

www.banen.dk

banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad

opdatering **128**



DET RØDE LYNN





DET

Et 5-vognssæt af DSBs MA-lyntog er kommet i handelen som HO-model fra Roco. Det er ti år siden, Roco første gang fremstillede et dansk 4-vognssæt og dobbelt så længe siden, at firmaet første gang fremstillede den tyske version af toget, VT 11.5, TEE (Trans Europe Express). Det er derfor en gennemprøvet version af modellen, der nu sendes til forbrugerne i hhv. jævn- og vekselstrøm med lyd og desuden som digital -



ROCO

Af V. Hribar

ROCO har nu udsendt en model af Ma-lyntog, der vil huskes som et af de mest komfortable tog, som har kørt i Danmark.



Motorvognen måler 230 mm og vejer 495 gram.





RØDE LYN



FOTOS: DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Jernbanemuseets MA 460 er driftsklar og er jævnligt ude at køre.

naturligvis. I forhold til den oprindelige tyske TEE er danske MA-lyntog lavet en del om. Motorvognene har fået en dansk 'snude', det samme gælder styrevognen og spisevognen, som i den nye, røde ver-

sion 'optræder' som kioskvogn (BMk). Det, som ikke er ændret i forhold til den oprindelige model, er nitterne. Det er ikke sket til glæde for mulige 'nittedællere', men udelukkende fordi det ellers



MODELFOTOS:
VIDO HRIBAR

*Motorvogn
MA 469
med AM
507 per-
sonvogn.*



MA 460 på Københavns Hovedbanegård
 FOTO: WIKIPEDIA

*Kioskvogn MbK
 533, tidligere
 MR 533 (restau-
 rant)*

*Vognenes læng-
 de 21 cm og
 vægt 110 gram*



*Den samme
 MBk 533, blot
 fotograferet
 fra den mod-
 satte side*

*Nedenfor:
 BM 523 2.kl.
 personvogn.*

ville være nød-
 vendigt med
 en ændring af
 støbeformen,
 hvis nitterne
 skulle fjernes.
 At beholde nit-
 terne var altså
 et nødvendigt
 kompromis, og
 det kan man
 leve med, når
 alt det andet er
 i orden.

Vi har foto-
 graferet model-
 len som den



Styrevogn MS 486



FOTOS: DANMARKS JERNBANEMUSEUM

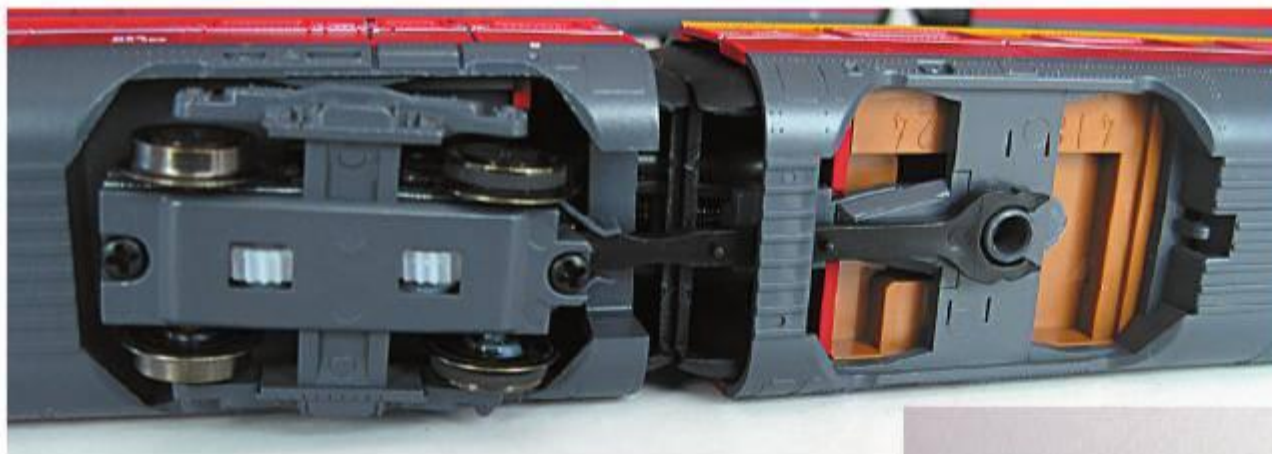
Motorvogn MA 469 og styrevogn BS 486 med Scharfenberg-kobling-dummy.



'Sølvpilen' er et af de mest komfortable tog, som har kørt i Danmark - Her Jernbanemuseets MA 460.

fremtræder, når den er taget op af den solide med sort skumgummi forede papæske. Derfor har vi ikke monteret diverse håndbøjler, som er vedlagt til selvmontering.

op af sit leje, anbringer stangen, idet man sammenkobler to vogne, hvorefter man sætter bogien tilbage på plads. Det er såre enkelt især i forhold til den omstændelige oprindelige TEE-løsning.



Man fjerner bogien, sætter koblingsstangen på og stikker bogien på plads igen. Så enkelt er det...

SIMPEL SAMMENKOBLING

Det, som man ellers bør lægge mærke til, er sammenkoblingen af togstammen. Den sker mekanisk ved hjælp af vedlagte 'stangkoblinger'. Man trækker bogien

Til venstre: Håndbøjler, de skal monteres. Til højre: Stænger nemt at anbringe som koblinger.



*Vulsterne følger
sporets krumning.*



Da der ved MA-lyntog som regel er tale om sluttede togstammer á firevogns 'halvtog', er det en udmærket løsning. Efter sammenkobling af vognene slutter vulsterne tæt, og de forbliver tætte uanset om togstammen holder på en lige strækning eller i en kurve. Vulsterne kan vippe til begge sider og følger således vognens bevægelser, idet kontaktfladerne forbliver samlede. Trist at Roco ikke fulgte samme opskrift, da de genudsendte VT 12.5. Togsættet med de fem enheder er ikke umiddelbart beregnet til sammenkobling med et andet halvtogsæt, men det kan godt lade sig gøre, idet Scharfenberg-koblingen på BS-vognen sidder i en NEM-koblings-skakt og kan udskiftes med en normkobling. Hvis to togsæt skulle kobles sammen, ville toget være over to meter langt, og det vil næppe være noget, der var særligt egnet til kørsel andre steder end på et stort klubanlæg.

ET GENIALT KONCEPT

Rocos seneste MA-togsæt består som sagt af motorvogn ltr. MA 469 og fire vogne. Det er ltr. AM 507, BMk 533 (kiosk), BM 523 og BS 486 (styrevogn). Et normalt ottevognstog (eller to halve tog) var oprangeret med MA-AM-BR-BS + BS-BM-AM-MA.

Det geniale ved den danske version af toget var, at det kunne deles midtpå, således at det ved ankomst til Jylland kunne deles i to, hvorefter de halve tog hver kunne fortsætte til deres respektive bestemmelsessted.

Desuden passede togets længde til

Storebæltsfærgerne, idet de også kunne deles ved ombordkørsel og samles efter ilandkørsel.

Den opmærksomme læser vil sikkert spørge, hvorfor har Roco udsendt et 5-vognssæt, når man normalt har satset på 4-vognssæt - var det for at sælge flere vogne? Nej, men fordi DSB med en ekstra vogn havde mulighed for at øge antallet af vogne til fem.



*Alt er tilladt - også en sølvfarvet
Bmk-vogn i 5-vogns togsæt. Vi
anbefaler 'banebøgers' »Fra Lyntog
til Intercity« af John Poulsen*



Vognene slutter tæt også i kurverne takket være de snedig konstruerede 'vulster'.

TI KOMPLETTE HALVTOG

DSB har i alt indkøbt 11 motorvogne (MA), 11 mellemvogne til første klasse (AM), seks mellemvogne kobineret anden klasse og restaurant (BR), senere kiosk (BMk), men kun ti styrevogne (BS), så der var enheder i reserve, men der var kun 10 komplette halvtog, forklarer museumsinspektør Jørgen Larsen, Danmarks Jernbanemuseum i Odense.

Togene var normalt formeret MA-AM-BMk-BS + BS-BM-AM-MA. Der kunne være andre kombinationer, og det ene tog kunne forstærkes med en ekstra vogn, hvis der var behov for det. På de store jernbanefærger kunne der godt være fem vogne...

MA-lyntoget er fremstillet og leveret i årene 1963-66. Motorvogne med 12 cylindrede Maybach dieselmotorer med turbolader (1100 hk plus hjælpemotor) er fremstillet hos MAN (Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg) i Nürnberg, mens personvogne kommer fra LHB (Linke, Hoffmann & Busch) i Salzgitter, mens

spisevogne blev bygget hos WGM (Wegmann & Co.) i Kassel.

Togene var oprindeligt røde, men blev i 1984 malet sølvfarvede og derfor i folkekunde kaldt for 'Sølvpilen' eller 'Staniolekspressen'. De nåede at køre indtil 1990, hvor de blev udrangeret - motorvognene endte på Centralværkstedet i København, mens togstammerne blev slæbt til de mange ledige spor på Rødby Færge station, hvor de forgæves ventede på en køber.

Hvad skete der med de vogne, som var forbilledet for Rocos togsæt?

Motorvognen MA 469, der var fra 1966, blev udrangeret den 5. 2. 1990, trukket den 2. 8. 1992 til Gedser og foræret til Polens første privatbane LKR (Lubuska Kolej Regionalna) sammen med resten af de ni halvtog.

SAMMENSTØD PÅ FYN

AM 507 fra 1965 blev totalskadet i 1967 og udrangeret. Det skete, da to MA-lyntog stødte sammen mellem Odense og




FOTO: JAN LUNDSTRØM

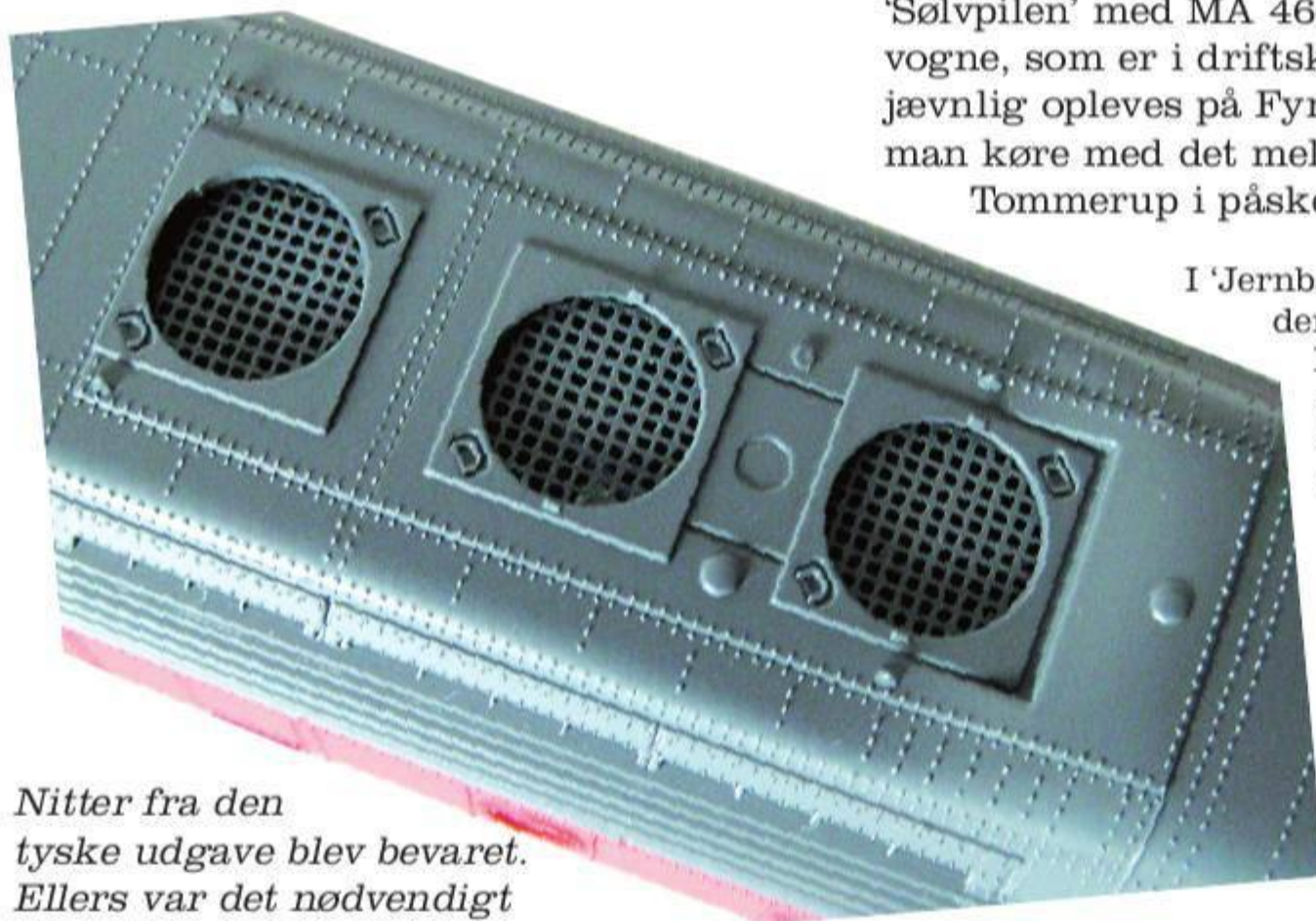
Marslev, hvor 11 personer blev dræbt og over 80 kvæstet. Sammenstødet skete efter, at 'Sydvestjyden' (MA 464-AM 501-BR 533-BS481 + BS485-BM 523-AM503-Ma 489) fik maskinskade og holdt på strækningen vest for Odense. Det efterfølgende lyntog, 'Nordjyden' (Ma 465-AM 507-BR 530-BS 489 + BS 483-BM 522-AM 504-MA 460) ramte det holdende tog med 80 km/t med katastrofale følger. Ulykken skete på grund af en misforståelse mellem FC (fjernstyringscentraen) og 'Nordjydens' lokomotivfører.

BMk 533 fra 1963 blev bygget om på CV i København i 1977 og udrangeret i 1992. Også BM 523 sammen med BS 486, der begge var fra 1966, led samme skæbne, idet også de blev foræret til LRK i Polen i 1992 og ophugget i 1995.

DET POLSKE 'EVENTYR'

Lyntogenes polske eventyr varede kun kort. Det, som var tænkt som en folkegave til nabolandet i øst, der genvandt sit frihed ved østblokkens sammenbrud, endte som et fiasko. Forudsætningerne for succes manglede fra begyndelsen, for det private polske selskab havde de fleste odds imod sig. Nok var lyntogene gamle og krævede vedligeholdelse, men de polske statsbaner, PKP, gjorde også alt for at modarbejde det uerfarne LKR (Lubuska Kolej Regionalna), som de beskyldte for at stjæle deres kunder. PKP truede endda personalet for ikke at arbejde for LKR. 'Staniolcigaren', som polakkerne kaldte MA-togene, kørte fra 23. maj 1993 til 1. februar 1994, da selskabet gik konkurs.

Heldigvis har man bevaret et halvtog på Danmarks Jernbanemuseum. Det er 'Sølvpilen' med MA 460 og tre mellemvogne, som er i driftsklar stand. Det kan jævnlig opleves på Fyn - sidst kunne man køre med det mellem Odense og Tommerup i påsken. 



Nitter fra den tyske udgave blev bevaret. Ellers var det nødvendigt at ændre støbeformen.

I 'Jernbanen' nr. 7/2003 står der mere at læse om MA-lyntog og det polske eventyr. Vil du se spredte videoklip fra MA-kørsel i både Danmark og Polen kan det gøres via et link på www.banen.dk, hvor der er en polsk TV-udsendelse om LKR og lyntogene. Desværre kun med polsk tekst.



NYT FRA HELJAN



Lollandsbanens B 78 i det flotte 1980'er design som Heljan-model i skala 1:87. Vognen har været hos LJ i få år inden den gik tilbage til DSB.



MODEL FOTOS: VIDO HRIBAR

Heljan har igen overrasket - denne gang ved at udsende en privatbane personvogn samt DSB litra Bhj personvogn

Danske privatbanegodsvogne er ikke længere et særsyn på et mj-anlæg. Det er til gengæld personvogne bortset fra HFHJs, der er udsendt et par gange før. Nu er turen kommet til Lollandsbanen, idet Heljan har udsendt LJ litra B 78 - en 2. classes personvogn fremstillet hos Scandia i Randers i 1939 som DSB litra Cb 301. Før den endte hos LJ, blev den i

1969 omlitret til Bhj. Hos Lollandsbanen blev den malet om i flot rød farve med en hvid stribe under vinduerne samt navnet Lollandsbanen på siden, så ingen kunne være i tvivl om, hvor toget kom



Læg mærke til de mange flotte påskrifter.



DSB 50 8629-24 305-8 i Struer - den vinrøde farve udsat for vind og vejr er noget falmet.



DSB litra Bjh med masser af detaljer - alle smådele sidder fast

fra. Til trods for anskaffelsen af Y-tog i 1965 måtte man stadig køre med lokomotivtrukne persontog. Den anden vogn, man også købte ved samme lejlighed, var magen til, blot med et andet nummer - Bhj 306 ligeledes omlitreret i 1969 fra litra Cb. De to stålvogne kom ud at køre som B 78 og B 79. Det var dog kun kort tid, de to vogne fik på Lolland-Falster, fordi B 78 allerede i 1986 gik tilbage til DSB, idet den blev overdraget til Danmarks Jernbanemuseum, hvor den forhåbentlig får et langt liv som Cb 1101.

Det er nogle flotte modeller, Heljan har fremstillet, og selvom DSB Bjh tilyne-



Vognene er udstyret med standard A-koblinger, der kan skiftes ud med kortkoblinger efter eget valg.

ladende ikke har kørt i samme tog hos LJ B 78, så klæder den lyse LJ 80'er røde og DSB vinrøde hinanden på modelbanen. Den vinrøde DSB Bjh 50 86 29-24 304-1 findes ikke længere i det virkelige liv - den blev udrangeret allerede i 1983. Sådan forgår alverdens herlighed, men tilbage på modelanlægget står altså to flotte Heljan-modeller.

I forhold til de moderne personvogne har vognene i epoke III nogle mere håndterlige dimensioner med en længde over pufferne på 250 mm (21,72 m i virkeligheden) og bogier med akselafstand på 3 m eller 35 mm i H0. Med sin vægt på 135 gram - 34,3 ton i virkeligheden - ligger de godt i sporet. Det, som kan glæde en

udtjente Ms-lyntog og i nyere tid en IC3 for de morgenduelige rejsende, kan man i dag komme direkte til København H med den driftige 'Bus Madsen', som kører til hovedstaden flere gange om ugen. Fremskridt? Det er ofte midre omstændeligt og direkte med Madsen, og der er stadigvæk personlig betjening, også når du skal købe din billet!

Der er ingen godstrafik og har længe ikke været det på Nakskov station. Godtnok holder der en Mx'er på et sidespor, men den venter nok mest på næste års sne, for NoHab'en er god at have til at holde skinnerne ryddet, når de lette IC2-tog ikke kan klare snedriverne.

Den tilbageværende industri har fra-



Kortkoblinger kan monteres i stedet for de klassiske A-koblinger, som er monteret fra fabrikken.

modelentusiast mest, er, at alle smådele, der ofte skal sættes på, når vognen tages op af æsken, i Heljans tilfælde *ikke* skal limes på - de sidder godt fast allerede fra fabrikken.

Som det fremgår af vores billeder, er påskrifterne mange og trykt rent og tydeligt. Koblingerne er de klassiske A-koblinger, og de kan skiftes ud med kortkoblinger. De to personvogne er med sidegang og ni kupéer, hvor der er plads til 72 rejsende...og der er toilet i hver ende.

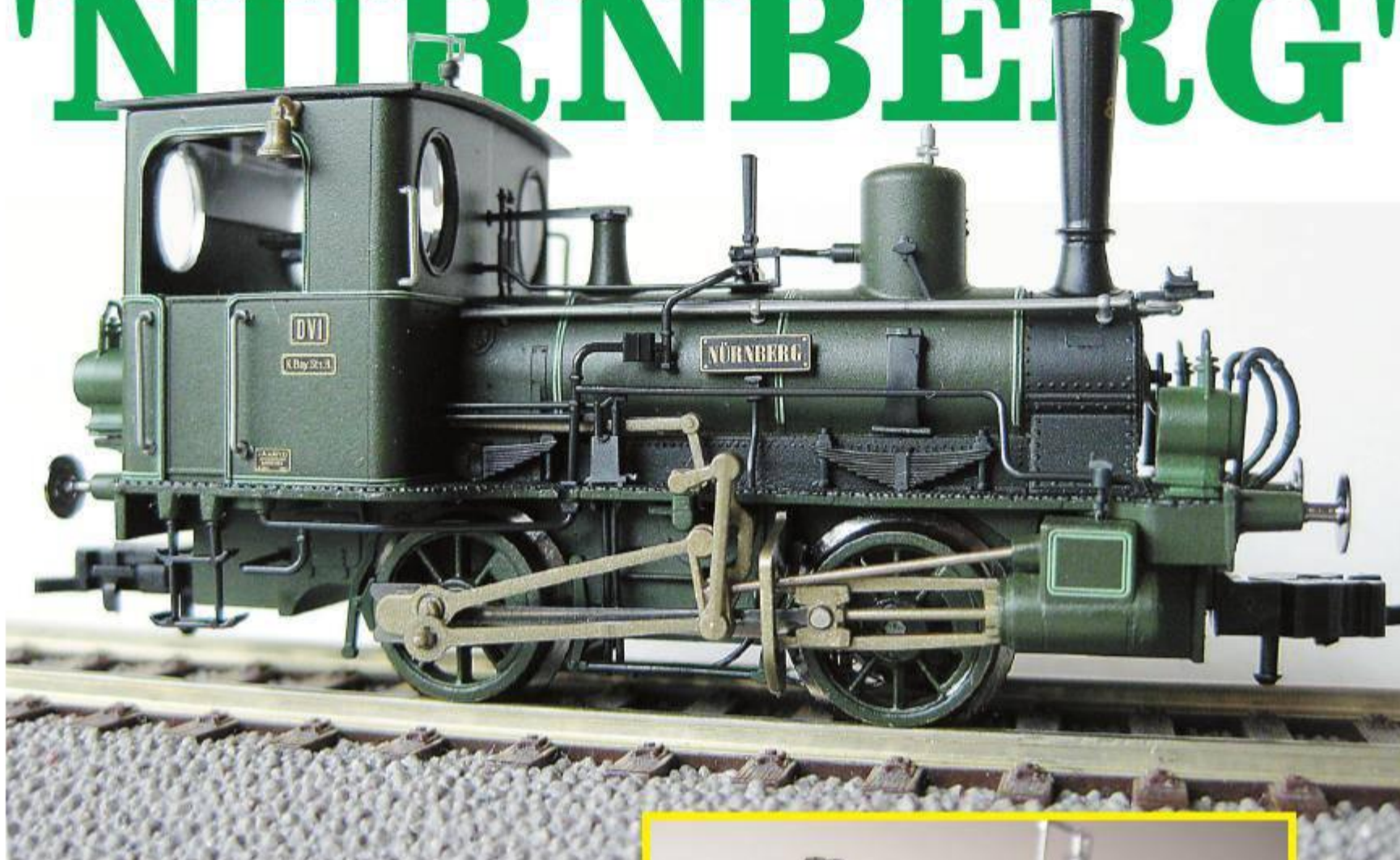
I dag står der ikke længere Lollandsbanen på IC2-sættene, der kører Nakskov-Nykøbing F. Nu hedder det Regionstog, og de har også internet-forbindelse! Hvor man i 'gamle dage' havde direkteforbindelse til København med de

valgt jernbanen, og sukkeret køres herfra i store lastbiler. Jernbanesporet til sukkerfabrikken hører op lige ved fabriksporten, og forbindelsen til havnen er pillet op.

Sporene på selve havnen blev der for en stor dels vedkommende lagt asfalt på, da Dronningen besøgte byen for nogle år siden. Asfalteringen forklarede man med, at damerne ikke så gerne skulle knække deres høje hæle, når de kom på havnen for at tage imod Regentparret. Der er mange gode undskyldninger - her var så en af de mere morsomme fra byen, som engang var Lollands hovedstad. Det er den ikke længere, for rådhuset ligger nu i Maribo.

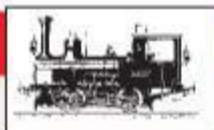
VIDO HRIBAR

'NÜRNBERG'

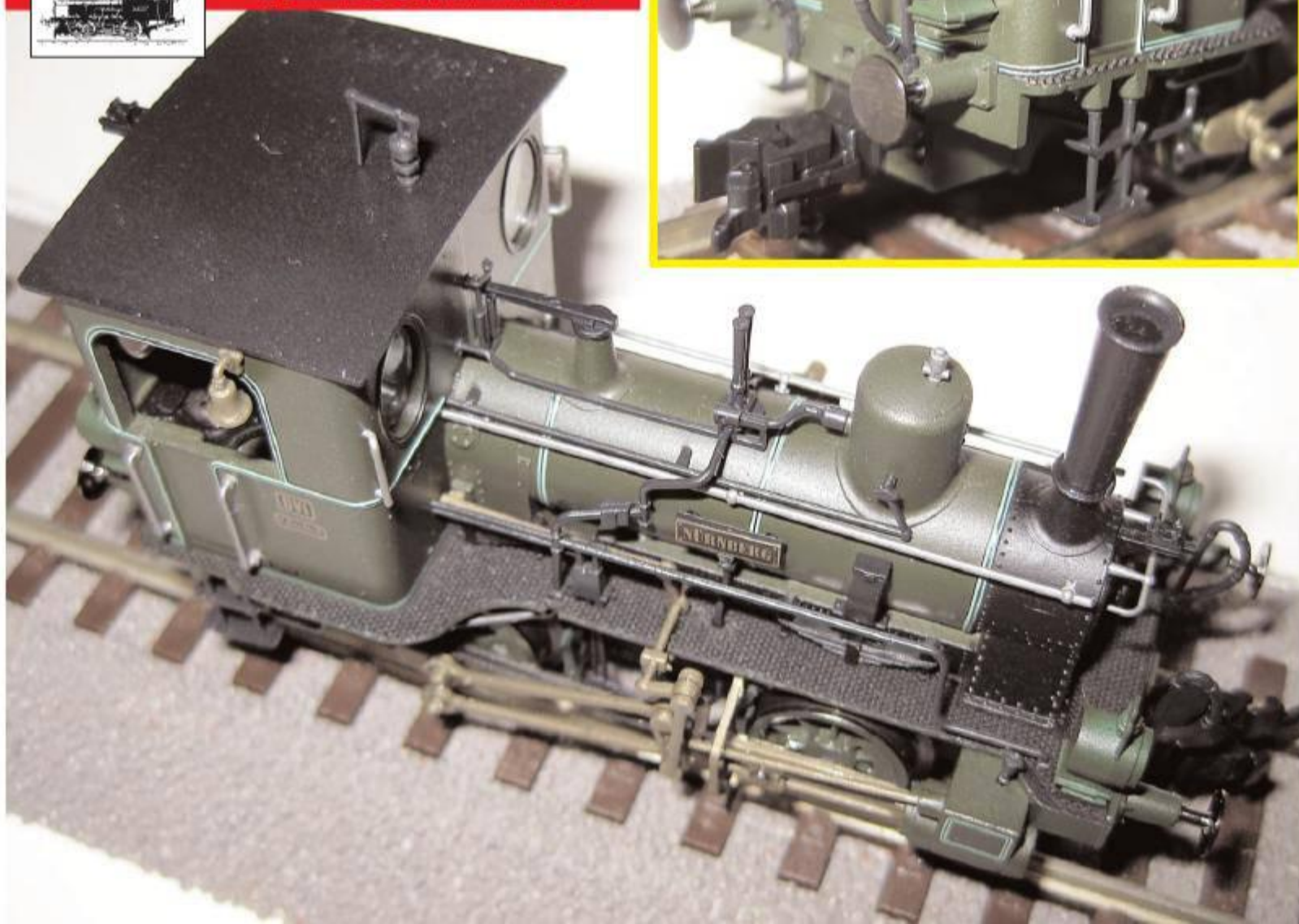


D VI

Fleischmanns nyhed, 'Sorte Anna's arvtager, grønnes i al sin pragt som bayersk epo. I lokomotiv D VI.



FLEISCHMANN





Kongelig bayerske statsbaners (Kgs. B. Sts. B.) damplokomotiv 'Nürnberg' type D VI fra epoke 1, er kommet som model i HO (1:87) fra Fleischmann. Det tokoblede lokomotiv, som er en 'arvtager' efter den let overdimensionerede legetøjsmodel 'Sorte Anna' er på en måde en flot opdatering, som nok vil finde vej til mange (ikke bare tyske) anlæg, ikke mindst som museumslokomotiv 'Nürnberg', som i dag opbevares på jernbanemuseet i Neustadt (Weinstrasse). Oprindeligt blev lokomotivet annonceret som 'Berg', men dukkede i første omgang op som et museumslokomotiv 'Nürnberg'. Det har sikkert en eller anden logisk (produktionsmæssig) forklaring, vi ikke kender.

MAFEI OG KRAUSS BYGGEDE

Epoke 1 type D VI er i årene 1880 til 1883 fremstillet hos Mafei i 30 eksemplarer, og yderligere 23 andre er bygget hos Krauss i de næste 10 år indtil 1894. Det er første gang, fodpladen og Hardy-luftbremsen blev anvendt på bayerske lokomotiver. Nogle maskiner - som vores model - havde en dør i førerhusets bagvæg, ligesom sandkasser blev placeret under fodpladen mellem de to aksler. På de første 44 lokomotiver var der ingen udvendige kulkasser eller vandtanke - kullene havde man i



førerhuset og vandet i en beholder anbragt indenfor lokomotivets bundramme. De sidstbyggede ni lokomotiver fik imidlertid en kulkasse og vandtank på de respektive sider af kedlen. Dermed blev vandmængden, som det kunne optage, øget fra 1,8 m³ til 2,3 m³ og kulbeholdningen fra 0,5 ton til

Museumslokomotivet 'Berg' kan ses på jernbanemuseet i Neustadt (Weinstrasse)

0,8 ton. Lokomotivtypen - i alt 26 maskiner - blev i 1925 overtaget af DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) som litra 98.75. Af de 26 lokomotiver var de fem med kulkasse og vandtank i siden. I de kommende år blev de dels skrottet og dels solgt som fabrikslokomotiver. Således

endte nr. 83 'Berg' (DRG 98 7508) på en tørvefabrik i Raubing, Oberbayern, hvor det først i 1964 blev taget ud af drift. Ind i mellem blev det også brugt ved diverse filmoptagelser. I 1966 blev det erhvervet af DGEG (Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte / Tysklands jernbanehistoriske selskab) og kan i dag ses på DGEG-jernbanemuseum i Neustadt (Weinstrasse).

Samtidig med, at Fleischmann udsendte den bayerske supermodel, udsendte de også en hobbyudgave af modellen, som der-



med sit sparsomme gangtøj og mangel på diverse påsatte smådele 'slægter' på fabrikkens 'Sorte Anna', der kom for snart mange år siden, på. Til forskel fra supermodellen er her vandtank og kulkasse med, idet modellen er forklædt som Deutsche Reichsbahn 98 7524. Det er den billige legetøjsversion, som vi håber senere kommer i en mere detaljeret version.

Vores bayerske model måler 79 mm over pufferne og vejer 95 gram. Lokomotivet er udstyret med motor, som ikke kræver særlig vedligeholdelse og heller ikke udskift-

FLYDEBRO-LO

I jernbanens barndom var det ikke altid lige nemt, når floder skulle passeres - I 1867 vandt tyskerne guldmedalje for deres flydebro over Rhinen

Disse små lokomotiver som det bayerske D VI blev i 1920'erne brugt som såkaldte 'flydebro-lokomotiver' ved Speyer og Maximiliansau, hvor togene skulle føres over Rhinen, som allerede da

havde betragtelig skibstrafik. Den første bro på stedet blev anlagt i 1840 og var åbnet for landevejstrafik. Den bestod af 34 skibskrog, hvorpå der blev monteret en vejbane. Den var 276 meter lang og kunne bære op til fire ton. Når skibe skulle passere, fjernede man blot bestemte broafsnit.

Noget mere kompliceret var da man i 1862 anlagde Maxaubahn mellem Karlsruhe og Maxau, som skulle forbindes med en ny gren af Pfalziske Maximiliansbahn Winden-Wörth-Maximiliansau, hvorved det blev nødvendigt at

krydse floden.

Man byggede videre på den eksisterende løsning, idet man for første gang i Europa ville anlægge en flydende kombineret vej- og jernbanebro. Det var brobyggernes og jernkonstruktionernes århundrede, så den tekniske løsning vandt guldmedalje på verdensudsillingen i Paris i 1867. Det var et stykke pionérarbejde på samme måde som Eifetårnet, der blev bygget i samme periode. Flydebroen blev indviet i 1865 og erstattede den oprindelige flydebro fra 1840.

Den nye bro var 363



Hobbyudgaven af Fleischmanns model af DRG 98 7524 - nedenfor Fleischmanns 'Sorte Anna', der ofte blev ombygget til DSB litra Hs

er noget at råbe hurra for - f.eks. 'Den 16-polet stik på dekoderen med hensyn til kodningen ben stak ud i grænsefladen'. Det giver ingen mening! Så hellere det tyske: *Den 16-poligen Stecker des Decoders unter Beachtung des Kodierungspins in die Schnittstelle stecken.* Eller på engelsk: *Plug into the interface the 16 pin connector of the decoder with respect to the coding pins.* Det er i hvert fald til at forstå frem for det 'google-danske', som er helt hen i vejret!

Modellen skifter lyset - hvidtlysende dioder! - med kørselsretningen. Der er igen friktionsringe på hjulene, men ikke desto mindre kan modellen trække 20 aksler på vandret spor.

ning af kulbørster. Derfor er der heller ingen grund til at skille modellen ad - med mindre man skal installere Rocos decoder (NEM PluX16).

Desværre har man i vejledningen googlet sig til en dansk oversættelse, som ikke

På www.banen.dk kan du via et link se videofilm med prøvekørsler af D VI, dels på et privat mj-anlæg, og dels kan du beundre modellen på MEC Fuldas klubanlæg. God fornøjelse!

LOKOMOTIVER

meter lang, hvoraf 234 meter udgjorde selve broen, mens 129 meter på begge sider var tilkørselsramperne. Broen bestod af 34 pontoner, hvorpå 12 vejbanestykker blev monteret - deraf kunne seks fjernes for at give plads til skibstrafikken. Jernbanesporet lå midt i vejbanen og var af samme grund delt i to. Vandstanden ændrer sig hele tiden og derved også flydebroens højde i forhold til jernbanesporet i land. Det betyder at toget kørte enten op eller nedad bakke når det skulle køre over tilkørselsramperne. Ved lavvande skulle toget overvinde hhv. et fald på 3,5

pct. eller en stigning på maksimalt 3,3 pct. ved højvande, idet broen i sidste tilfælde lå højere end flodbredden.

Da broen ikke kunne bære mere end 101 ton, havde man brug for særlig lette lokomotiver, der skulle trække tog over på den anden side. Bro-lokomotiverne måtte derfor ikke veje meget mere end 22 ton, og derfor var D VI-lokomotiver særdeles velegnede. Togstammen, der skulle bringes over floden, blev derfor delt til højst fem vogne ad gangen, bragt over til den anden bred, hvor det overtog af et mere 'normalt' lokomo-

tiv. Da de lette brolokomotivers trækraft ikke var særlig stor, kunne der ved lavvande opstå problemer, idet lokomotivet ikke kunne trække toget op ad den stejle rampe. Således blev overgangen ved lejlighed lukket i to timer for vejtrafikken, da det tog tid at få hele toget over på den anden flodbred. Under isvintre lukkede man helt for trafikken og sejlede pontonbroen i havn.

I dag fører en to-sporet stålbro over floden - indviet i to omgang, hhv. 29.4.1991 og 12.5.2000, og skibstrafikken passerer uhindret under broen.

Gratis glæder

Tidsskriftet **banen** udkommer ikke mere i trykt form. Arbejdsbyrden blev for stor. Diagnoserne skal jeg ikke trætte læserne med, men det eneste fornuftige var at stoppe, mens legen var god, for ellers ... Selvom det var svært at sige farvel til **banen** og de godt 2700 betalende læsere, var det den eneste rigtige løsning. Videreførelse af bladet ved salg? Den gik ikke.

Jeg har fået mange reaktioner i form af breve og mails - læserne var kede af det, men alle havde forståelse for beslutningen. Helbredet kom i første række. Tusind tak for forståelsen! Pludselig fri for deadlines og fri af stress, med tid til **at lege med tog** i stedet for at slæbe pakker med blade eller ærgre mig over de eksemplarer, som postvæsenet forliste ... Som presset aftog, blev et par af diagnoserne elimineret, et par andre stillet i bero, mens resten fortsat skræmmer i baggrunden, men ...

Man havde det som en gammel cirkushest: Når den hører orkestret spille, begynder den af danse. Når nyheder fra Nürnberg begyndte at tikke ind, begyndte det at krible i fingrene ... og jeg havde stadigvæk **banens** hjemmeside, så jeg begyndte at fylde den med kommende modelbanenyheder, kataloger og diverse links. Trafikken på **www.banen.dk** lavede op, og siden begyndte jeg at registrere godt 200 besøg i døgnet, og den vokser!

Hvad gør man så? Det siger sig selv - som gammel journalist fyrer man op under kedlerne - starter **banen on line** på **www.banen.dk** og begynder at udsende noget som rent og skært tidsfordriv på nettet med invitation til alle, der vil lege med. Hvor tit skal det udkomme? Helst (sagt i spøg!) hver dag, men ellers så ofte, der er noget at fortælle! Hvad skal der stå i bladet? Det samme som altid har stået i **banen** - afhængigt af hvad læserne selv kommer med af bidrag, eller undertegnede redaktør finder på. Og efter som **banen on-line** ingen indtægter har, er al medvirken frivillig og på eget ansvar, men - først og fremmest - med masser af **gratis glæder!**

Så velkommen til!

VIDO HRIBAR