyen
– støt din lokale forhandler**

Minebane fra Busch

Tekst og fotos Rolf Brems

Selvom minebanen har været på markedet siden 2010, hvor det af læserne af Eisenbahn Magazin blev kåret som årets tilbehør til modeljernbanen, er det ikke så kendt på den danske modeljernbanescene. Det har måske også den naturlige forklaring, at minedrift ikke har haft den store udbredelse her i landet. Måske var det oplagt at bruge sættet til at lave nogle af de mange andre former for smalsporsbaner, som førhen var almindelige.

Minesættet, som altså er i H0, består af en skinneoval med 6,5 mm sporvidde, som svarer til små 570 mm og altså tæt på de 600 mm, som ofte blev brugt. Skinnerne er Märklins spor Z og er altså en gængs vare, hvis man senere vil udbygge industribanen. Lokomotivet, som benævnes B360, er et akkumulatorlokomotiv, bygget til at betjene talrige miner rundt om i det tidligere DDR.

Modellen har træk på begge aksler, vejer blot 10 gram, og medfølgende i sættet er tre tipvogne, der hver vejer 1,5 gram.

Hvad der gør sættet unikt, er, at lokomotiv og vogne er udstyret med magneter nedenunder for at kunne overføre trækraften og blive på sporet. Det kræver selvfølgelig, at banen bygges over en modpol. Derfor medfølger der en 1 mm jernplade, som sporene skal lægges på.

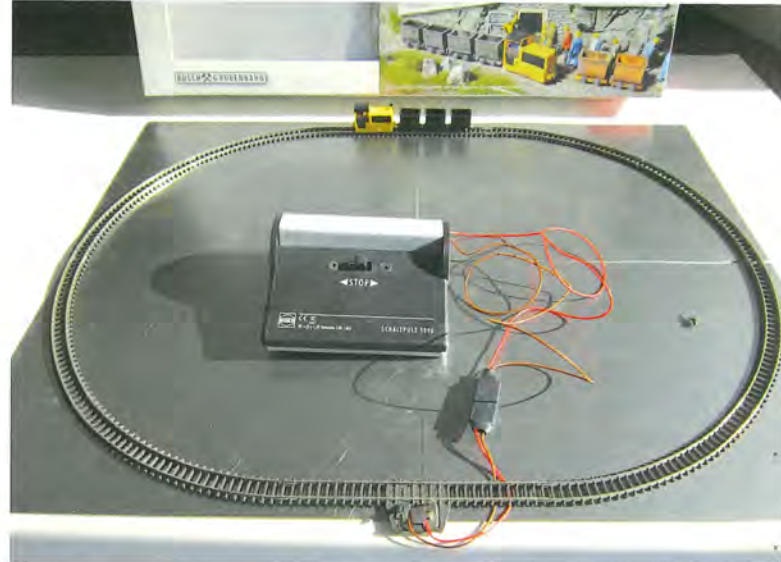
Magnetene er så kraftige, at man kan vende hele molevitten på hovedet, mens det kører.

Magneter kobler også materiellet sammen, ganske som man sikkert husker det fra Duplo- og Brio-togene, så vognene skal vende rigtigt. Lokomotivet kan koble i begge ender.

Toget drives af to 1,5 v batterier, som sidder i en lille styrepult med tre faste funktioner: frem, stop og bak. Det er selvfølgelig lidt forenklet, men fungerer godt, og hastigheden på 1 m/37 sek. svarer i virkeligheden til ca. 8 km/t.

Man kan jo selv sætte en transformator til i stedet. Dog skal man nok være opmærksom på, at den ikke må give mere end 3 volt, så det skulle kun være for at få en mere langsom igangsætning og kørsel.

Lokomotivet kører utro-



Sættet fylder ikke mere end 42 x 32 cm og kan næsten klemmes ind overalt.

ligt godt og stabilt, nærmest som et urværk. Det skyldes uden tvivl magneterne, som virkelig "suger" lokomotivet ned mod skinnerne, men også at det har en lav gearing. Motoren er en mikromotor. Jeg prøvede at lade det køre uden jernpladen under hele ovalen, det kunne dog stadig køre stabilt.

Faktisk er det magnetiske felt så stærkt, at det ikke kan køre væk fra underlagspladen. Det står og arbejder som en skildpadde, der bliver holdt i snor. Det hopper nærmest en centimeter, når det nærmer sig modpolen.

Hvis man har et større industrikompleks eller et ledigt hjørne, vil det være



Undervogn på lokomotivet, der har træk på begge aksler.



Akkumulatorlokomotivet med tre vogne.



Lokomotivet er ikke større end tobak for en skilling.

oplagt at lave en lille lokal industribane. Det kan klemmes ind på ingen plads, mindste radius er blot 10 cm.

Skulle man blive fristet til at en bygge en minebane – eller en anden lille industribane – kan jeg kun anbefale sættet. Busch er sluppet utroligt godt fra målet om at udfylde denne niche af hobbyen.

Det virker gennemtænkt og noget, man mener alvorligt, hvilket vil også afspejles i det efterhånden omfattende sortiment med forskellige vogne, tunnelportaler, læseanlæg, minelevator osv.

Busch art. Nr. 5000 Pris ca. kr. 1.050,-.



At køre med modeltog på loftet får nu en helt ny betydning...

Nyt fra Nürnberg

Årets Nürnbergmesse fandt sted, netop som Spor og baner skulle trykkes, så derfor er det kun ganske lidt, vi kan bringe nu. Topnyheden er Märklins nye NOHAB-maskiner i gedigen og meget fin metaludførelse, tynde håndbøjler, gennembrudte gittere, førerrumsbelysning m.m. Billederne viser

blot et par håndmodeller. Dertil kommer en ny, mere spinkel udgave af litra N med nr. 209 samt et CL-vognsæt.

ESU udsender den gamle Wismar-motorvogn fra DRG, som også Mariager- og Skagensbanen havde. ESU vil gerne lave SB-udgaven til det danske marked, men det kræver, at der

kommer et passende antal forudbestillinger – samt at kunderne accepterer lidt forskelle på fronten (bl.a. lanterneføring og -antal).

Fleischmann vil fremover lave flere danske vogne til spor N, og samme budskab kommer fra Märklin mht. spor H0. Forskellige andre producenter såsom Artitec,

Stangel, Joswood og O.S.Kar har også blik for det danske marked, så det skal nok blive interessant at se, hvad disse firmaer har i ærmerne. Joswood lancerer f.eks. en lille, dansk kiosk i lagerskåret karton. Mere kan det ikke blive til i dette nummer.

fs



De nye NOHAB-modeller blev fotograferet livligt.



Silberlinge i Danmark

Inden for de sidste par år har Piko og Roco udsendt nye serier af 'Silberlinge', de tyske nærtrafikvogne med polerede aluminiumssider. Vognene dannede på sin vis basis for DSB's Bn-vogne. Silberling-vognene har imidlertid også kørt her i landet – og ikke kun lige over grænsen i Padborg og Tønder. Spor og baner har modtaget nogle interessante billeder fra den periode i 1980'erne, hvor Silberling-vognene kunne ses på de danske strækninger.

På det første billede ses en sydgående Mo 1986 med en Silberling og en udenlandsk godsvogn afvente krydsning med det nordgående tog i Ringkøbing. Det nordgående tog er netop ankommet, og de rejsende strømmer hen til det. Det er sommer, året er 1975, men det sydgående tog er ikke med i vinterkøreplanen 1975/76, så det må være ophørt senest ved vinterkøreplanens ikrafttræden den 28. september 1975. Det modkørende tog kan være tog 651 fra Esbjerg til Struer, der netop har ophold fra 16.37-16.38 her i Ringkøbing. Bemærk de henstillede vogne i spor 2. Billedet stammer fra Asger Christiansen.

I juli 1982 cyklede Hans Peter Christensen nogle ture i det flotte, østjyske landskab og fotograferede, hvad der tilfældigvis kom forbi mellem Århus og Skanderborg. "Nordpilen", der kørte mellem Århus og Hamborg, blev visse dage forstærket med en forløber denne sommer,

og Hans Peter fik fotograferet både det sydgående som det nordgående ved Stilling nord for Skanderborg. På det første billede kommer MY 1142 susende med fire-fem Silberling-vogne for sydgående, og man kan rigtig fornemme farten på den blå dieselrøgfane. I det varme sommervejr må det have været ret ubehageligt at køre i disse vogne, der så vidt det erindres havde plaatsæder. De fleste vinduer er lukket, for det har nok heller ikke været behageligt at få lungerne fyldt med dieselos.

Det sidste billede viser den nordgående "Nordpil", også ved Stilling, og her er det 1137, der trækker de fem sølvskinnende vogne. Anden vogn i rækken er en kombineret 1/2 klasses vogn, genkendelig på den gule stribe under vinduet samt de fem vinduer i midterafdelingen af vognen. Bemærk, at Hans Peter lige netop har fået afstandstavlerne (til højre) og hovedsignalet (til venstre) med i billedet – og nyd det skønne sommerlandskab – rigtig modeljernbaneegnet!

fs



Mo med Silberling og en enkelt, udenlandsk godsvogn i Ringkøbing en dag i sommeren 1975. Foto Asger Christiansen.



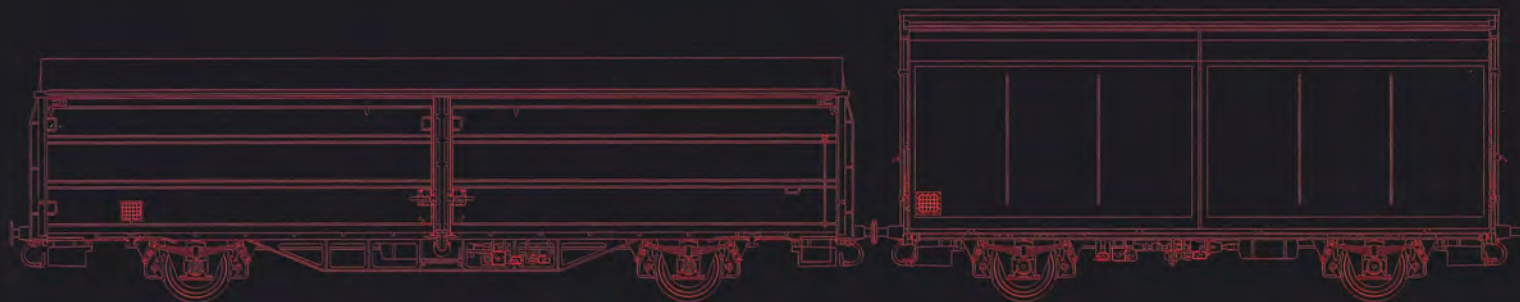
Nordpilen med MY 1142 for sydgående ved Stilling en sommerdag i 1982. Foto Hans Peter Christensen.



Få minutter senere kom den nordgående Nordpil med MY 1137 forbi Stilling, hvor Hans Peter Christensen også fik den i "kassen".

DSB Hbis og DSB Hios-v

To 2014-nyheder fra McK



100 % danske vogne – rigt detaljerede – undervogne af metal – fjedrende puffere – håndbøjler af metal – ætsede trin – udviklet af Dekas for McK



Første prøvestøbning af DSB Hbis

Vognen forventes på markedet i juni 2014, i 4 bemalingsvarianter og med 12 forskellige driftsnumre

McK

Dekas

Løsdele til personvogne

Rullelejer til CR / CRS (1:87)

DK-A-2006

Vejl.
udsalgspris

149,-



x 4



x 4

Lev.
klar

Rullelejerne støbt i bronze til CR/CRS vogne. Man filer det eksisterende leje og sko af så bogiesiden bliver flad. Derefter bores et hul pr. leje og man presser/limer de nye lejer på. Sættet er komplet til 1 vogn, dvs. med 4 højre og 4 venstre lejer.

Overgangsplader (1:87)

DK-A-1056

Vejl.
udsalgspris

59,-



x 2

Lev.
klar

Overgangsplader i støbt lost-wax brønze. Pladerne har pinde til montage i huller på vognkassen og til montage i harmonikaer. overgangspladerne kan bla. bruges til CP, CO, CM, Rystevogne m.fl.

Bremsspindel (1:87)

DK-A-1057

Vejl.
udsalgspris

59,-



x 2

Lev.
klar

Bremsspindel med krone/spids hjul, støbt i lost-wax brønze. Spindlen monteres i 2 huller i vognkassen. Sættet indeholder 2 stk. Spindlen kan bla. bruges til CP, CO, CM, CR m.fl.

Dekas

NYE DSB MX & MY

HELJAN

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!

NY LYD
ESU LokSound v 4.0

21 pin stik - Individuel lyssætning (både rød og hvid)



43403 - DSB MX 1005 (III) DC m. lyd
43404 - DSB MX 1005 (III) AC m. lyd



43413 - DSB MX 1013 (IV) DC m. lyd
43414 - DSB MX 1013 (IV) AC m. lyd



44503 - DSB MY 1156 (IV) DC m. lyd
44504 - DSB MY 1156 (IV) AC m. lyd



44513 - DSB MY 1114 (IV) DC m. lyd
44514 - DSB MY 1114 (IV) AC m. lyd



MX & MY FORVENTES UDGIVET ANDEN KVARTAL AF 2014

PR STYK
KUN

2.495,-

Udgives kun med lyd

Produktionen af busserne er snart klar - husk at afgive din bestilling!



3000 DSB Bus - (Skælskør) Nr. 785
3001 DSB Bus - (Valby) Nr. 783
3002 DSB Bus - (Sønderborg) Nr. 790

PR STYK
KUN 399,-



3010 DSB Bus - (Århus) Nr. 846
DSB Bus - (Viborg) Nr. 849
3011 DSB Bus - (Vejle) Nr. 853
DSB Bus - (Herning) Nr. 855

SÆT
KUN 699,-



FØLG SENESTE NYT PÅ WWW.HELJAN.DK ELLER [FACEBOOK.COM/HELJANAS](https://www.facebook.com/HELJANAS)