

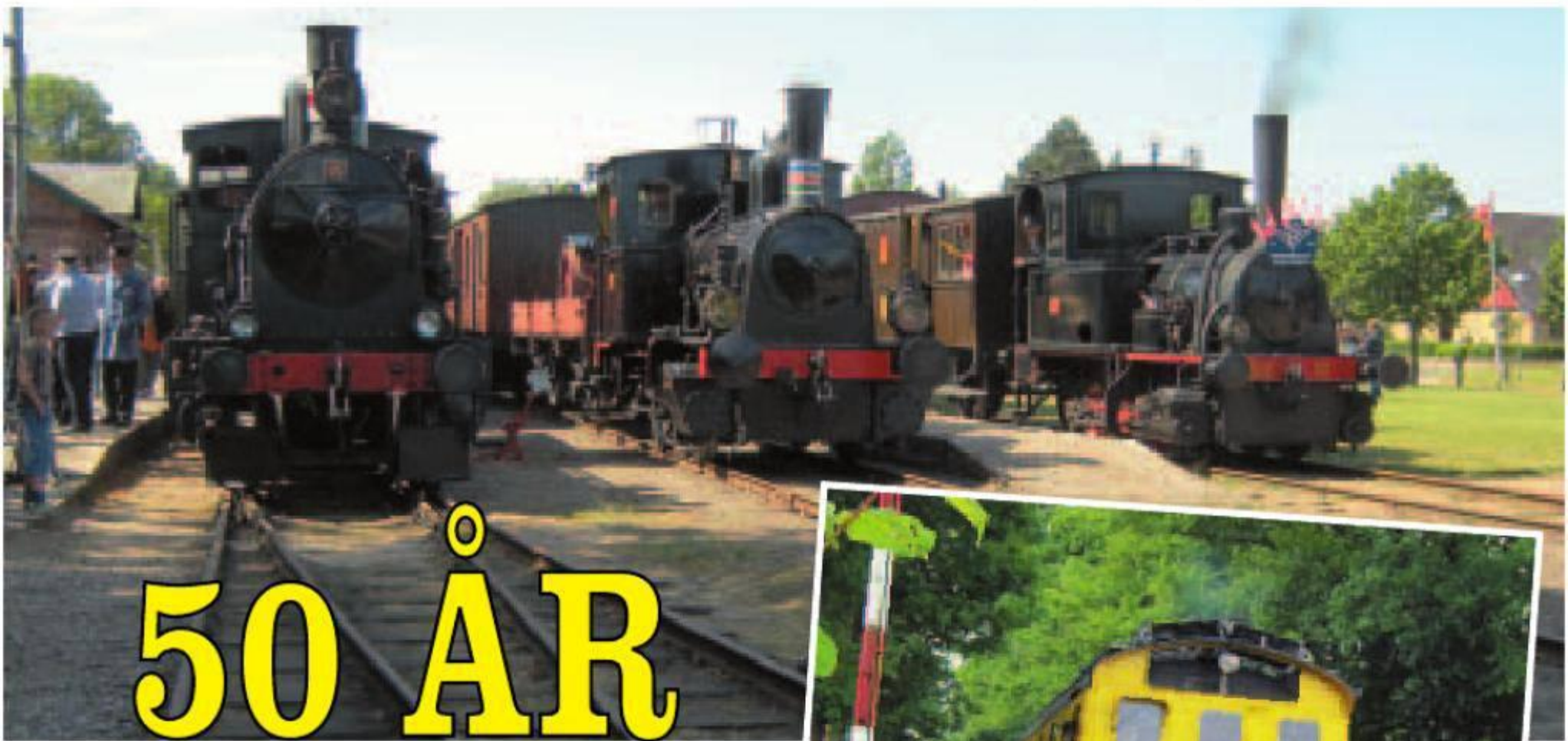
www.banen.dk

! banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad

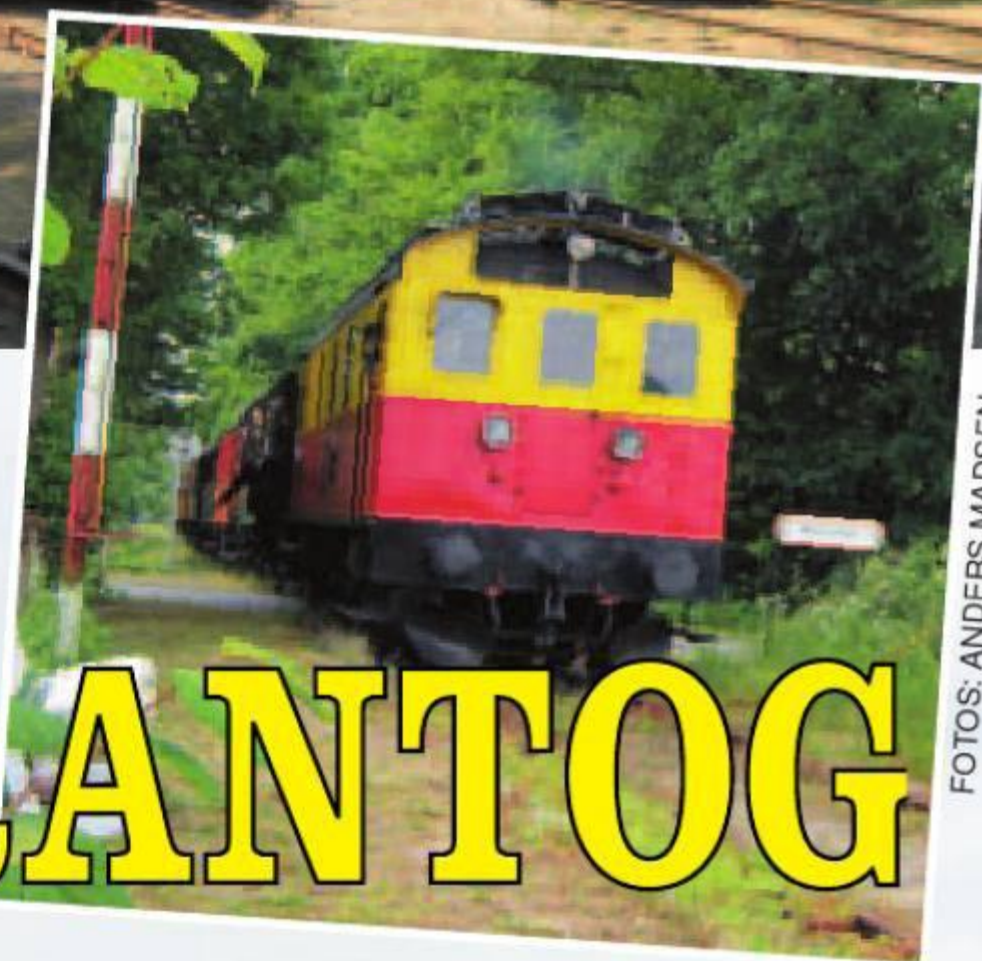
opdatering **131**



50 ÅR

MED

VETERANTOG



FOTOS: ANDERS MADSEN





50 ÅR MED V



Dansk Jernbane Klub fejrede i weekenden den 9. - 10. juni 2012 halvtresårsdagen for veterantogskørsel mellem Maribo og Bandholm. Programmet var flot og tæt pakket og bød begge dage på hele seks afgangene fra henholdsvis Maribo og Bandholm, kørsel med både damp og diesel, enestående fotoopstilling af tre damp- og tre diesellokomotiver i Bandholm og med særtog fra andre landsdele.



JUBILÆUM

Tekst & foto: Anders Madsen



Tilbringertog fra Vestsjælland i Skagensbanens farver

Første højdepunkt var ankomsten for det første tilbringertog til Maribo lørdag formiddag. Nordsjællands Veterantog og DSB Museumstog var gået sammen om et tilbringertog fremført af K 582, men på grund af for få tilmeldinger var man nødsaget til at lade toget fremføre med diesellokomotivet GDS L1, som netop i år fylder 60 år. Denne beslutning var rigtig god, når man er til 'marcipanbrød'. GDS L1 var en sand fornøjelse med dens flotte

VETERANTOG

lyd og udseende. Det er ikke hver dag, man ser et 'marcipanbrød' omløbe i spor 1 på Maribo station, men det er bestemt heller ikke hver dag, der er tre damplokomotiver i Bandholm samtidig, så af sted det gik i bil (!) mod havnebyen på Nordlolland. Arrangementets første fotoopstilling var nemlig under opsejling på Bandholm station, som i øvrigt i dag er den eneste station på Lolland, hvor passagererne kan få personlig betjening ved et billetsalg! Det gode danske sommervej

Enestående opstilling i Bandholm - LJ 19, APB 17 og ØSJS 2 'Kjøge'.

GDS L1 'marcipanbrød' med tilbringertoget rangerer på Maribo stationen, mens det bliver overhalet af 'regionstoget's IC2 sæt, der dagligt pendler mellem Nakskov og Nykøbing Falster.





Sådan så det første tog, der kørte fra Maribo til Bandholm for 50 år siden ud, da DJK åbnede for kørsel med veterantog på Bandholm-banen. Et tog magen til indledte festlighederne på 50 års dagen.



var nok årsag til, at der kl. 11.30 havde samlet sig rigtig mange folk til paraden med hele tre dampende damplokomotiver. Udløserknapperne og videokameraerne var rødglødende ved denne enestående parade med LJ 19, APB 17 og ØSJS 2 'Kjøge', som i løbet af formiddagen havde trukket hver deres tog med glade gæster til Bandholm. Og naturligvis var lørda-

gens første tog det samme, som kørte indvielsestog for 50 år siden, trukket af damplokomotivet ØSJS 2 'Kjøge'. Herefter fandt flere rangerbevægelser sted. Blandt andet rullede to flotte tog til Bandholm Havn, således kom LJ 19 og APB 17 i hver sin ende af togstammen, der afgik tilbage til stationen.

Det imponerende, nyopførte 'troljeskur'



LJ M 9 'Kanariefuglen' med blandet tog på vej gennem skoven nord for Maribo.



Idyl i Meretskoven mellem Bandholm og Maribo...Idyl? Det er så som så med den. Godt nok vækker kulrøg og damp fra ØSJS 2 'Kjøge' i forårsskoven nogle duftende minder... til gengæld lugter LJ M1 (nedenfor) fælt af dieselos! I 1921, da ASEA fremstillede motoren, var der ikke noget, der hed miljøpolitik. Godt 'svenskeren' ikke bliver luftet alt for ofte!

blæst, byger og mørke skyer, så var glæden alligevel stor, da Vestsjællands Veterantog ankom med arrangementets andet tilbringertog i form af et Y-tog bestående af motorvogn Ym 60 og styrevogn Ys 260, oprindeligt fra Skagensbanen. Toget var fyldt med rigtig mange familier og jernbaneentusias-



blev taget i øjesyn, og Maribo borgervæbning skabte den rette musikalske stemning, mens lokomobilet fra Frilandsmuseet i Maribo og diverse veteranbiler satte nostalgien i højsæde. Jubilæumsarrangementet foregik om lørdagen fra 10 til 17, og der var to fotoopstillinger i Bandholm begge dage, men inden turen gik hjemad for at se EM-fodboldkampen Danmark - Holland, blev verdens ældste driftsklare diesellokomotiv LJ M 1 'fanget' på strækningen lidt nord for Maribo. Det er nu engang betingelserne, når man også er bidt af en gal fodbold!

Om søndagen viste der sig endnu flere spændende fotomuligheder og et glædeligt gensyn med Y-tog på Lollandbanen.

Selvom vejret var typisk dansk med

ter, som havde stor appetit på at opleve Museumsbanens stort set alle driftsklare damp- og diesellokomotiver med vogne i forskellige oprangeringer. I den henseende skal det bemærkes, at der lød enkelte kritiske røster over, at Lollandbanens rangerlokomotiv LJ M 12 ikke var opstillet ved remisen i Maribo. M 12 er netop



Frichsen' var en gave fra Lollandbanen sidste gang, Museumsbanen havde jubilæum.



Heller ikke denne dieselparade ser man til hverdag i Bandholm: LJM 11, LJM 1 og LJM 9. Alle skulle have et billede af 'forestillingen'



overrakt Museumsbanen i gave fra Regionstog ved en reception i anledning af jubilæet og står køreklar i Lollandsbanens remise i Nakskov.

I Bandholm, hvor de egentlige aktiviteter foregik dagen igennem, spillede

Nakskov-garden, mens endnu en enestående fotoopstilling fandt sted omkring kl. 15. Ligesom om lørdagen varede jubilæumsarrangementet om søndagen fra 10 til 17, og eftermiddagens lokomotivparade i Bandholm var ren diesel. Rangertraktor



FOTO: VIDO HRIBAR



LJM 12 - gaven fra Lollandsbanen til 50 års jubilæet. Desværre var den ikke med til festen, hvilket vakte stor utilfredshed, men vi kan vise den på et arkivfoto...



Det nye 'troljeskur' i Bandholm.

Personalebetjent billetsalg på Lollandsbanen er - helt ubegribeligt - afskaffet den 11. oktober 2011 - kun på Museumsbanen lever det videre!

LJ M 11, LJ M 1 'svenskeren' og LJ M 9 blev rangeret frem til parade, efter at M 11 var ankommet med et person- og blandetog. Lidt efter lidt blev stationens ansatte sammen med togpersonalet lokket til opstilling foran lokomotiverne i deres autentiske uniformer og kitler, hvorefter M 11 trillede til havnen, og 'svenskeren' foretog omløb fra spor 2 til 3 for at afgå med et persontog mod Maribo. Så var det omsider blevet tid til et besøg i banens udvidede souvenirbutik, der havde et væld af særlige jubilæumstilbud. Souvenirbutik-ken

var flyttet fra stationens ventesal til 'troljeskuret', hvor der også var udstilling af banens arbejdskøretøjer. Efter 137 år med personalebetjente billetsalg på stationerne på Lollandsbanen blev disse - helt ubegribeligt - nedlagt den 11. oktober 2011, men i weekenden genopstod billetsalget på Maribo station, idet Museumsbanen havde opsat sit eget interimistiske billetsalg til veteran togene i ventesalen. Nu vi er ved stationsforholdene i Maribo, så er det en stor ulempe, at der slet ikke er adgang til toiletterne på Maribo station. Det store og



Personalet blev lokket til at stille op i deres autentiske uniformer.

veltilrettelagte arrangement blev skæmmet af manglende adgang til toiletterne på stationen efter lukningen af billetsalget. Adskillige børnefamilier og ældre gæster fra tilbringertogene spurgte efter toiletterne, som turister og almindelige rejsende ikke har adgang til. Det er synd og skam, at Regionstog har afskåret adgangen til toiletbesøg, når Maribo er et trafik-kundepunkt og samtidig har en stor og initiativrig turistattraktion i veteranjernbanen.

Afslutningsvis tiltrak Y-toget fra Vestsjællands Veteran tog sig hele opmærksomheden. Som lollik og opvokset med 'lynetterne' var det spændende at se Y-toget på disse kanter i andre kulører, end man er vant til - bare det at se denne togtype på Lolland igen vækkede gode minder. Derfor måtte toget også foreviges på motorvejsbroen i Sakskøbing med sukkerfabrikken i baggrunden og midt på Storstrømsbroen.

Tilbage til jubilæumsarrangementet for Danmarks ældste veteranbane: Set udefra skal der lyde stor ros til Museumsbanens frivillige for dette store og vellykkede arrangement, som også lokkede folk til fra Tyskland, men også en enlig entusiast fra Østrig.

Pludselig dukkede en autocamper op under et af forsøgene på at få fotograferet APB 17 ude på strækningen ved Grimstrup. Det var en jernbaneinteresseret østri-ger, som havde familie i Hamburg, og som tidligere havde besøgt Museumsbanen - otte gange. Et sådant stort arrangement skaber både venskaber på tværs af aldersgrænserne og landsdelene, og fremkalder gensynsglæde med andre, der har jernbanen som hobby.



Y-tog i Skagensbanens farver på broen over motorvejen med Sakskøbing sukkerfabrik i baggrunden.



Y-toget midt på Storstrømsbroen på vej hjem til Vestsjælland fra jubilæumsfestlighederne på Midtjylland.



LJ M 11 med persontog på stationen ved Bandholm havn..



BR 64
(yderst til
venstre)
kører i
Holland



Veluwsche
Stoomtrein
Maatschappij

PRESSEFOTO: WSM

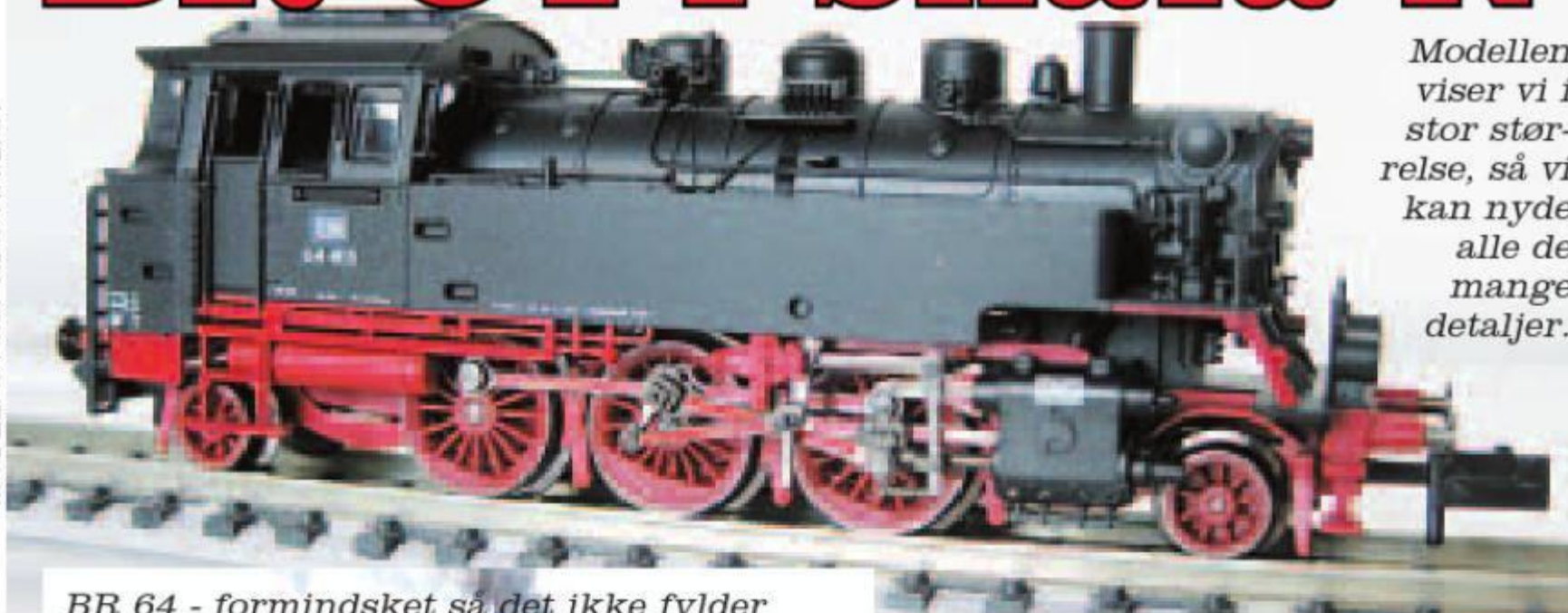
Hollænderne har været alt for hurtige til at ophugge deres gamle lokomotiver. Da de kom i tanker om at bruge dem til veterankørsel, var der ikke flere tilbage. Derfor kører de i dag med importerede tog fra Tyskland. Således har Veluwsche Stoomtrein Maatschappij købt BR 64 415 også kendt 'Bubikopf', som...



'BUBIKOPF'

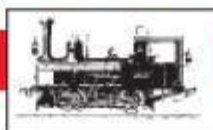
BR 64 i skala N

MODEL FOTOS: VIDO HRIBAR



Modellen viser vi i stor størrelse, så vi kan nyde alle de mange detaljer.

BR 64 - formindsket så det ikke fylder mere end Fleischmanns model i skala N.



FLEISCHMANN

FOTO: WIKIPEDIA



...Fleischmann netop har udsendt i skala N (1:160). 'Bubikopf' er navnet på en drengefrisur, som var



*Bubikopf-
frisure
- her på et
tysk fri-
mærke*



*BR 64 fik
øgenavn
efter
'drenget'
frisure*



nen med deltagelse af talrige tyske lokomotivfabrikker i gang. Dele af drivværket og kedlen blev taget fra BR 24, som man havde i forvejen, mens resten dvs. fra nummer. 368 og opefter var 10 cm længere og derfor fik det modeprægede øgenavn. Krigen 1939-1945 gjorde indhug i bestanden, og da den var forbi, endte man med 393 køreklare maskiner. De 278 tilfaldt Deutsche Bundesbahn i Vest og 115 Deutsche Reichsbahn i Øst. BR 64 311 forblev i Østrig og indgik som serie 64 hos ÖBB (Österreichische Bundesbahn). Nogle blev i Polen efter besættelsen og endte hos PKP (Polskie Koleje Państwowe) under betegnelsen OK12. 20 maskiner af de 60 i 1968, som

populær sidst 1920'erne, da lokomotivtypen kom frem. I perioden 1928-1940 blev der bygget 520 af disse rangermaskiner, der havde en tophastighed på 90 km/t. De var i brug til og med 1975, da de sidste blev udrangeret. Lokomotivernes længde var 12400 mm og tjenestevægten hhv. 74,9 ton (nr. 001-510) og 75,2 t (nr. 511-520). De kunne medtage 9 m³ vand og 3 t kul. Drivhjulenes radius var 1500 mm og forløbernes 850 mm.

Man gik i gang med projektering i 1926, og fra 1928 satte man produktio-



*Fleischmanns
som sædvanlig
fascinerende
miniature
- BR 64*



Forbilledet til Fleischmanns model af BR 64 i 1:160 'bor' i Holland hos Veluwsche Stoomtrein Maatschappij, som har et remiseværksted med drejeskive på banegården i Beekbergen.

var tilbage i Tyskland, overlevede som museumslokomotiver. Ifølge Wikipedia skulle der i dag være fem driftsklare maskiner tilbage, deraf to i Tyskland. De resterende findes i Holland (Beekbergen), Belgien (Mariembourg) og Schweiz (Huttwil).

Tilbage til det 'hollandske' BR 64 415, som kan beundres som model fra alle vinkler på vores sider. Køreegenskaberne siger 'spar 2' til alt, som skala N repræsenterer. Når man betænker, at modellen kun vejer 45 gram og 78 mm over pufferne, så er dens trækraft formidabel - godt hjulpet af friktionsringe på den tredje drivaksel. Godtnok vejer skala N godsvogne heller ikke så meget, men motorkraften er i alle tilfælde ganske tilstrækkelig til at kunne forme forbilledlige rangertræk.

Hvis man vil se forbilledet køre i



naturlig størrelse, er det VSM-veteranbane i Beekbergen i den øst-hollandske provins Gelderland, ikke langt fra grænsen til Tyskland, man kan besøge. Banen kører på den 22 km lange strækning Appeldorn-Dieren. Under mottoet *Terug naar toen* (tilbage til dengang) er der hvert år den første weekend i september 'dampfest' hos VSM. Der køres med veteranbanens gamle tyske damplokomotiver. De ejer to BR 23, et BR 44, og det polske TKP 23 foruden det førnævnte BR 64. Hvis du vil se BR 64 i drift samt et udvalg af den hollandske veterantogsamling Lieren-Beekbergen, kig ind på www.banen.dk. God fornøjelse!



Roco & Fleischmann lancerer nyt digitalsystem, som udover multiMUS og pc kan styres fra din iPhone / Android SmartPhone eller iPad / Android Tablet

'Z21' KAN ALT - HVAD KAN DU?



Den digitale modeltogstyring er ingen nyhed for læsere af *banen on-line*, for alene den kendsgerning, at man læser bladet på sin pc eller på iPad m.v. vidner om, at man er i besiddelse af visse forudsætninger for, at man ved noget om det.

Alligevel vover jeg den lidt



digiTALT

provokerende påstand, som er indeholdt i overskriften til denne artikel. Selv er jeg (desværre!) ingen ørn (læs: nørd) og har endnu en masse at lære. Derfor har jeg det med computere, som jeg har det med biler - jeg lader mekanikeren ordne det, når noget går galt. Derfor var jeg utrolig glad, da jeg hørte om Fleischmanns og Rocos Z21-system. Det må være lige noget for mig! Jeg er den utålmodige type: Lad mig forbinde ledningerne og lad os så komme i gang. Ifølge demonstrationsvideo'erne skulle det være legende let med Z21...

For at kunne 'styre ind i fremtiden', som det nye Z21-slogan siger, behøver man en Z21-digitalcentral med WLAN-

router - 'modelbanestyring af en ny generation'. Med i pakken følger også en ydelseskræftig netdel. Og som det fremgår af grafikken her på siden, skal anlægget, multiM(A)US'en og pc'en/laptoppen tilsluttes Z21-centralen. Telefon- eller iPad- forbindelsen sker trådløst. Og det er det sidst-



Øverst:
De fem skærbilleder på
Smartphone med de for-
skellige valgmuligheder.
Til højre: Z21 centralen



nævnte, der er det mest spændende, idet styringen foregår ved berøring af symboler på en tastefølsom-skærm, hvadenten man bruger iPod/Smartphone eller iPad / tablet. Hvordan det foregår, kan du se på et par demonstrationsvideo'er, som du kan klikke dig til på forsiden af vores hjemmeside

www.banen.dk.

Hvis du har problemer med at læse vores hjemmeside på www.banen.dk, fordi Microsoft og Apple ikke bryder sig om hinanden, kan du selv prøve at finde flg. links: <http://www.youtube.com/watch?v=TgPEXnDwS8E> eller / og: <http://www.roco.cc/unternehmen/innovationen.html>

Producenten lover, at Z21-centralen er kompatibel med alle multiMAUS modeller op til version Lokmaus 2. Og oplyser, at det er RailCom, som står for automatisk lokomotivgenkendelse og tilbagemelding. I et prospekt læser vi også, at man vil kunne hente ny soft-

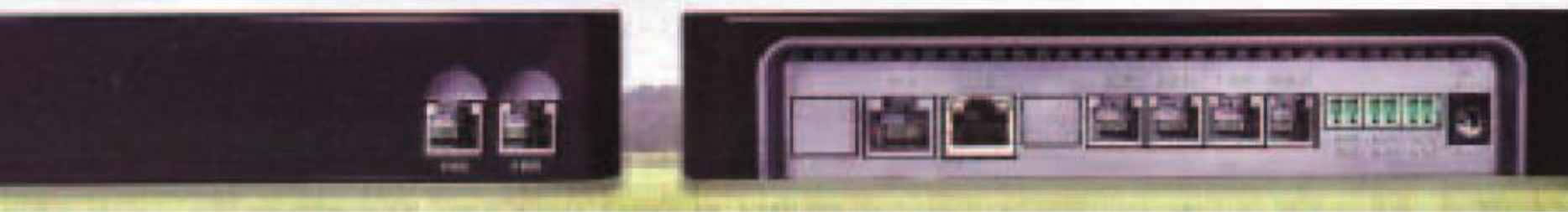
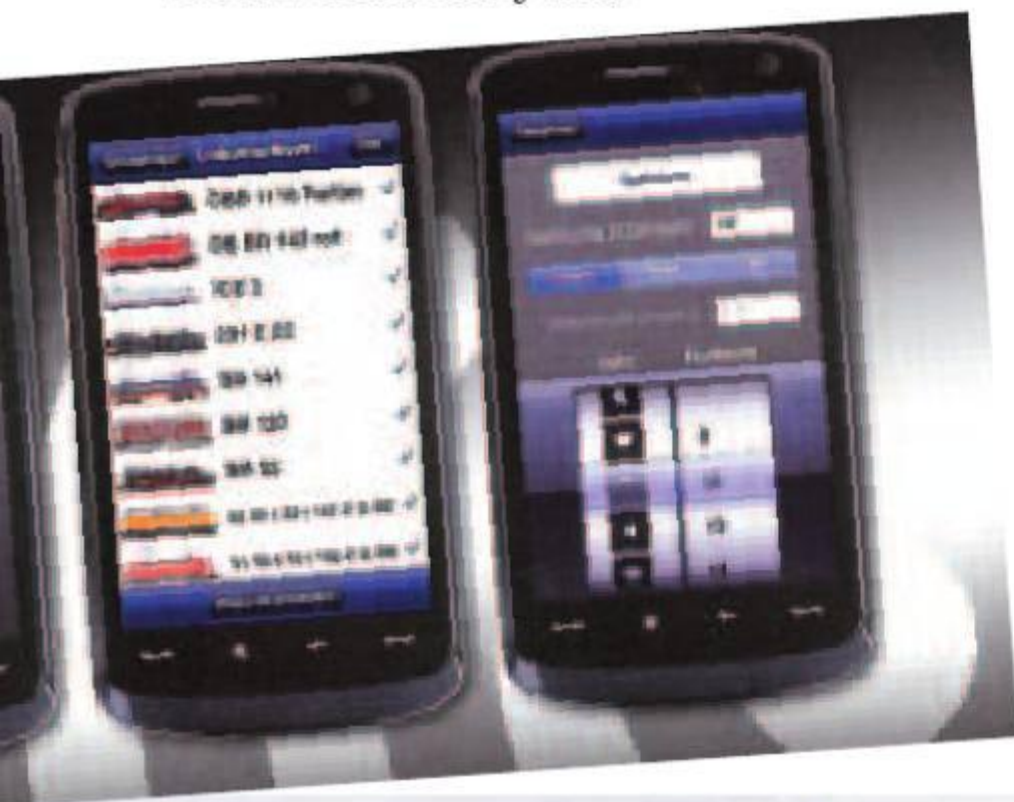


Her er de tre lokofører styrepaneller - iPod med el-loko og Smartphone med hhv. damp- og diesel.

ware og lydopdateringer via Smartphone. Der omtales flere 'snitsteder' så som LAN, 3-gange X-Bus, tilbagemeding, Loco-net-, CAN- og BoosterBus, tilslutning til hovedsporet (tilbagemelding), programmerings- og opdateringspor (tilbagemeldingsklar), sniffer-Bus og...

Holdt nu engang! Nu bliver det lidt for broget med alle de fagudtryk, siger du måske, og så er det måske alligevel ikke så enkelt endda, som de påstår?

Jo, der skulle være det, der skal til: LAN er betegnelsen for den traditionelle forbindelse mellem computer og netværk. X-bus (eller sikkert Xpressnet!), der anvendes til forbindelsen eksempelvis fra Multimusen til Z21, og dem er der tre stykker af. Tilbagemelding gælder med stor sandsynlighed en S88n dvs. en hurtig Märklin tilbagemeldingsforbindelse, der understøttes af Tams og Viessmann. Loco-net er udviklet af Digitrax og er Roco/Fleischmanns svar på forbindelsen mellem centralenheden og styreenheden. CAN er en forbindelse, som bl.a. ESU anvender mellem deres enheder. Den bruges også af andre, men da den ikke er en åben standard, er det svært at vide, om enheder af forskellige fabrikater kan anvendes sammen. Booster-bus er forbindelsen mellem enheden og en booster. Også her er der tale om en ikke normgivet forbindelse. Det kan være, at det er Märklin-boosternorm,





Nødstop Radio Trækraft Km/t Bremse Infodispl. Horn

der er valgt? Sniffer-bus kan bruges til at forbinde en gammel centralenhed til centralen ved at forbinde den gamle enheds udgangsspænding til snifferbussen dvs. den udgang, der leverer kredsspændingen på den gamle central.

Så var vi (jeg selv inklusive!) blevet så meget klogere, og altså hvis kablerne sidder, hvor de skal, skulle det nok fungere.

På den foregående side har vi en række forskellige billeder, magen til dem, som vi kan bladre frem til på smartphone eller iPad. Først finder vi frem til den ønskede lokomotiv-model. En hurtig berøring med en fingerspids på lysprojektor-symbolet, og lyset tænder både for og bag. Det samme gentages ved højttalersymbolet - maskinen giver lyd fra sig. Derefter lader vi fingeren glide op ad hastighedsregulatoren, og det valgte lokomotiv sætter sig i bevægelse. Og sådan fortsætter vi, sætter farten op eller ned, skifter sporskifter og signaler osv. Z21-Mobile App kan meget mere!

Det har aldrig været så nemt at styre modeltog, lover både Fleischmann og Roco samstemmende. Det kan man overbevise sig om allerede i løbet af juli, når Z21-systemet kommer i handelen.

Noget helt nyt er, at man kan styre toget, som om man sad i et lokomotivførerrum. Kører man med et damplokomotiv, sidder man med et tilsvarende billede på skærmen - med diverse håndtag, man skal betjene ved at røre dem med fingeren. Det samme gælder førerrummet på

en elmaskine eller et diesellokomotiv. Man vil også kunne skifte baggrunde, man ser gennem vinduet, alt efter, hvad man kører med.

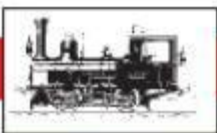
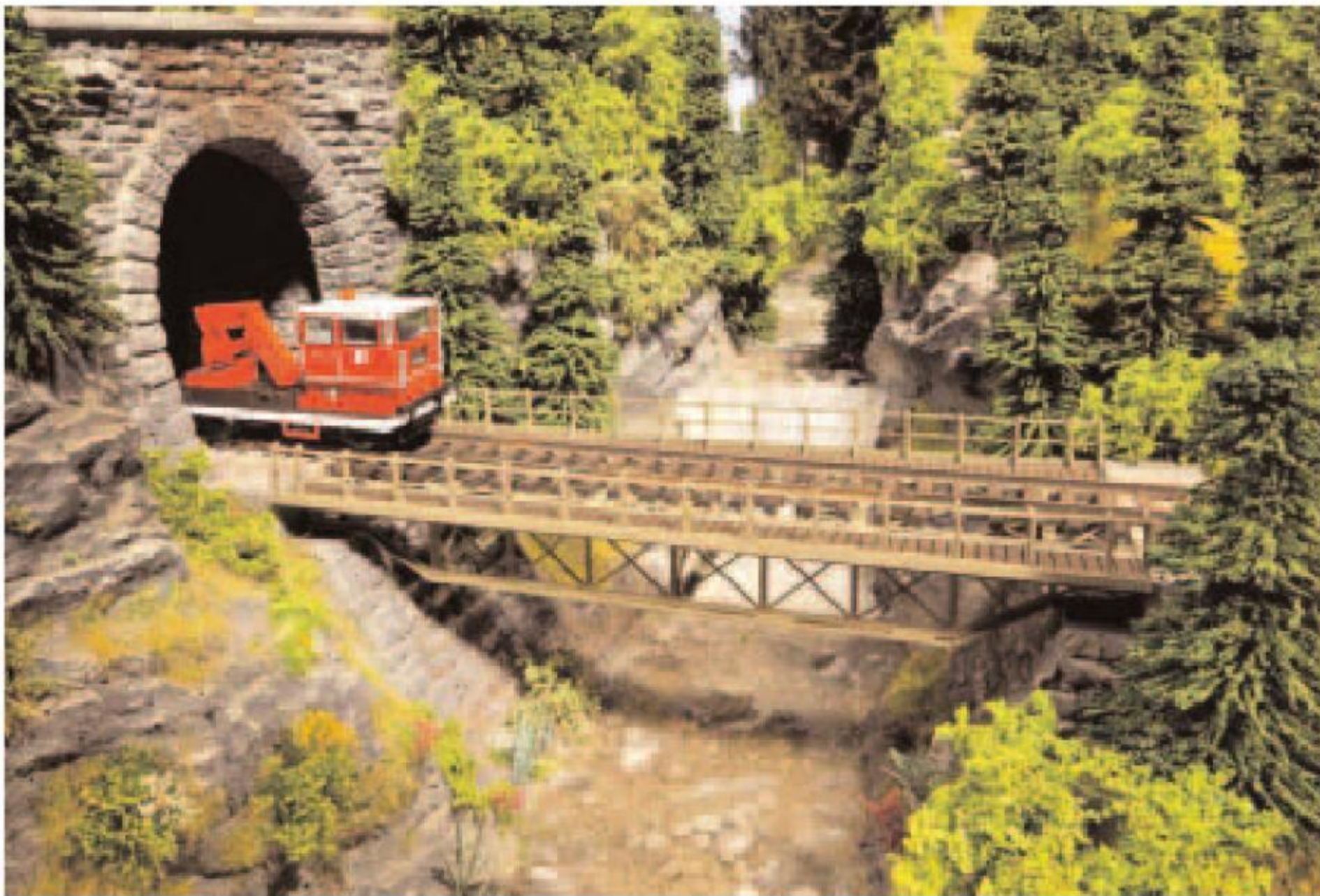
Det er overvældende - næsten alt for godt til at det kan være sandt! Det er selvfølgelig begrænset, hvor meget der er plads til i et reklameprospekt, så jeg er meget spændt på at læse en forbrugervejledning i en dansk oversættelse så den er til at forstå for rn, som man på tysk kalder for *ein einsteiger*, altså én, der stiger på. Er der faldgruber, og hvad kommer man ud for af dem? Man vil i hvert fald kunne stille direkte spørgsmål til producenterne via mail, hvis man kom ud for det? Gert Johansen, en af vores medarbejdere med mange års erfaring med Märklin, som jeg konsulterede i forbindelse med oplysningerne i Z21-prospektet, skrev til mig:

'Folderen rejser flere spørgsmål, end den besvarer. DCC er svært, fordi der er så mange 'sm' kokke, og normen er alt for åben, så enhver kan stort set lave sine egne løsninger. Samtidig er producenterne også interesseret i at dække så mange varianter som muligt, hvilket giver et hav af kombinationer, som i praksis kan give muligheder for fejl...'

Det bliver utroligt spændende at følge med i udviklingen. Hvis den nye Z21 er, som det hævdes i prospektet, så er det det ultimative digitalsystem, nogle af os i alle årene har længtes efter.

VIDO HRIBAR 

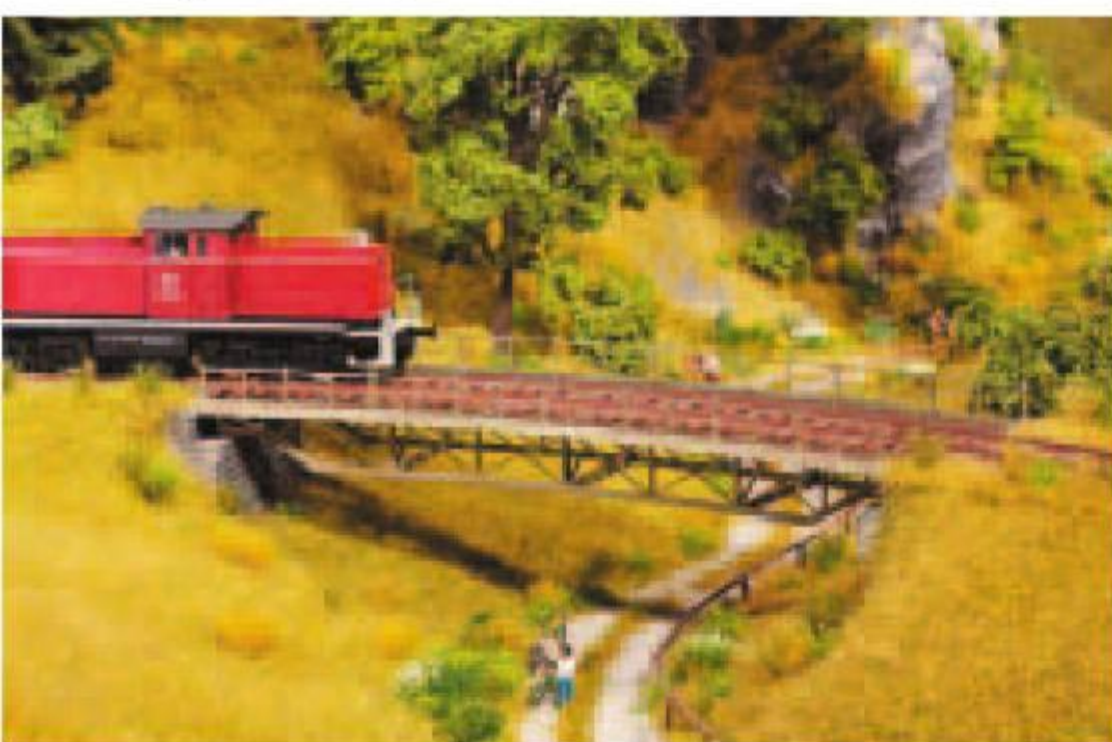
STÅLBROER



TILBEHØR FRA NOCH

Materialet, hvoraf det syd-tyske firma NOCH fremstiller sine stålbroer, er laserskåret pap.

Senest har firmaet udviklet et system, så man selv kan sammenstykke den bro eller de broer og i den længde, man har brug for på ens anlæg. Da vi i Danmark ingen bjerge af betydning har - bortset fra Himmelbjerget naturligvis - kan det vanskeligt blive et dansk 'alpelandskab', men vi har da både åer og øer, og der kan blive brug for nogle af de broer, som NOCH har i sit program. Der er både mindre og større brosektioner, som det fremgår af en række billeder, vi bringer som eksempler på tysk





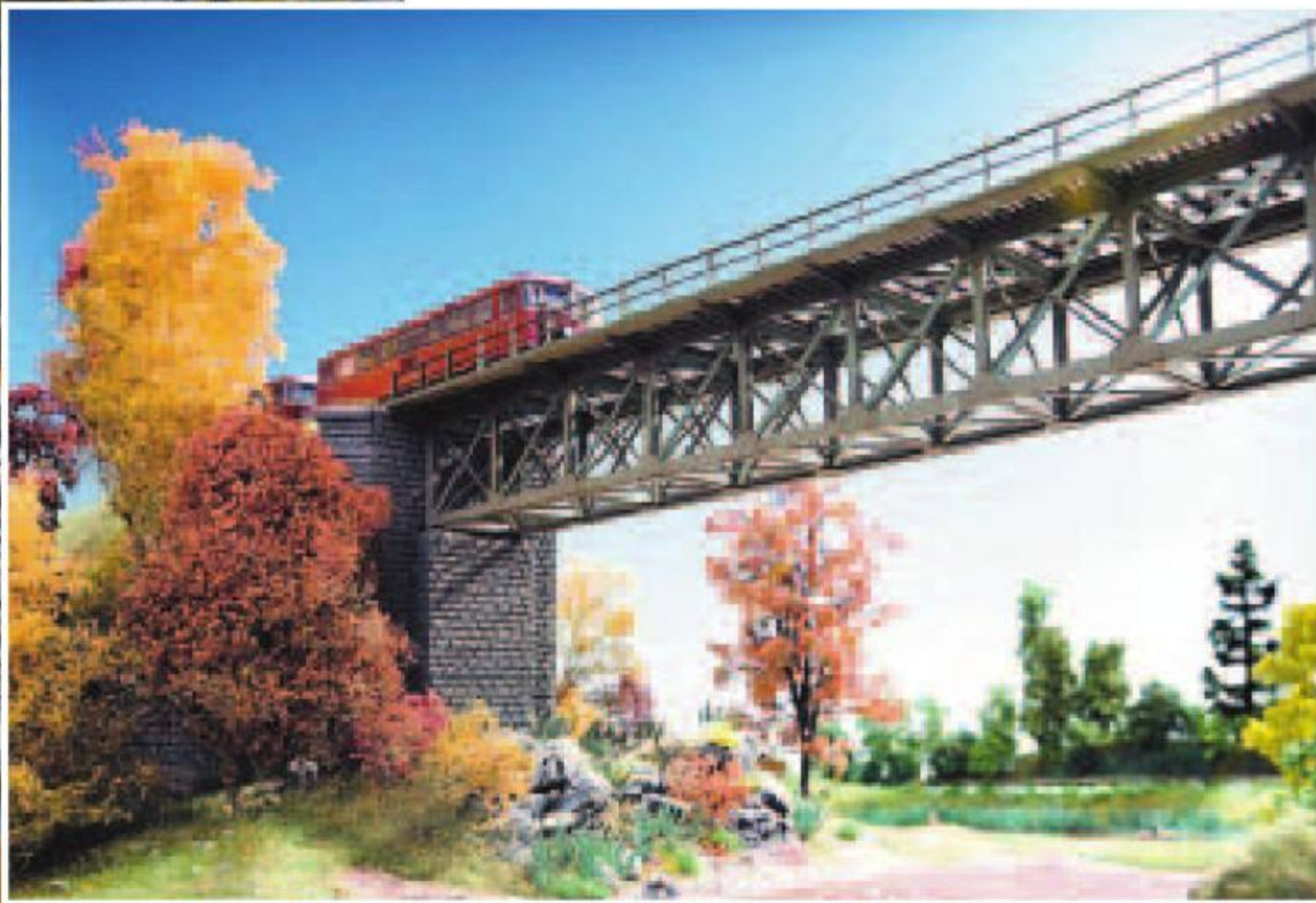
modelbyggekunst.

Om det er dansk, tysk eller nordisk spiller ingen rolle. Det drejer sig om egen fantasi og materialer, som er lette at bearbejde. Det skumplaststof, der bruges til bropiller, er nemt at skære i og forme hvis nødvendigt. Det laserskårne papkarton er ligeledes meget fint bearbejdet, så selv nitter fremtræder tydeligt i ståliterationen. Det aktuelle system består af flere brosektioner, som kan kombi-



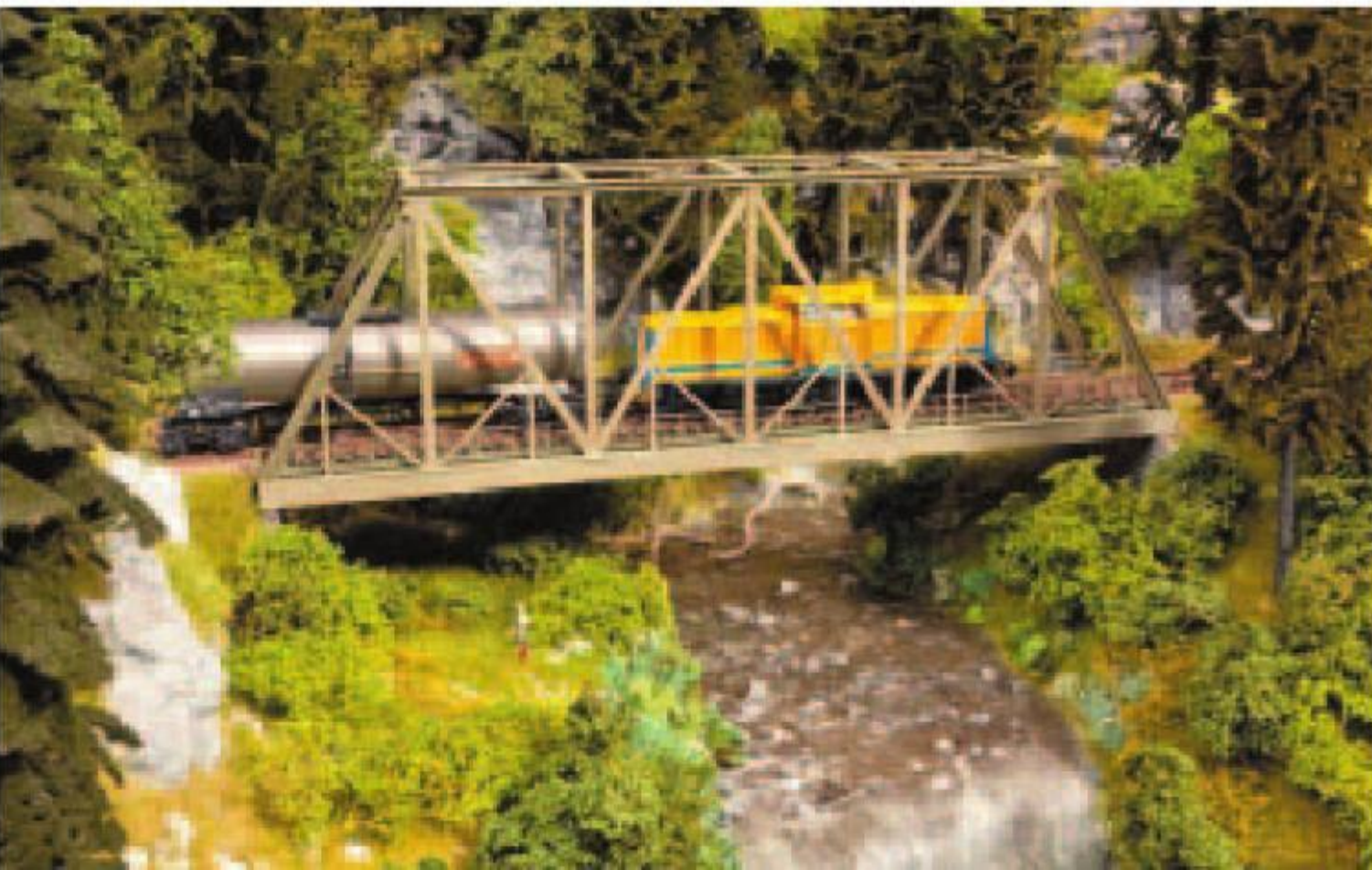
neres efter behov. Som det fremgår af omstående billeder, drejer det sig om sektioner op til 36 cm længde og 7,5 cm bredde. De kan hvile på bropiller, der fås op til 19 centimeter høje, og de kan selvfølgelig afkortes efter behov. Der findes også konstruktioner som 9 cm lange brohoveder. Der er nok at vælge imellem i den aktuelle NOCH katalog på over 300 sider.

De her omtalte brosektioner er i skala H0 (1:87). Også i skala N (1:160) har man netop udsendt en stålbro, som i detaljerighed står ikke tilbage for skala H0.



Her på siden er der flere eksempler på større og mindre broer af laserskåret papkarton. Modelbillederne er alle leveret af NOCHs egen fotograf som inspiration for modelbyggerne.

NOCH har haft succes med broer fremstillet af laserskåret karton. Konstruktionen er åbenbart stærk nok til at den kan bære de ret tunge lokomotiver - nogle af dem vejer op mod et halv kilo... Vi bringer nogle eksempler på broer, som kan fås i byggesæt.



GRAN-TRÆER



NOCH har udsendt en serie træer - nordmanngraner og rødgraner i 10 nye indpakninger. Træerne er i forskellig højde og størrelse. De er egnede til skala 0, H0, TT og N. Træstammerne er håndmalede og grenene håndlavede - de fremstilles på NOCHs egen fabrik i Vietnam.

SEGMENTDREJESKIVE



Når der ikke er megen plads til sporskifter, så man kan flytte et lokomotiv fra det ene spor til det andet, bruger man en segmentdrejeskive - i hvert fald har NOCH fremstillet en efter tysk forbillede. Drejeskiven er kompakt og fylder ikke

mere end 20 x 16 cm. Den leveres færdigbygget af laserskåret pap og er velegnet til alle H0 systemer, både 2- og 3-skinne-drift, såvel analog som digital - Märklin / Motorola eller DCC / NMRA.



Modeltog & hobby

Torvegade 1 - 7323 Give Tlf. 29 44 67 71

www.hosdorthea.dk

info@hosdorthea.dk

ell. 20 61 95 30

Hos Dorthea



406101 DB BR
064 epo. IV forberedt til digital

STÆRKPRIS 929,-

Vi har nu over 5500 produkter annonceret på vores hjemmeside. Se hele herligheden på www.hosdorthea.dk



423501 DB
BR V200.1 epo. IV forberedt til digital

STÆRKPRIS 929,-

Lokomotiverne i størrelse H0 er klar til udlevering fra Fleischmann i uge 31. De kan forudbestilles på mail: info@hosdorthea.dk



437601 DB
BR 103.1 epo. IV forberedt til digital

STÆRKPRIS 929,-

Lokomotiverne i størrelse N er udleveret fra Fleischmann



ESU lok-pilot
dekoder 54610

V4.0, pris pr. stk ved samtidig køb af el-lokomotiv

170,-



707000 DB BR 70
epo. III

STÆRKPRIS 929,-



725000 DB BR 221
epo. IV forberedt til digital drift

STÆRKPRIS 929,-



ESU lok-sound dekoder 54400 V4.0, med forprogrammeret lyd, pris pr. stk. ved samtidig køb af el-lokomotiv

825,-



73550 DB BR 101
epo. IV forberedt til digital drift

STÆRKPRIS 929,-



Tirsdag, onsdag, torsdag 15.00-18.00 fredag 13.00-19.00 lørdag 9.30-14.00

S-SSRT DESIGN

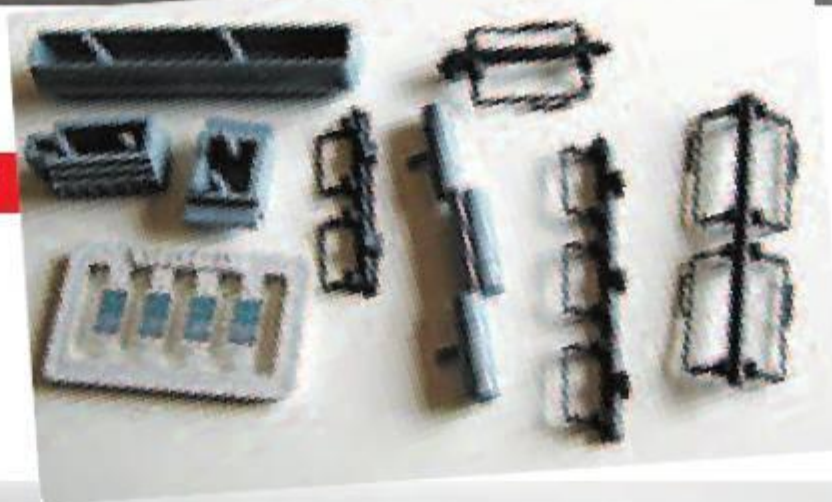


Roco har udsendt tre svenske personvogne af 80'er typen i SSRT-design: Et sæt med to vogne (hhv. 1. og 2. klasse - A7 og B9) og så en enkelt vogn

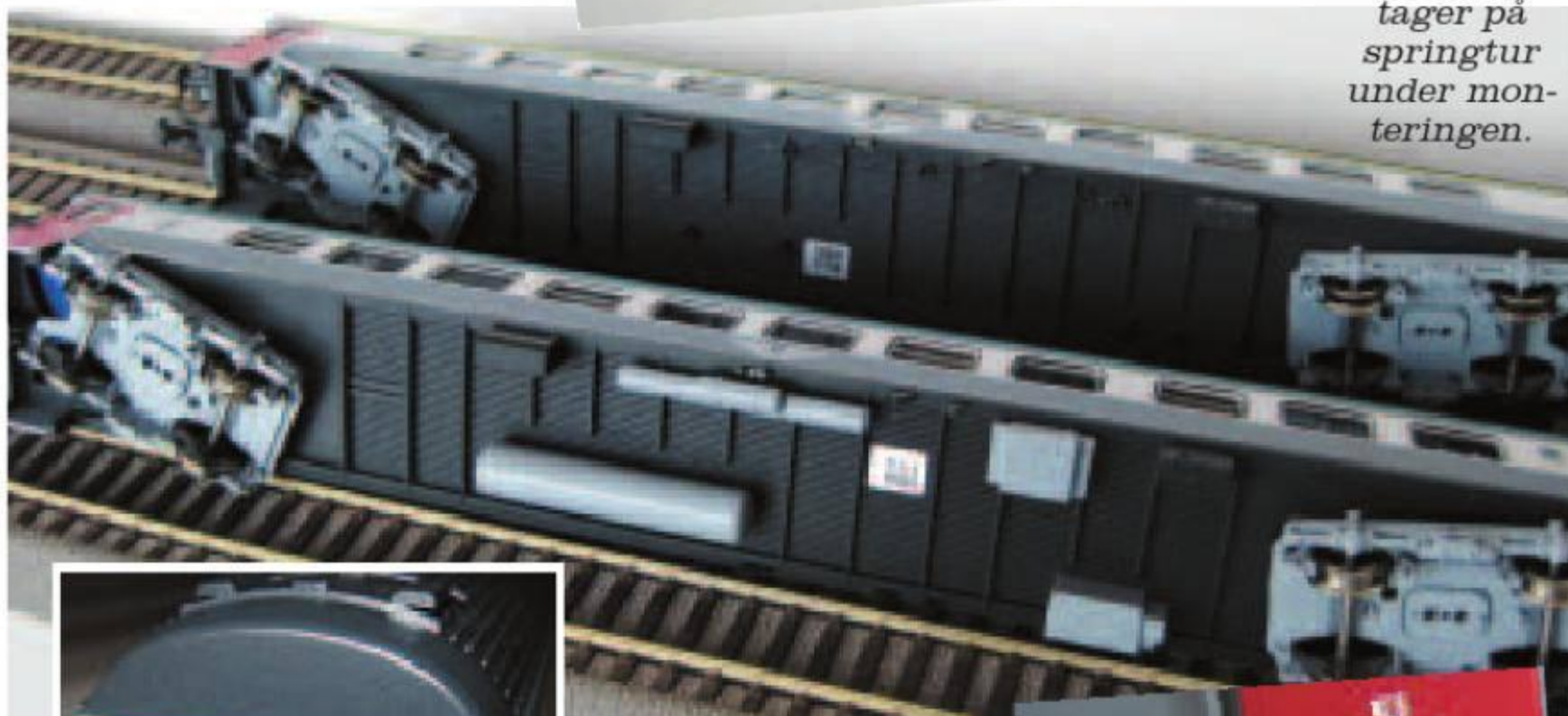


ROCO NYT

(2. klasse - B9), men med tre forskellige numre.

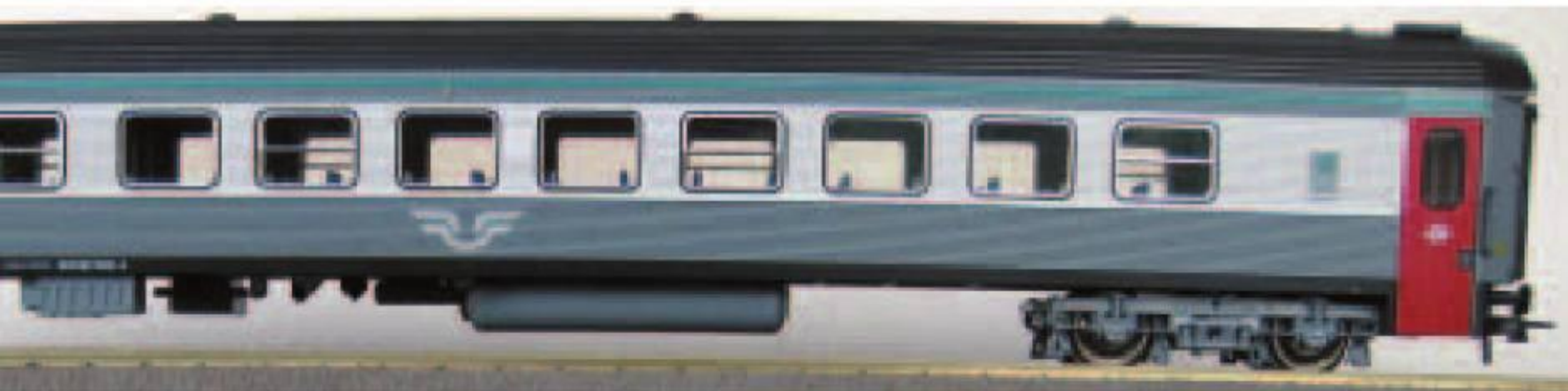


Der er en del smådele, som skal eftermonteres. Et par ekstra håndbøjler er med i 'godteposen' for det tilfælde, at nogen tager på springtur under monteringen.



Undervogn før og efter monteringen af diverse løse dele. Gavlen til venstre med påmonterede håndbøjler. Til højre en flot detalje ved vogndøren.





MODEL FOTOS: VIDO HRIBAR



De tre vogne, A7 5261 og B9 5203 (sæt) samt B9 5201 er kommet i et begrænset engangsoplag. Hvis man ser nærmere efter, vil man knap nok kunne skimte 2-tallet på vognens classeskilt. Det skyldes ikke vores fotograf, men alt for ringe kontrast - man kan dårligt nok få øje på det, når man betragter det på modellen. Vognenes længde er 310 mm.

Normalt finder vi forkortelsen SJ (Statens Järnvägar) på svensk togmateriel, men her var jeg 'lite förvånad' (lidt overrasket) over at se S-SSRT på vangen ud over det vanlige SJ på dørene. Hvad var nu det? Spurgte vores svenske medarbejder Nicklas Sahlbom, der skrev tilbage: SSRT er den betegnelse, som er skrevet på de lokomotiver og vogne, som ejes af Statens Järnvägar. Og SJ er ét af de selskaber, som findes inden for Statens Järnvägar. Kan det være mere enkelt? Hm!

Rent praktisk betyder det, at en operatør kan leje disse vogne, hvis denne har fået trafikkoncession på en bestemt strækning. Således har de aktuelle vogne været lejet i flere år af SJs datterselskab SJ Norrlandståg, som har ansvaret for nattogstrafikken i øvre Norrland frem til år 2018. Tog med 2. classes vogne kører

også mellem øvre Norrland og det sydlige Sverige samt i dagtoget på Kiruna-Luleå-Kiruna. I dette tog anvendes også den eneste 1. classes vogn, som er lejet af SSRT. Inden fotograferingen har jeg monteret løsdelene på den ene af vognene. Diverse beholdere og kasser skulle blot stikkes ind i de respektive huller i vognens bund. Det var lidt mere besværligt at anbringe håndbøjlerne i de respektive huller ved dørene. Efter at et par af dem røg på gulvet, lykkedes det efterhånden at indøve lidt rutine og få dem anbragt på plads uden brug af lim. Hvis man bruger lim til at fæstne bøjlerne med, skal man helst ikke ryste på hånden, og tapperne skal være skåret sådan til, at de passer præcist ind i hullerne. Ellers risikerer man at klatte det til, selv hvis man bruger kanyle. Husk også at vende håndbøjlerne rigtigt (se

side 20!). Pufferne vil også have godt af at blive fæstnet med en smule lim. Ellers et flot sæt, der vil pynte på ethvert mjanlæg.



SSRT design i nattoget ved Floda 4. 2. 2012 De to vogne til venstre er sovevogne.

FOTO: NICKLAS SAHLBOM



EN ENER

Det var ikke mange godsvogne med forsænket bund, litra Sad, som DSB havde i sin godsvognsamling. DSB havde faktisk kun denne ene, og den havde nummer 69400.

Undervejs skiftede vognen nummer endnu et par gange i løbet af sit forholdsvis korte liv. I 1968 blev den omlitreret til 31-86-9890000-4 Uai, fra 1975 hed den

MODEL FOTO: VIDO HRIBAR



Rocos DSB litra Sad nr. 69400 med trækasse af ægte træ med noget tungt maskin grej til USA.

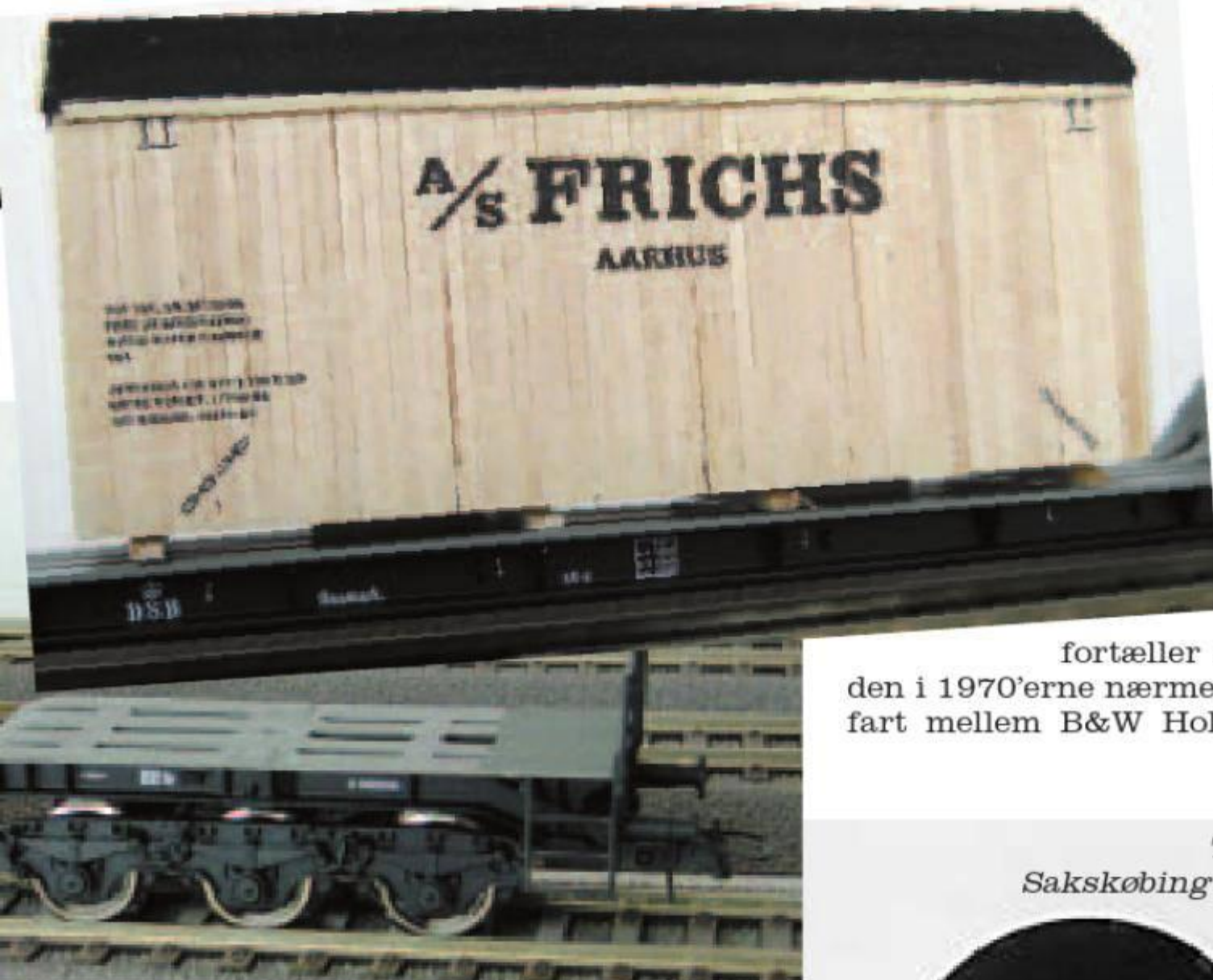
Sad'en blev bestilt i 1960 hos MAN i Tyskland som TN 9992, men betegnelsen blev ændret straks i 1961 til Sad 69600 efter de nye retningslinier for international litrering. Da vognen blev leveret i 1962 som litra Sad, var det under fabriksnummer 148053, oplyser Per Topp Nielsen, Dansk Jernbanearkiv i Saksøbing.

litra Uaai med samme nummer, men litreringen fik indføjet et ekstra 'a'. I 1983 blev den omlitreret en gang til, hvor 989 skiftede til 993, så det nye nummer kom til at hedde 31-86-9930000-4 Uaai. Og så var det uigenkaldelig slut i 1986, da vognen blev ophugget.

Det var kort og godt historien til 'num-



DSB Sad 69400, Mølleengen Aarhus den 14. november 1962.



merfolkene'. Og nu tilbage til Rocos flotte model af DSB Sad 69400, som netop er landet i hobby-butikkerne. Den er lang - måler 262 mm over pufferne og fylder godt i landskabet. Og den fascinerer med træ-kasse af ægte træ på det forsænkede lad! Det er ikke

noget med en kasse støbt af plastic men en, der tilsyneladende er limet sammen af 'brædder' i tændstiksbredde! Sådan ser det i hvert fald ud ved første øjekast. Førsteklasses hjemmesløjdt løftet op på et industrielt produktionsniveau? Kassen er påtrykt A/S Frichs Aarhus i sort farve, som det nu også var, dengang hjulene på den gamle fabrik kørte for fulde omdrejninger. Jeg må indrømme, jeg var nok mere optaget af trækassen, end jeg var af det fine stykke 'mekanik', Roco leverede med den seksakslede vogn, der vejer 105 gram. Påtrykkene på vognrammen er som sædvanlig tydelige og det uanset, om nogle af dem er så små, at de kun kan

Teksten fortæller, at kassens indhold skal til White Water harbour, USA. Forbilledets totalvægt er 17 ton.

læses med lup. En flot vogn, som ikke bør mangle i samlingen.

Per Topp Nielsen, som har stor viden om DSB-materiel, fortæller om denne vogn, at den i 1970'erne nærmest kørte i fast rute-fart mellem B&W Holeby Diesel A/S og

Tørreovn på vej fra Saksøbing havn næsten i mål ved Saksøbing Sukkerfabrik i 1985.



FOTO: PER TOPP NIELSEN, Dansk Jernbanearkiv

Frederikshavn med skibsmotorer og generatoranlæg til det jyske skibsværft. Per har taget mange jernbanebilleder i tidens løb - også af den sidste tjans, vognen havde, da den i 1985 transportererede en enorm stor tørreovn fra Saksøbing havn til den stedlige sukkerfabrik. Nogle få hundrede meter borte. Ovnene kom til Saksøbing med skib, men var for stor til, at den kunne transporteres på en blok-vogn den korte vej fra havnen til fabriken. I stedet for rekvirerede man Lollandbanen til transporten med Uaa 9930000, der stod hensat i Nykøbing F. og ventede på endnu en transport af dieselmotorer fra Holeby.

*Med
traktor
fra DFA
til Indien*

dem sammen med noget af undervognen til en endnu større vogn med forsænket lad. Den fik litra TM 9999 og kunne bære 47 ton. Den var i drift til 1985.

Hermed var det slut med genbrug, for i 1962 anskaffede DSB to helt nye vogne fra tyske fabrikker. Den ene havde to-akslede bogier og kunne laste 40 ton, altså det samme som TK-vognen, men havde plads til dobbelt så

DSB Tk 10 000 i Københavns havn i 1934. FOTO: B & W

Nok var denne DSB Sad / Uaai den eneste af slagsen, men det var ikke DSBs første vogn med forsænket lad. Jens Bruun-Petersen skriver i sin navnkundige bog 'Godsvogsmateriellets historie' bl.a.:

'...DSB fik sin første vogn med forsænket bund i 1929, hvor man købte en vogn, som Frichs havde bygget til transport af dampkedler. Den oprindelig buede bund blev ombygget til en flad bund, og vognen var i brug i mange år. Den lastede 39 ton. DSBs næste vogn af denne type var også en art genbrug. I 1956 tog man tre-akslede bogier fra to udrangerede diesel-lokomotiver litra MW fra 1929 og brugte

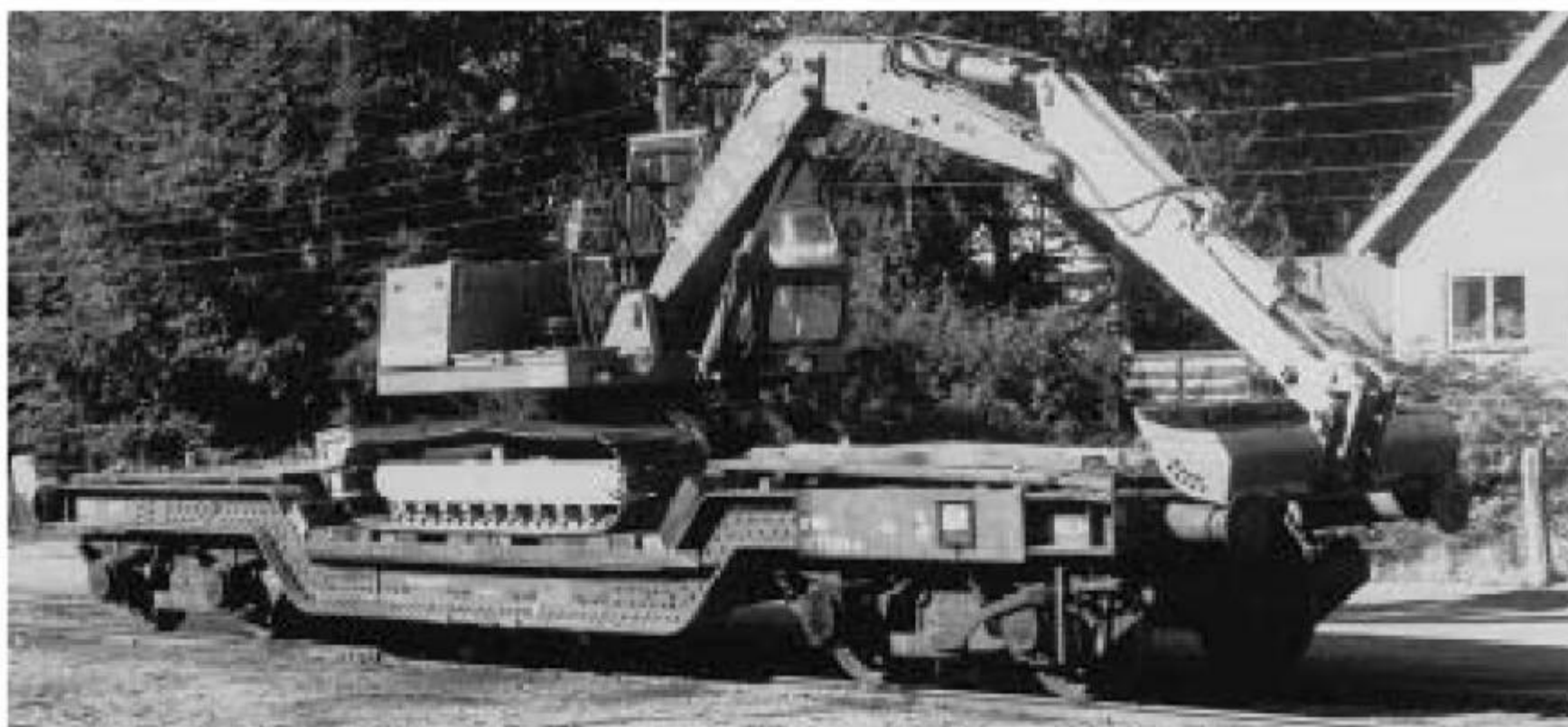


Frichs ZT 99999 solgt til DSB i 1929 - blev ombygget til TK 10000.

lange genstande på den forsænkede del. Den anden hvilede på to treakslede bogier og kunne laste 80 ton. Den var 23 meter lang, kun godt tre meter længere end den to-akslede vogn.'

den to-akslede vogn.'

Fotoarkiv: JMK



DSB 20 86 9293000-0 UAI, 1974

Foto: Dansk Jernbanearkiv ved PER TOPP NIELSEN

Roco genudsender Aarhus
Oliefabriks vogne som 2-vogns
tankvognssæt



ET NYT OPLAG



MODEL FOTOS: VIDO HRIBAR

Roco har udsendt et nyt oplag af et 2-vogns sæt med tankvogne fra Aarhus Oliefabrik A/S.

Det er desværre ikke med to nye numre, da der tilsyneladende kun fandtes tre vogne af denne type, men det udelukker ikke, at vi på et senere tidspunkt måske også kan få



Læg mærke til de mange undervognsdetaljer.

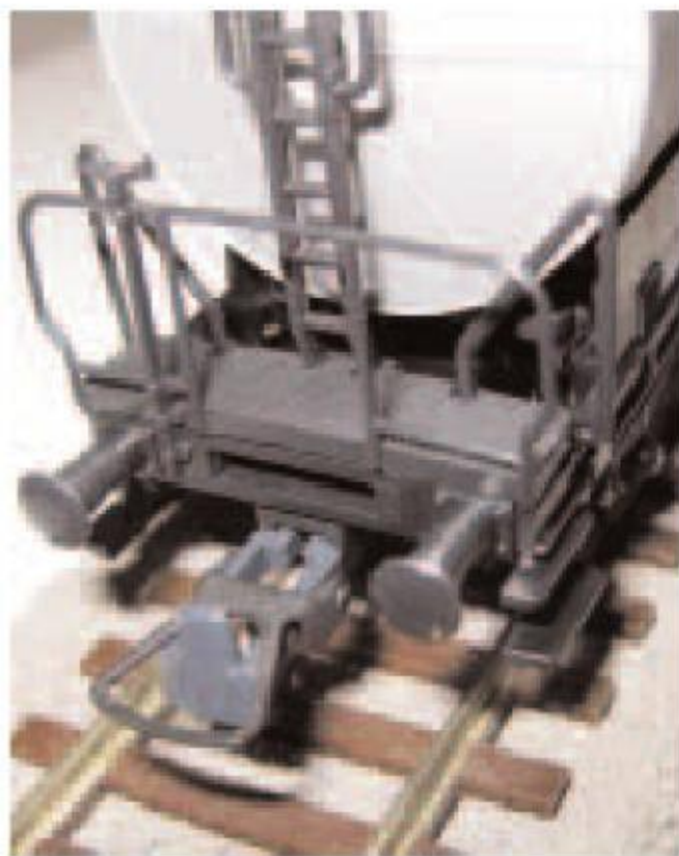
den tredje vogn. Jeg tror, at når førsteoplaget blev hurtigt udsolgt, skyldes det vognenes gedigne udseende bl.a. i kraft af tankens størrelse, men også tankvognens detaljerighed. Det er to ualmindelig flotte vogne, hvor der virkelig er kælet for detaljerne. Vognene virker massive, også fordi tanken rager ud over vognrammen.



Aarhus Oliefabrik havde i tidens løb 30 tankvogne, deraf kun tre som den aktuelle Roco-model.

Det skyldes, at aluminiumstanken på forbilledet var ekstra isoleret og derfor også udstyret med varmeslange. Modellen måler 100 mm over pufferne og vejer 60 gram. Forbilledet, der er bygget hos Scandia i Randsers i 1957, måler 8,64 meter med akselafstand på fem meter. De øvrige data i følge jernbanen.dk er:

ZE 503686 er leveret den 25. januar 1957 og kostede 74.840 kr. Den kunne rumme 23.000 liter hhv. laste 23,7 ton med tara 11,4 ton. Den var beregnet til befordring af vegetabiliske og animalske olier, eller acetone, melasse, glycerin



og natronlud. Det samme var tilfældet med ZE 503688, der begge havde Aarhus som hjemsted. Vognene blev omlitreret i 1966 til hhv. 0701686 og 0701688.

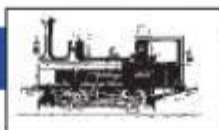
Aarhus Oliefabrik blev grundlagt 1871. I tidens løb ejede fabrikken 30 tankvogne, og hovedparten blev bygget af Scandia og Chr. Olsson i Sverige, og nogle få af Kaminski og Breslau, som dengang lå i Tyskland.



Henrik Hagen Jensen og Dorthea Amdi fotograferet i deres forretning i Torvegade 1 i Give. Snart flytter forretningen til en ny adresse og rykker ind på 350 m².

Det var en god dag tilbage i juni måned i 2010, da CVR-nummeret til Dorthea Amdi og Henrik Hagen Jensens nystartede firma dumpede ind ad brevsprækken. Gesjæften blev startet op på 16 m² i en garage ved privaten, og om få uger kan man så fejre firmaets rivende udvikling, når de rykker ind på 350 m², hvor der skal sælges både legetøj, børnetøj og modeltog.

ET HOBBY-LIV DER KO



ERHVERV

Tekst & Foto: Jim Hoff

Set med gemalens øjne var starten af 'Hos Dorthea' i Give tilbage i sommeren 2012 realiseringen af en fem år lang spirende drøm om at kombinere arbejdslivet med den lidenskabelige hobby, han havde udviklet lige nøjagtig siden den dag, han satte sine vintergolftrætte ben i modeltogbutikken 'Felderbanen' i Kolding. Om firmaet af taktiske årsager blv opkaldt efter fru en i huset for at gøre vejen til det nystartede projekt kortere for tog-entusiasten Henrik, vides ikke, men set med skribentens øjne virker det så absolut til at være et projekt med fuldgyl dig og ligeværdig opbakning fra både Dorthea og Henrik.

SOMMERCOLF OG VINTERTOG

Vi skal lige tilbage og runde det der lidt skæve tillægsord 'vintergolftrætte' for at få taget ordentlig hul på kro-



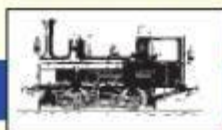
OM PÅ SKINNER

nologien i Dorthea og Henriks nye spændende projekt. Henrik var begyndt at gå og småkede sig i vinterperioderne, hvor han ikke kunne komme ud og spille golf, en sportsgren han dyrkede med stor glæde. Han fandt så lidt tilfældigt nogle gamle kasser frem med et togsæt gemt tilbage fra barndommens verden, og da han så først havnede i den indledningsvis omtalte modeltogbutik i Kolding, var han solgt. Kort tid efter stod han som frivillig arbejdskraft inde i togbutikken 'Trinbrættet' i Vejle, og det der begyndte som lidt kompensation for en rastløs vinterkedsomhed, udviklede sig, ja, undskyld udtrykket, med eksprestogs fart til en vaskeægte samlermani. Samtlige forretninger i Danmark blev frekventeret i jagten på nye spændende, sjældne tog og vogne m.m. I dag er Henrik den lykkelige ejer af en enorm samling af modeltog og jernbaner, men kun en brøkdel er stillet op. For det er mere jag-

ten efter nye ting og elektronikken bagved, der fascinerer, end det er at køre med togene. Og, må man tilføje, tiden til både at lege og jage, er i takt med firmaets vækst også blevet mindre og mindre.

SMITTET AF HENRIKS BEGEJSTRING
Langsomt men sikkert blev Dorthea smittet af Henrik interesse i modeltogenes forunderlige verden, og jo mere hun så og hørte, desto mere fascineret blev hun af tingene. Især den kendsgerning, at alle modeller faktisk er ude at køre i virkeligheden, og at de er bygget med 100 % nøjagtighed, imponerede hende. Det er dog stadigvæk kun Henrik, der bruger syslerne med togene som afkoblingsventil, ja, han kan være helt opslugt en hel aften og en halv nat af denne fantastiske miniatureverden i en grad, så fru i huset diskret må kalde ham til køjs, lige før

KLASSISK



FLEISCHMANN

En glædelig overraskelse fra Fleischmann: DSB Museumstog litra G 40033

Fleischmann har beredt danske modelentusiaster en lille overraskelse ved at udsende den klassiske godsvogn DSB Litra G med nr. 40033. Det særlige ved det er *ikke*, at det er en klassisk godsvogn, som der er bygget 875 stykker af (med numrene 40001-40875) i perioden

Fleischmanns vogn mangler dog bremseplatform i gavlenden. Det kan din forhandler sikkert hjælpe med.

MODELFOTO: VIDO HRIBAR

1954-1957 men at det er en museumsvogn, der ses jævnligt, når DSB museumstog i Randers er ude at strække hjulene, idet den hænger på krogen bag damplokomotivet. Den har nemlig indbygget vandtank, så de kan medbringe tilstrækkelig med drivstof til, at damptoget uden besvær kan vende hjem igen.

Med baggrund i en standardtegnning af en fransk lukket godsvogn udformede Scandia i Randers en lukket standardgodsvogn, som i sin endelige udformning kom til at

mælkemanden og hanen slås om at blive første mand på morgenfortet!

MÆRKEVARER PÅ HYLLERNE

Parret åbnede forretningen 'Hos Dorthea' torsdag den 5. august 2011 med base på privatadressen Diagonalvejen 74. På salgs-listerne fandt man - og gør det stadigvæk - modeltog og byggesæt, hvor gedigne mærker som tyske Märklin, danske Hobby trade, Faller og Heki samt en del mere. Der er tog og vogne for enhver smag og penge-pung, og derudover kan man få de klassiske byggesæt, hvor man med tungen lige mellem ørerne og tålmodighed som udfordret spidskompetence kan bygge virkelig-hedstro fly, og tanks.

DET HÅRDE BENARBEJDE HAR BÅRET FRUGT

Med en gunstig placering her i hjertet af det midtjyske skulle det nye 'model-par' så i gang med at slå på jungletrommer og gøre opmærksomme på sig selv og ikke mindst deres butiks eksistens. Arbejdet gik til at begynde med ud på at skabe et solidt netværk til forhandlere via bl.a. modeltogsmesser og markedet i Brørup, hvor der spores en stigende interesse for modelverdenen. Med placeringen i Give i det midtjyske var konkurrencesituationen ganske

gunstig. Der er nemlig kun én lignende forhandler fra Aarhus og til grænsen, nemlig den tidligere omtalte 'Felderbanen' i Kolding. Ud fra denne glimrende forretningsmæssige position satsede man indledningsvist på det danske marked. Dernæst gik man sidst på året i 2011, ni dage før jul, på nettet med butikken - og så sagde det ellers 'boom', så det kunne høres i begge ender af det europæiske kontinent. Med et varelager her i 2012 på 5500 emner (målet er ifølge Henrik det dobbelte) er 'Hos Dorthea's netshop nu en af Danmarks største. Heldigvis er der plads nok i cyberspace til den stigende efterspørgsel. Det var der dog ikke i den 16 m² store/lille garage på hjemadressen, så den 1. marts 2011 overtog Model & Hobby Hos Dorthea nye lokaler på Torvegade 1 i Give midtby på lejebasis for at åbne dørene for deres butik lørdag den 15. april.

STØRRE SYNLIGHED

Det var først og fremmest et behov for ren butiksmæssig større synlighed og dermed en bedre tilgængelighed til butikken, der fik Dorthea og Henrik til at rykke de forretningsmæssige teltpæle op og drage de 500 meter mod nordøst om i de velbeliggende lokaler på Torvegade. En anden motivationsfaktor var forretningens uventet hurtige ekspansion, hvor bl.a. netshop-

ligne de tilsvarende tyske vogne, skriver Jens Bruun Petersen i sin bog 'Godsvognsmateriellets historie'. Det var tanken, at den skulle afløse litra Q, men den fik litra G og dermed var den mere i overensstemmelse med litreringen i både Norge, Sverige og Tyskland, og altså mere international. Det ses ved, at den moderne standardvogn fik litra *uden* underlitra - dermed antydede man, at dette var vognen over alle vogne.

De første 400 G-vogne blev efterfulgt af 475 af samme type frem til 1957. I 1959 kom en ny udgave med lidt bredere døre og nyeste model trykluftbremse. Den blev der bygget 2300 af indtil 1966.

FOTOARKIV: JERNBANEN.DK / CLAUSEN, DMJK



FOTOARKIV: JERNBANEN.DK



G-vognens lasteevne var 21 ton, bundfladearealet 25,2 m² og akselafstanden 5,7 m. Vognen er fotograferet i Tarm, 1954.

G40033 som museumsvogn i Odense 2003. Vognen medbringer vandbeholder i forbindelse med veteran-kørsel.

pen medio 2011 kunne fremvise ca. 2000 emner, hvilket gav behov for mere lagerplads. Dorthea og Henrik var også klar til at ekspandere på privatfronten, idet parrets første barn, Daniel, kom til verden i maj. Familieførøgelsen, var parret dog enige om, måtte ikke stoppe firmaets vækst. - Den tillid, vi har oparbejdet både hos vores kunder og leverandører, har vi ikke i sinde at kaste overbord nu ved evt. at drosle firmaet ned. Den tillid skal vi vedligeholde og gerne udbygge, kom det krystalklart fra Henrik og Dorthea tilbage i marts 2011. Og de holdt i høj grad ord, for samtidig med, at det lykkedes at give junior en god start på tilværelsen, vækstede 'Hos Dorthea' bare videre og videre. Og så bød den helt store chance for en ny karrieremæssig kolbøtte sig pludselig fra uventet side i foråret 2012.

16 m² ER NU

BLEVET TIL 350 m²

Lissi Christensen fra Give Leg, Tøj og Hobby havde gået med en slags pensionsplaner i baghovedet et stykke tid, og da Calle Henriksen, ejeren af de bygninger i Vestergade, hvor legetøjsbutikken holder til nok havde luret den fremdrift og succes Dorthea og Henrik havde ført deres firma frem med, øjnede den driftige forretningsmand en mulighed for at sætte vand over til

en klassisk win-win handel: Dorthea og Henrik skulle da have tilbuddet om at overtage legetøjsforretningen og det endda med mulighed for at tillægge yderligere 100 m² til deres modeltogsafdeling. Og sådan blev det! Pr. 1. september overtager Hos Dorthea den lokale legetøjsbutik med Dorthea på fuldtid bag disken og med Lissi Christensen som assistance. Om Henrik også går på fuld tid og dermed kvitter sit job, vides endnu ikke, men det er i hvert fald drømmescenariet.

Dorthea og Henrik fortsætter med at sælge legetøj og børnetøj, ligesom afdelingen med hobbyartikler også vil køre videre. Derudover vil parrets nuværende forretning (og hjertebarn) med modeltog og modelbyggesæt selvfølgelig også være at finde i butikken på de nye kvadratmetre, som tillægges butikken. Henrik planlægger at udvide med Walesco dampmaskiner og racerbaner fra Scaletrix samtidig med, at der køres videre med de klassisk kendte mærker fra Märklin, Fleischmann, Roco og Brawa.

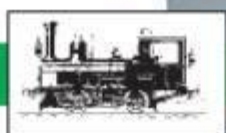
Det bliver interessant at se, hvor det driftige par befinder sig om 3-4 år. Fortsætter de med den fart, ender det vel med, at de må flytte forretningen over i det gamle Rådhus for at få plads nok.



Roco har ud-
sendt et samle-
sæt af Deutsche
Reichsbahns
lange lukkede
godsvogn GG

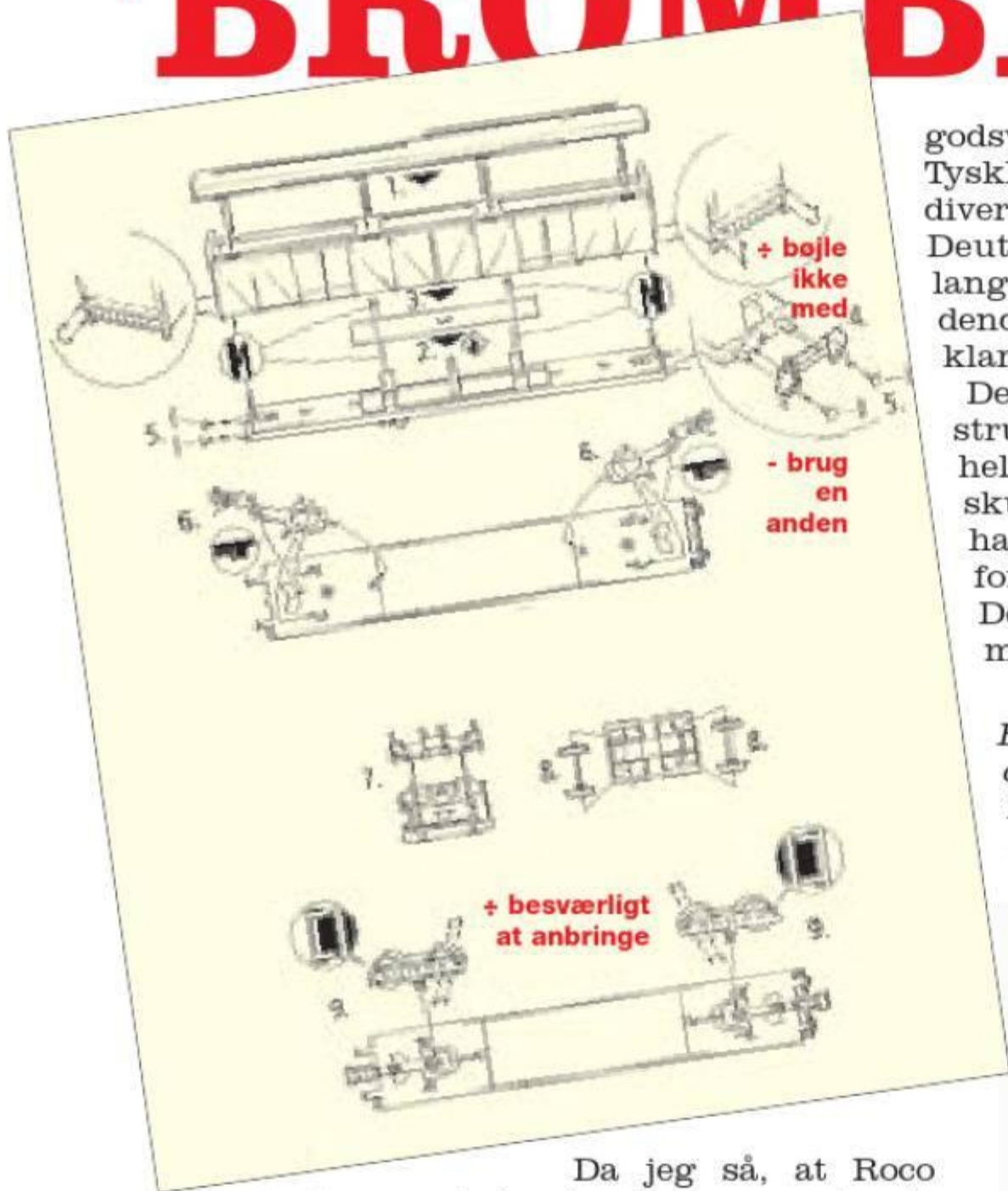
Samlesæt -
nemt og
over-
skueligt

BYG EN



ROCO SAMLESÆT

'BROMBERG'



godsvogne, som jeg på rejser gennem Tyskland har set holde henstillet på diverse godsbanegårde. Det var næppe Deutsche Reichsbahn-vogne, men lange var de, og jeg synes, de så spændende ud, selvom jeg ikke rigtig var klar over, hvad de blev brugt til.

Det pudsige er, at tyskerne, der konstruede vognen først i 1930'erne, heller ikke rigtig vidste, hvad den skulle bruges til... for som landet lå havde de dengang heller ikke brug for en lukket vogn af den størrelse. Den kunne laste 15 ton og var 18 meter over pufferne. Det viste sig

Byggevejledningen er overskuelig og nem at følge. En bestemt håndbøjle var dog ikke med - en anden kunne bruges i stedet.

Da jeg så, at Roco kom med et nyt godsvognssamlesæt, var jeg ikke i tvivl om, at jeg skulle have fat i det. For jeg kunne huske nogle år tilbage, hvor nemt det var at samle en tysk G-vogn fra Roco uden at bruge en dråbe lim. Det nye samlesæt, den tyske *gattung* (litra) GG var en af de lange





Smådele, der skal monteres. Jeg valgte dog at montere de fire ret besværlige bøjler på et senere tidspunkt

En markant gavl - med en ekstra dør.



også, at den var for dyr at fremstille. Derfor blev der kun fremstillet fire prototyper, i alt 79 vogne, lød den officielle forklaring. Men var det hele sandheden? For godt nok var det bogierne, der var skyld i de høje omkostninger, men produktionsåret var 1944, og da var situationen en anden end i 1930'erne.

Da Hitler gik ind i Sovjetunionen i 1941, var det for at erobre 'lebensraum', og hvis det havde endt med tysk sejr, ville der sikkert være brug for mange store godsvogne til transport af korn fra Ukraine *heim ins Reich*. De fremstillede vogne havde særlig tætlukkende dørordninger såvel som tre åbninger i tagkonstruktionen, og de var bygget med henblik på netop korntransporter. Efter krigen havde man ikke brug for disse vogne - og da slet ikke i vesten. Dog blev der brug for

dem østpå. DDR med deres Deutsche Reichsbahn havde i kraft af Comecon-samarbejdet - som var østblokkens modstykke til EF - brug for det jernbanemateriel. Der blev sågar bygget en del jernbanevogne i både Øst- og Sydeuropa, som



Til at begynde med kunne jeg slet ikke få øje på de to forborede huller på bogien, hvor 'bøjlen' skulle monteres. Jeg må prøve senere, for det bidrager i høj grad til skønhedsindtrykket.



En forløber for de moderne lange godsvogne i vor epokes heltog. Modellen måler 206 mm og vejer 110 gram



'Døren må ikke stå åben under rangering!'



Vognen var til revision den 17.1.1971

Vognen havde tre åbninger på taget og blev bl.a. brugt til korntransport.



var tydelig inspirerede af det tyske Reichsbahns GG-vogn. Så det må have været disse eller de mere moderne vogne, der spøjte i min erindringsforskydning, da jeg i sin tid faldt for 'Bromberg'eren.

LET AT SAMLE

Nok med historie - nu skulle der samles! Vejledningen er overskuelig og nem at gå til. Taget, overdelen og bunden skal bare klipses sammen. Tre håndbøjler skal stikkes ind i de tre forborede huller i vognkassens tre hjørner. Det lyder 'bare' nemmere sagt end gjort, fordi det kræver godt syn, rolig hånd og - frem for alt - tålmodighed. Det tog mig et par timer (!) at få dem på plads ved hjælp af en pincet og et par klodsede fingre. Nogle gange røg bøjlerne ned på gulvet, men det har man prøvet mange gange før, og derfor også taget sine forholdsregler - sørget for, at de små dele lander på en lys baggrund ...et lyst gulv, et lyst gulvtæppe, en lys borddug. De små tapper på håndbøjlerne passer ellers fint ind i hullerne, hvis hånden ikke rystede!

I 'godteposen' ligger også en lille metalplade, som ifølge vejledningen bør limes midt i vognbunden for at øge vægten. Jeg havde ikke noget lim ved hånden, så jeg nøjedes med at udfylde hulrummet med noget køkkenrullepapir og på den måde fik jeg metalpladen til at sidde fast, hvor den skulle.

De næste trin gjaldt samling af vognkassen og bunden samt anbringelse af

bremseplatformen og pufferne. Da den ene puffer buler ud og den anden er flad som en pandekage, skal man huske at den flade skal være i venstre og den bulede i højre side af gavlen. Se i øvrigt tegningen! Når pufferne mødes ved sammenkoblingen, skal den bulede støde mod den flade, da de ellers risikerer at blive låst fast med vognafsporing til følge. Det gælder dog ikke i model.

Når koblingskinematiken skal monteres, sættes de små fjedre bedst på plads ved hjælp af en nål eller/og en pincet, men pas på - også de kan ryge ned på gulvet, hvis du ikke er meget opmærksom.

Bogierne monteres som vist på tegningen! Selv havde jeg fire bøjler tilbage, som jeg ikke vidste, hvor jeg skulle placere. Til sidst opdagede jeg et par små huller over den ene fjeder på den yderste bogieaksel. Bøjlerne var så små og uhåndterlige, at jeg opgav at montere dem - i hvert fald foreløbig, idet jeg sendte de venligste tanker til de arbejdere, der skal tjene til dagen og vejen ved sådan et pillearbejde. Selv ville jeg aldrig kunne tjene en dagløn! God fornøjelse!

V. H.



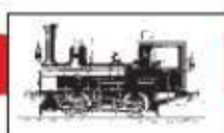
PREISER-KUNST



Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser i Rothenburg o. d. T. har udsendt deres sommerkollektion med små figurer og scener fra hverdagen



Preisers bybus er fremstillet hos Rietze - en af Tysklands kendte modelbilproducenter.



TILBEHØR

Det er ikke helt forkert, når fa. Preiser kalder sine produkter for 'kleinkunst', for det er sandelig små kunstværker, der kommer fra værkstedet i Rothenburg ob der Tauber. De små figurer er 'skåret' til i Preisers umiskendelige stil, og de har deres genkendelige snit, som ikke er til *Alle skal de med i bussen*

at tage fejl af. Firmaet udsender enkelte figurer, men også hele sæt, så man kan opbygge hele scenerier. Således er som en del af 'sommerkollektionen' udsendt en bybus (art. nr. 13009) med stoppested med 29 figurer, hvoraf halvdelen sidder i bussen og resten stiger af eller på.





Modehusets mannequiner er godt i stand - og det er kun glædeligt, at de ikke bliver udsultet, før de skal præsentere tøj på catwalk'en.

Bussen er i sagens natur tysk og kører for Verkehrsbetriebe (trafikselskabet) i Neustadt, og naturligvis kører den på linien, der kommer forbi Bahnhof'en (banegården). Udenpå bussen er der også



reklame for 'Modehaus Heinmann... Ihr Modeberater in Neustadt' (Modehuset Heinmann - Deres moderådgiver i Neustadt) . Havde det været en dansk

bus, havde det sikkert stået på engelsk, og hvis Preiser var mere 'international', kunne vi have brugt bussen direkte på anlægget uden at



Et repræsentativt udvalg af ting og sager, der udbydes til salg...

skulle 'fordanske' det. Når man ser bort fra dét, så har Preiser også udsendt et smukt figursæt passende til 'Modehaus Heinmann'. Dels er der tale om sorte manequin-dukker iført tøj i forskellige farver og dels en catwalk med seks vel-drejede mannequiner, som ikke har været på sultekur. I den ene af æskerne er der også diverse reklameskilte.

Desværre også her med tiltagende sproglig forurening, hvor de ligesom i Danmark har SALE til salg. Jeg græmmes!

Nu hvor vi taler om salg og *Ausverkauf*, som *udsalg* jo hedder på tysk, så er der også noget, der hedder loppemarked. Preiser svingede sig op til hele tre æsker med loppemarkedassortiment og figurer, der passer til emnet. Der er en del skrammel, der udbydes til salg, og der er som ofte mange købere, der flokkes om 'antik'. Ikke et ondt ord om folks samlermani, når man selv bor i et mj-glashus, men

der er gamle bøger, diverse platter, genbrugstøj, gipsafstøbninger og skulpturer, sportsudstyr, samling af dametascher, trommeseæt og musikinstrumenter, symaskine, barnevogne osv. osv. Dertil alskens mennesketyper - både på sælger- og købersiden. Vi, model- og jernbaneentusiaster kunne også have



Der er også et pænt udvalg af genbrugstøj, som kan prøves på stedet. Og skulle der være et trommesæt eller et TV-apparat, kan Preiser også klare det.

været med - typisk med stof- eller plastikposer i hånden, hvor vi slæber rundt på det sidste 'fund', når vi har været til jernbanetræf eller hobbymesse. Det kan være, det kommer engang!



Det var kun et lille udvalg af, hvad Preiser kan byde på. Mere ved næste opdatering!

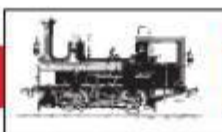
Parkside Dundas-vogn med overdel som træimitation på Crumley and Wickhill anlæg



HER KAN DU IKKE FEJLE!

Frygten for at gøre noget forkert skræmmer mange, som ikke tør gå i gang med malerpenslen, især hvis der er tale om træimitationer. Du kan ikke fejle - du skal blot vide, hvad du skal gøre!

MALETIPS



Af Sven van der Hart

Alle kan male med en bestemt farve, men mange vil holde sig væk fra at bemale et objekt, hvis de skal blande forskellige farver. Frygten for at gøre noget forkert skræmmer mange væk. Hvis du vil gøre dine modeller mere realistiske, er brugen af flere farver noget væsentligt, navnlig hvis der er tale om træimitationer. Det er



Imitation der ligger nærmest teak, blandet som nævnt i artiklen.



Skabet til et gammelt ur i remisen på London Transport i Acton. På billedet til venstre: Dele af et oplagret kontorlandskab på samme adresse.

slet ikke så kompliceret, som det lyder - faktisk er det meget let, og det kan ikke mislykkes - du skal bare vide, hvad du skal gøre.

Her er hvad vi har brug for:

Lys beige farve (Humbrol 148 mat)

Van Dyck brun oliefarve (Dahler

Rowney nr. 264)

Lys rød / brændt

lys okker (Dahler

Rowney nr. 527)

eller brændt

Sienna (Dahler

Rowney nr. 221)

Terpentin eller

hvid sprit

Flad, blød pensel

af god kvalitet.

Hvis du giver dig lidt tid til at betragte et nymalet stykke

træ, vil du opdage, at det i grunden kun drejer sig om to farver: træets egen naturlige farve og ferniset. Imitationen af godt vedligeholdt træ kræver egentlig kun en neutral grunder (dvs. farven af det bare træ) og et lag, der indeholder den farve, som skal fremhæve træets karakter.



Et smukt eksemplar af en teaktræoverdel på Östra Södermanlands Järnväg. fotograferet i Mariefred, Sverige.



Du kan øve dig ved simpelthen at prøve dig frem på et stykke hvidt papkarton, men vil du skaffe dig et bedre indtryk af slutresultatet på enten huse eller vogne med træimitation, har Evergreen styrénplader med formstøbte lister. Dem finder du hos din forhandler på samme hylde som styrén strips med betegnelsen 'V-Grove' for lodrette lister, som man finder på mange gamle jernbanevogne med overbygning af træ, og vandrette lister, der overlapper hinanden, som man finder på huse eller



Brug en blød, flad pensel af god kvalitet.

ved hegn, og som føres under betegnelsen 'Clapboard'. De findes med forskellig afstand og tykkelse - til en vogn i skala H0 er 1,0 mm et godt valg, mens man til et hus kan anvende 1,3 mm 'clapboard'.

Selv har jeg kastet mig over en walisisk vogn - DM40 Welsh Highland Railway. Det var et styrén byggesæt af en sød lille og billig smalsporet vogn (9 mm), som jeg fik fat på via www.parkisidedundas.co.uk.

Før du går i gang, er det vigtigt, at du renser vognen. Vask styrén i sæbevand (ikke varmt vand, da styren vil slå sig), børst den af og lad den tørre. Arbejder du på papir eller papkarton, kan du springe det trin over.

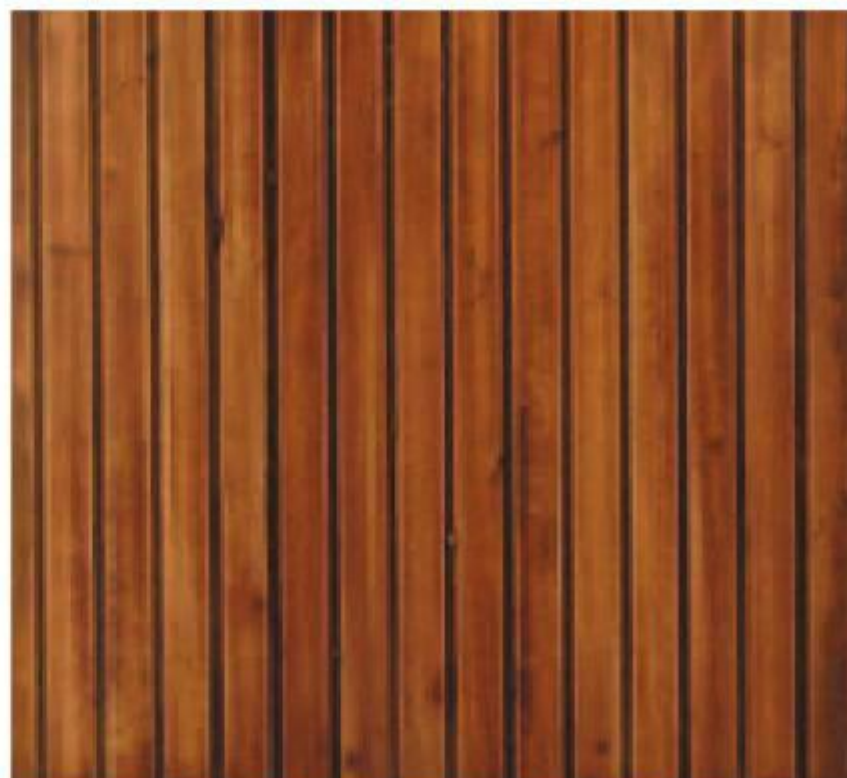
Til vores styrénprojekt skal vi bruge Humbrol emaljefarve - lys beige, men du kan også bruge hvilken som helst andet mærke eller farve, bare det er mellem grå og beige for at få et tilfredsstillende resultat. Selv valgte jeg Humbrol 148 mat. Der er ikke noget specielt, der skal fremhæves her, men du skal bare sørge for ikke at smøre for tykt på, og at malingen skal påføres på langs med listerne. Måske skulle du også bruge en lille smule terpentin og fortynde farven. Når vores grundfarve er tør efter seks timer, kan vi gå lige til sagen. Kunsthemmeligheden ligger i oliefarven fra malerbutikken. Det er ellers ikke oliefarver, man bruger som modelbygger, men det er faktisk et nyttigt produkt. Når man undgår det, skyldes det for det første lugten af terpentin, (husk at åbne vinduer og lufte ud - alternativet er at bruge lugtfri mineralske olier) og for det andet, at det tager ret lang tid at tørre, hvilket i vores tilfælde faktisk kan være en stor fordel. Vi bruger



Fortynd farven med terpentin.



Stor gennemsigtighed med Van Dyck brun og brændt Sienna ligelig fordelt.



Det samme som oven over blot med anden grundfarve og samme blandingsprocent.



Smør farven i retning med årene.

oliefarve for at skabe variation i træfarvenuancerne, og for at opnå denne effekt skal malingen have en vis grad af gennemsigtighed. Da denne maling ikke tør på nogle få sekunder, som akrylfarver gør, har vi bogstaveligt talt flere timer til eventuelle rettelser og for at gøre overfladen perfekt.

Når du har vænnet dig til de 'usædvanlige' materialer, skal vi i gang med at blande oliefarver. Du kan bruge en paptallerken til formålet - den er billigt og praktisk. Vi skal blande 60 pct. Van Dyck brun med 40 pct. brændt lys okker eller brændt Sienna, indtil man har opnået en solid farvemætning. Hvis man vil opnå teak-virkning, som forekommer at være varmere og noget rødere, skal man blande 70 pct. brændt Sienna med 30 pct. Van Dyck brun. Brug ikke lys okker, da brændt Sienna har den samme varme



Resultatet efter at farven blev tør.

farve som teak. Dahler Rowney har farver, der egner sig glimrende til vores formål, og disse farver findes også i andre mærker. Van Dyck brun er en skøn farve, hvorved man opnår et godt resultat. Modelbyggere, som ønsker et realistisk resultat, kan ikke undgå at bruge den farve. Brug en blød, flad pensel. Jeg foretrækker en god kvalitet, da billige pensler gerne taber børstehår undervejs. Dup tilfældigt nogle farvepletter på modellen, der skal males - ligegyldigt hvor. Ikke fede klatter, kun små pletter. Dyp derefter penslen ned i en lille krukke med terpentin, 'klat' det derefter af på et viskestykke, så terpentinen ikke drypper af penslet og begynd at fordele farven jævnt mellem de små farvepletter, indtil farven er fordelt så det bliver lidt mere gennemsigtigt. Du behøver ikke fordele farven mere jævnt - resultatet bliver mere naturligt og pænere,



Grundet med lys okker (Humbrol 148).



Lysgrå grundfarve kun med den skønne Van Dyck brun.

Der er kun brugt træets egen farve, og resultatet ses med det samme.



hvis du ikke gør det. Når du sammenligner det med ægte teaktræ, vil du opdage variationer i teaktræets farver. Hvis du dækker objektet med et solidt lag farve, vil du få træfarven, ikke en træimitation frem. Gennemsigtighed og den ønskede effekt vil vise sig så længe, du maler i retning med træets struktur. Mal lodret, hvor listerne er lodrette. Gør det flere gange op og ned, uden stop, indtil du er tilfreds med resultatet. Se det lidt på afstand for at få et overblik over den øjeblikkelige tilstand. Brug mere maling, hvis der er pletter, som er for mørke. Områder, der forekommer for lyse, skal selvfølgelig have lidt mere farve, efterfulgt af terpentinbehandling.

Som sagt kan du op til flere timer efter udført arbejde ændre på det endelige resultat. Det vil tage op til 24 timer, før

malingen er helt tør. Det er egentlig meget kort tid, fordi vi har brugt et tyndt og fortyndet lag farve. Et tykt lag oliefarver skal være bandlyst.

Hvis du vil bruge samme farveblanding på et senere tidspunkt, kan du bare lade blandingen ligge fremme på bordet. Dagen derpå vil den være ligeså brugbar. Vil du bevare blandingen i en længere periode til senere brug, kan du skærme den af med husholdningsfolie og lægge den i dybfryseren. Når du tager den op af fryseren flere måneder senere, vil du kunne bruge den med det samme, for oliefarver kan ikke fryse. Når du har flere forskellige vogne, du vil male, er det ikke nogen dårlig idé at blande farven individuelt for hver vogn. Du vil aldrig kunne opnå den samme farve, men alligevel vil det være tæt på. Og der ville også være en



Walisisk Highland Railways vogn befolket med nogle Preiser passagerer klar til afgang.

mening med det, da vognenes farver i virkeligheden varierer som følge af den påvirkning, som vind og vejr øver på deres ydre.

De to valgte oliefarver er ikke bare perfekte til at skabe en teaktræsimitation, men de er også gode til at frembringe andre træeffekter. Hvis du bruger en af farverne ublandet på den samme farvebase eller blandet i en anden mængde, vil du kunne skabe en anden illusion. Når du bruger lysere nuancer som feks. lysere rød / brændt lys okker - som ved vores projekt - og bagefter giver det et mørkere 'bad', vil du skabe indtryk af mere dybde ligesom du få flere detaljer frem.

Farvenuancerne hos dig ville utvivlsomt se anderledes ud end hos mig, men de vil afgjort ligne træ. Du kan også lade det være, som det er, og få en fin mat effekt, for så ville det ligne en vogn, som i nogen tid ikke er blevet vasket ren. Men hvis du gerne vil skåne farven og - det er min personlige mening - lade træet virkelig komme til udtryk, så vil jeg anbefale en behandling med en tynd atlaskes glans, helst ved hjælp af airbrush, når oliefarven er tørret efter 24 timer. Undgå forinden at berøre det maledede med fingrene for at undgå tilsmudsning.

Så nemt kan det altså gøres og med et godt resultat. Denne teknik med forskellige farver kan du anvende på forskellige objekter såsom træhegn, garageporte, parkbænke osv. God fornøjelse!



NORDISK PAKKE



Roco har netop udsendt ny trækraft til skandinaviske mj-entusiater. Foruden SJ Rc6 i sort design, som passer



til et antal tidligere udsendte personvogne i samme farve, er der som en nyhed kommet MY 1149 fra en tysk operatør, Altmark-Rail i Oebisfelde, omtalt i banen online 130. Det er som bekendt en af flere ex-danske



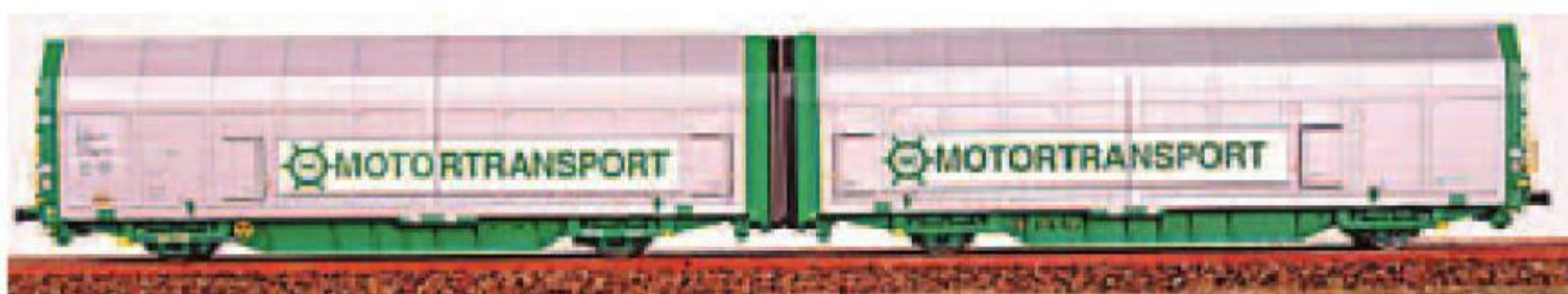
MY'ere, som 'huserer' som udlejningstrækraft syd for grænsen. Det smukke sølvfarvede TMY 101 NohAB fra Tågåkeriet i Bergslagen er udsendt igen, og det er nok ikke sidste gang, det sker.



Også en norsk Di3-diesel kommer igen. Det er et NSB-lokomotiv, som findes i original NohAB GM-design



MULTI-POSE



Hobby Trades nye modeller af de lange parvis forbundne to-akslede vogne, de såkaldte Multi Purpose Waggon, som de hedder på 'nudansk', burde ikke mangle i noget moderne godstog. Navnlige ikke i de tog, som (på vores modelanlæg) kommer fra Sverige på vej sydpå gennem Danmark. I folkemunde bliver de også kaldet 'Multipose-vogne', fordi de kan bruges til forskellige formål. De er oprindeligt svenske, lita Laaeilpr, 'opfundet' af firmaerne Electroux og ASG, som i 1984 grundlagde Nordwaggon for bedre at kunne udnytte vognenes fritrumsprofil over sporene, end de hidtidige vogne gjorde det. Nordwaggon bestilte de første 141 vogne på den finske vognfabrik Transtech i Otenmäki, hvor de blev bygget i 1988-89. Siden kom flere vogne til, da Nordwaggon overtog SJs flåde af tilsvarende vogne.

Hver vogn består af to kortkoblede toakslede vogne, der er forsynet med

mellemgulv, der kan hæves og sænkes elektrisk i hele vognens længde ligesom hængedæk på en færge. Dertil kommer sidevægge, der ligeledes kan åbnes i hele vognens længde, således at vogntypen også kan bruges til transport af stykgods. Vognene benyttes nu mest til transport af færdige personbiler eller til lastbildele, der kan læsses i to tager, og ellers også til transport af papirruller, savet træ m.m. Volvo bruger dem til transport mellem Sverige og Gent i Belgien. Det samme gør Audi til transporter mellem Ingolstadt i Bayern og Győr i Ungarn.

Da vogntypen ses i store dele af Europa, er der gode chancer for, at Hobby Trade kan få afsat et stort oplag til modelentusiasterne. Alene i kraft af sit design er Nordwaggon-vognen en oplagt sællert! Trods stor akselafstand har vognene gode køreegenskaber, idet hjulakslerne er bevægelige og derfor følger sporets krumning.

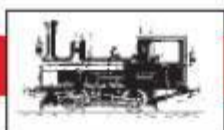




REKLAME TIL PYNT

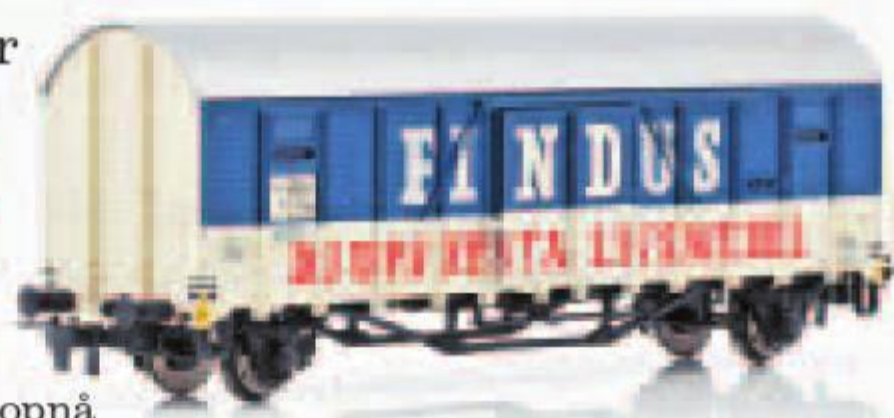
Svenske 'modelrallare' har i mange år været udsultet og levet på få producenters nåde. Ved NMJs samarbejde med Roco samt åbning af NMJ-afdeling i Sverige kommer der nu andre boller på suppen

SVERIGE



Norsk Modell Jernbane har som få producenter forstået at banke forretningen op ved at producere flere varianter af samme vogn og derved opnå et oplag, som gjorde modeljernbanen tilgængelig for de fleste tegnebøger.

Senest har firmaet fremstillet den svenske G-vogn ikke blot i flere varianter og med flere numre, men også med reklamer for de foretagender, som har indlejet dem hos statsbanerne. SJ litra G har i sin brune bemaling tit været gæst på DSBs spor. Det har noget sjældnere været tilfældet med 'reklamevognene', men ASG eller Gullfiber-vogne erindrer man vel - eller hur? At fremstille diverse påtryk kan være en kompliceret affære afhængig af, hvor mange gange



en vogn skal igennem 'trykpressen', og hvor mange værktøjer, der skal fremstilles og påmonteres. For somme tider skal der op til 100 trykomgange til! Hos NMJ beskriver man arbejdsgangen som følger:

Når man f.eks. skal fremstille 500 eksemplarer af en af Norsk Modell Jernbanes godsvogne med reklamepåtryk, går man i gang med planlægning af produktionen, indkøb af alle komponenter - metaldele som hjul m.m. samt maling og trykfarver. Tampontryk-puder skal

FOTOS: NMJ

DET ER BARE TOPPEN!

Hos Norsk Modell Jernbane er der også en modelserie, som hedder 'Superline'. Alle forhåndsbestillinger på NSB Gf3 (G2/G3, som findes i både grå og rødbrun) er revet væk, og den sidste sending er i følge firmaets web-side også udsolgt på trods af, at prisen er 1995 norske kroner. Dyrt? Det er, som man tager det. Denne vogn mangler ikke



noget. Alle detaljerne er på plads på alle ledter og kanter, og det har selvfølgelig sin pris. Bedre kan det ikke laves!

fremstilles efter præcise tegninger. Derefter kan man gå i gang med at producere støbninger.

Efter at have monteret værktøjer på maskinerne, justeret dem, så både støbe- og afkølingstemperatur passer, kontrollerer man, at det hele går rigtigt til, så f.eks. vognkassen ikke slår sig under afkøling og bliver skæv.

Alle dele må derefter efterses og renses for 'støbekagerne', så de bliver helt rene og glatte. Det er en omstændelig proces. Hvis en vogn består af 100 dele, må alle 100 dele renses, og i snit er der mindst to grater, der skal fjernes, for at de kan blive perfekte. Derefter lægges de i kasser - nogle kasser bliver sendt til montageafdelingen, nogle går til lakering og nogle til tampontrykafdelingen.

Normalt skal der være tre lakeringer i forskellige farver - undervogn, tag og vognkasse. Før lakeringen må der ofte laves afmaskning, så man afdækker de områder, som skal sprøjtelakeres i en anden farve.

Derefter følger 34.000, ja, lige netop - fire og tredive tusinde tamponaftryk! Delen hentes fra kassen, lægges ganske præcis på plads i maskinen, trykkes en gang og en gang til for at opnå den fulde farvedækning, derefter lægges den ned i en kasse til næste mand, 34.000 gange ganget med to sider, og alle påtryk trykkes to gange, i alt 68.000 gange. Hvert eneste påtryk skal ekstra justeres, for at det kan blive helt perfekt, helt lige og sidde på den helt rigtige plads.

Dertil kommer, at før man overhovedet kan producere noget, skal man fremskaffe data, lave tegninger, få fremstillet dyre støbeformer, foretage prøvestøbinger, før man overhovedet kan gå i gang med montagearbejde. Det er en proces, der kan tage op til et par år og nogle gange også mere.

Der kan sidde op imod 25-50 mennesker ved et samlebånd, når vognen skal samles, efter at alt er lakeret, trykt, dekaler lavet... og hvad hvis et af disse mennesker har en dårlig dag på jobbet? Det kan forekomme. Eller en kvalitetskontrollant ikke ser fejlene, fordi han ser sig blind efter at de mange modeller er gået gennem hans eller hendes fingre den dag. Det er mennesker og ikke robotter!

Efter at alt det er gjort - støbt, lakeret, trykt og monteret, tjekkes alt forfra, før modellerne endelig lægges omhyggeligt ned i æskerne, som pakkes i papkasser.

Sidste trin i arbejdsprocessen er transport fra fabrikken til udskibningshavn med toldklarering og papirarbejde for derefter at blive sendt med skib (fire uger til søs!) eller pr. fly (dyrt!) til Europa. Ny toldklarering følger og transport til vores lager, før man kan begynde salget og forsendelser kan komme af sted til kunder i ind- og udland.

Det tænker man nok ikke på, når man sidder med en ny model i hånden. Hånden på hjertet - når man tænker på arbejdsprocessen og den store arbejdsindsats af alle de mange involverede, så er modeltog rasende billigt. 

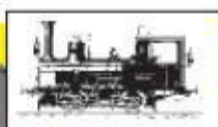
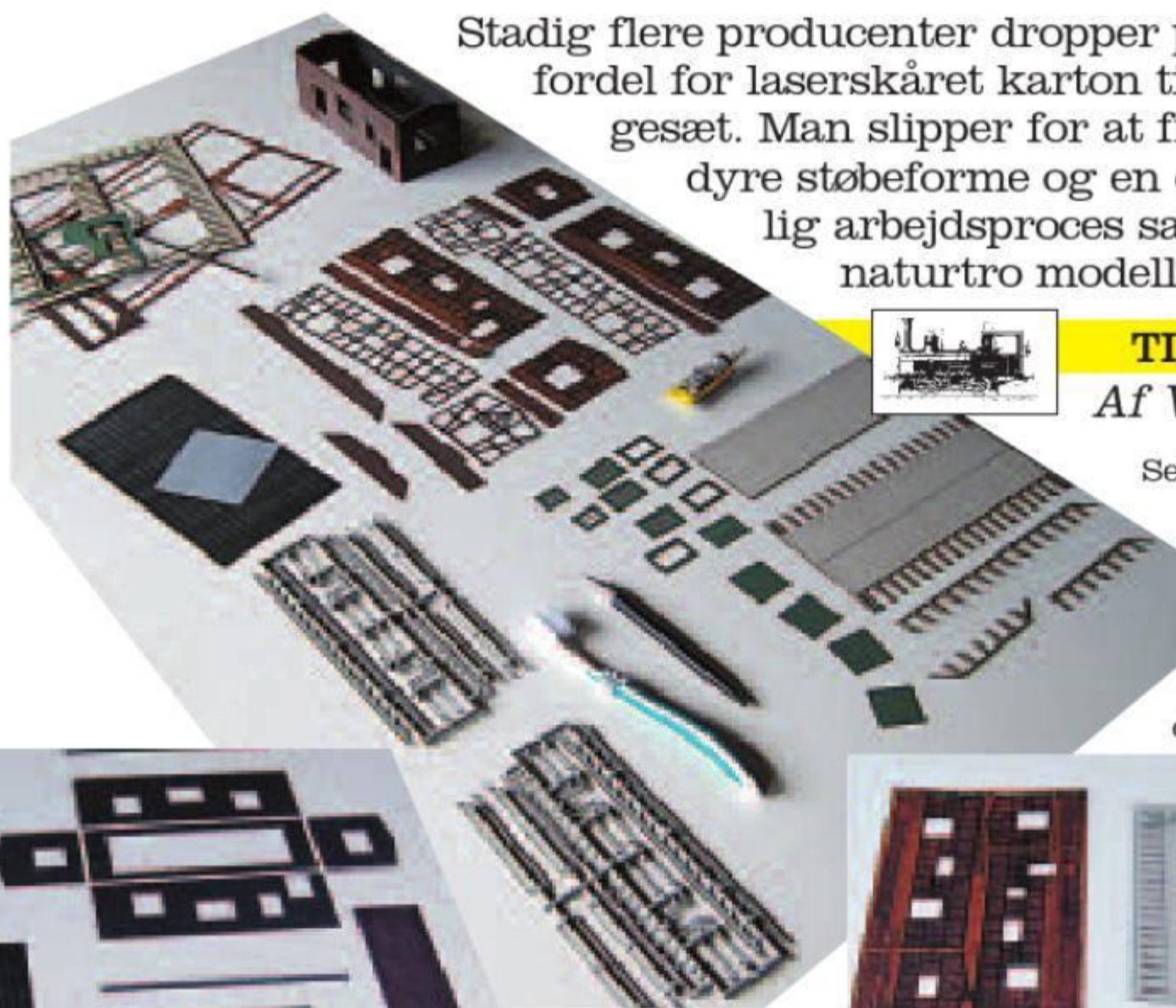


LASER- SKÅRET



SÆT FRA NOCH

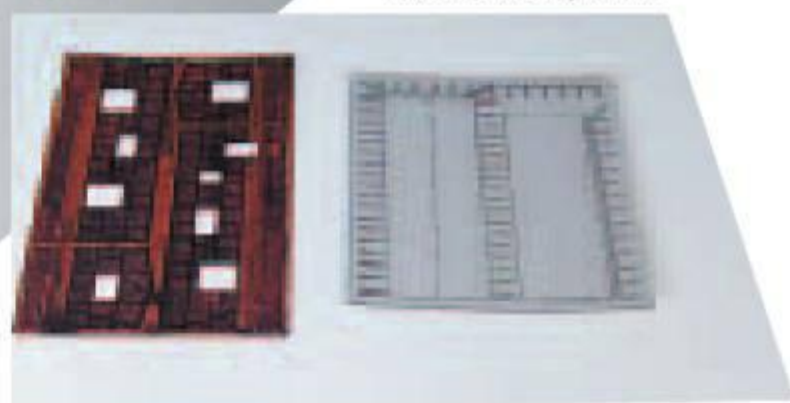
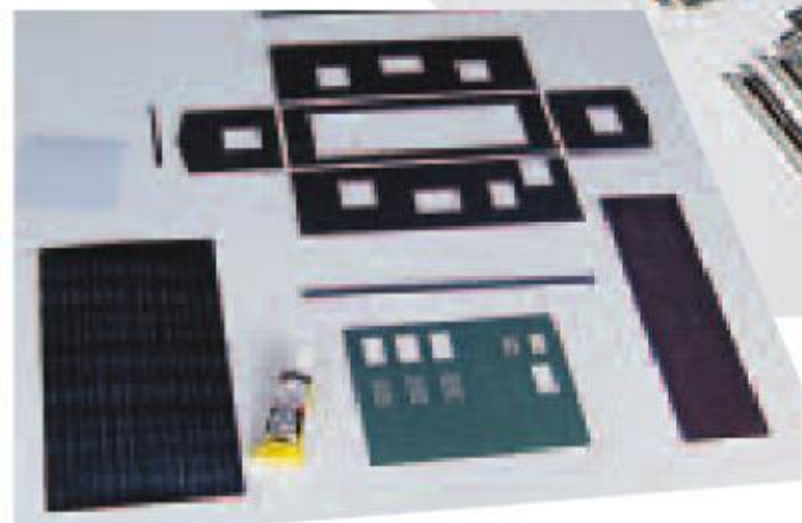
Stadig flere producenter dropper plastic til fordel for laserskåret karton til deres byggesæt. Man slipper for at fremstille de dyre støbeforme og en omstændelig arbejdsproces samt får mere naturtro modeller.



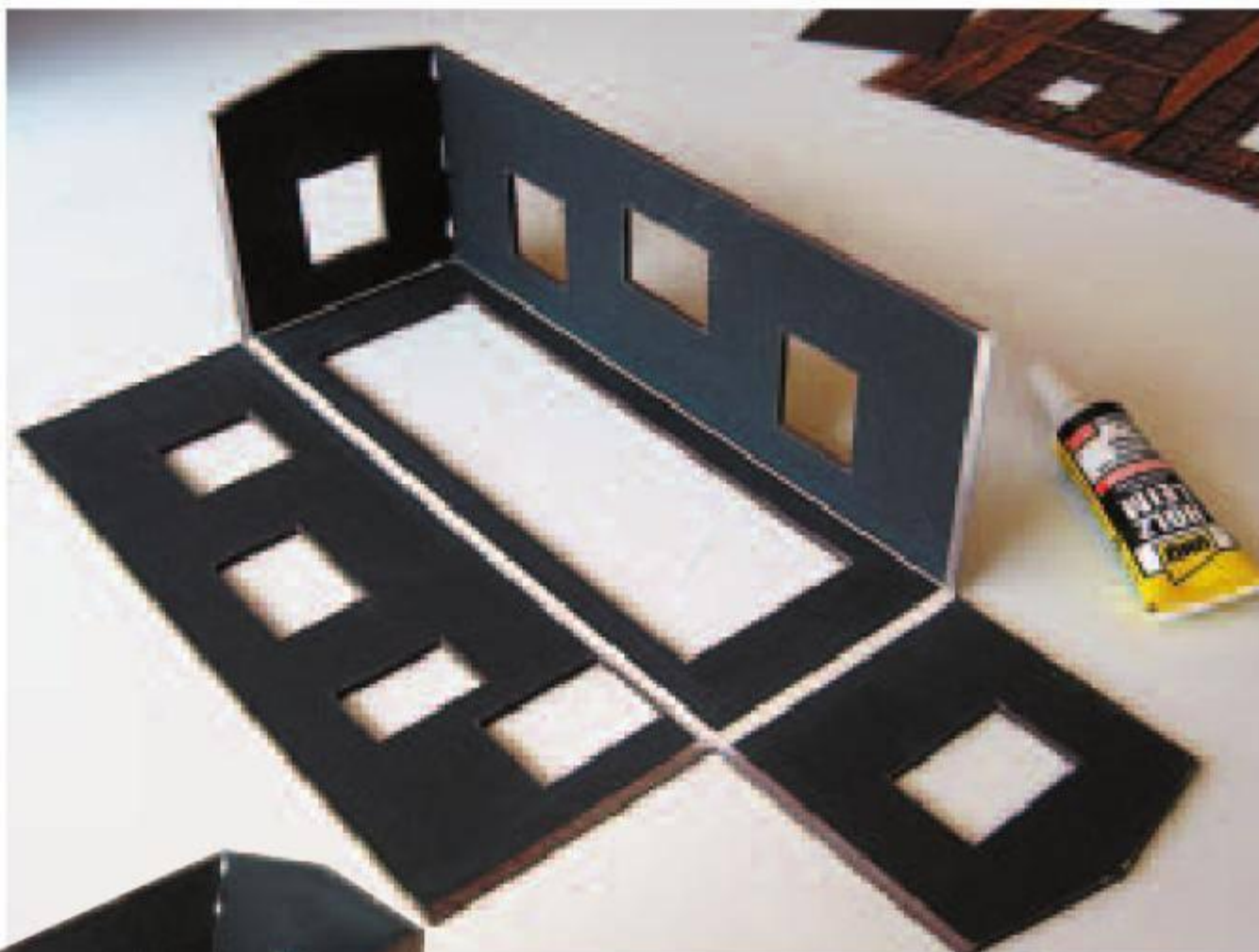
TILBEHØR

Af Vido Hribar

Selv om 'banen' tidligere har omtalt laserskårne byggesæt fremstillet af flere danske producenter, har



Varehusets indre skal er skåret i fem sammenhængende dele, så murene blot skal rejses og foldes sammen, da kanterne er skåret i smig-nøjagtig 45 grader, så de passer på en prik og kan samles uden problemer. Der er brugt 2 mm tykt pap. Ved at skære samlingerne i smig undgår man en uskøn samling af hjørnerne.



Dørene burde måske monteres allerede på dette tidlige trin i samlingen af sættet.

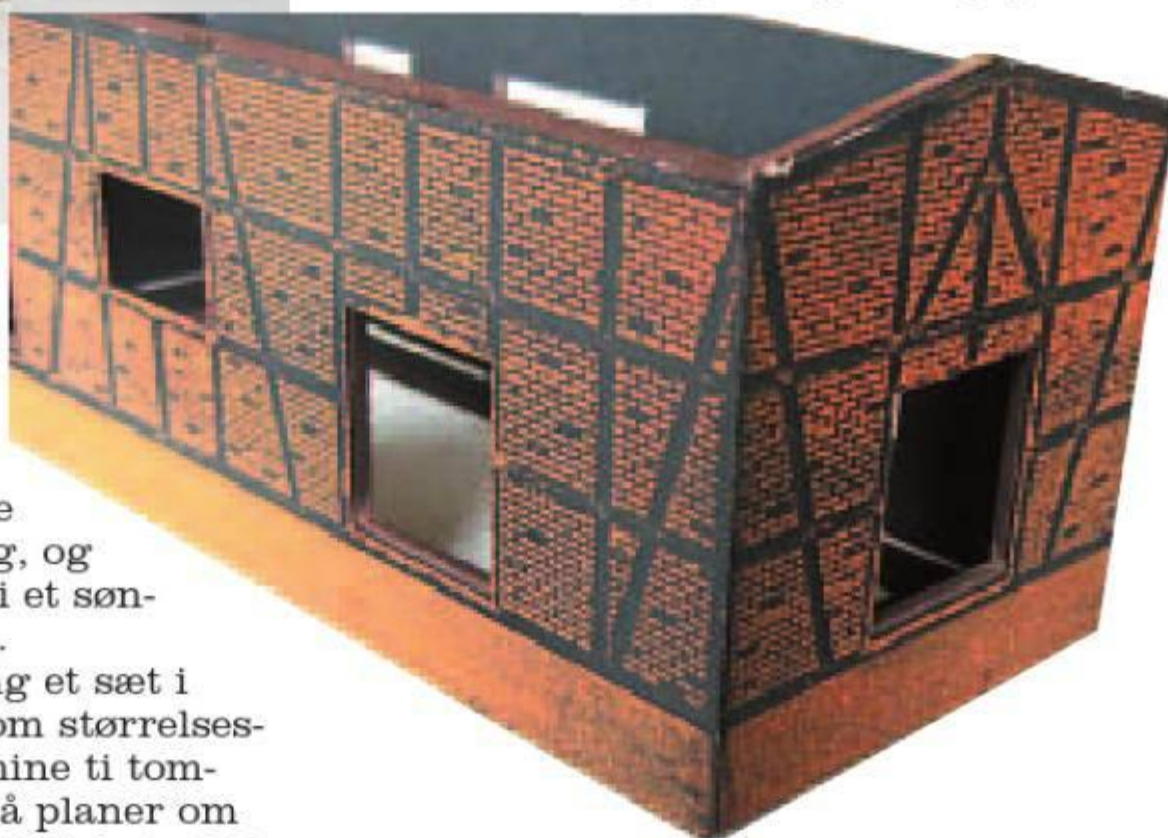


delene sammen, bruger man til papret almindelig hvid trælim, som NOCH leverer i tilstrækkelig mængde sammen med sættet. Og mens plasticlimen binder forholdsvis hurtigt og kan give lugtgener, er

jeg ikke selv prøvet at bygge et pap-sæt før, og derfor var jeg meget spændt på at forsøge mig med byggeriet, da NOCH kom med et byggesæt af et tysk varehus. Det manglede jeg til mit kommende anlæg, og det kunne f.eks. indpasses i et sønderjysk jernbanelandskab.

Jeg valgte i første omgang et sæt i skala H0 (målestok 1:87) som størrelsesmæssigt passede bedst til mine ti tommelfingre, men jeg har også planer om et byggeri i størrelse N (målestok 1:160), når jeg har samlet lidt erfaringer først. Derom mere i en kommende opdatering.

Umiddelbart er der ikke større forskel mellem plastic- og pap-byggesæt. Begge steder skal man skære løsdelene fri med en skarp hobby kniv og fjerne støbe- eller skærerester. Mens man til samling af plasticbyggesæt skal bruge lim, som opløser plastic og derved 'svejses' plastic-



Når skallen er rejst, beklædes den med fortrykt bindingsværksimitation, lavet af 0,9 mm pap. Følg rækkefølgen i byggevejledningen, når du beklæder siderne med murværket.

den hvide trælim mere 'uskyldig' og noget 'langsommere'. Pappet kan man dog ikke få fra hinanden uden at den tager skade, når det først er limet fast.



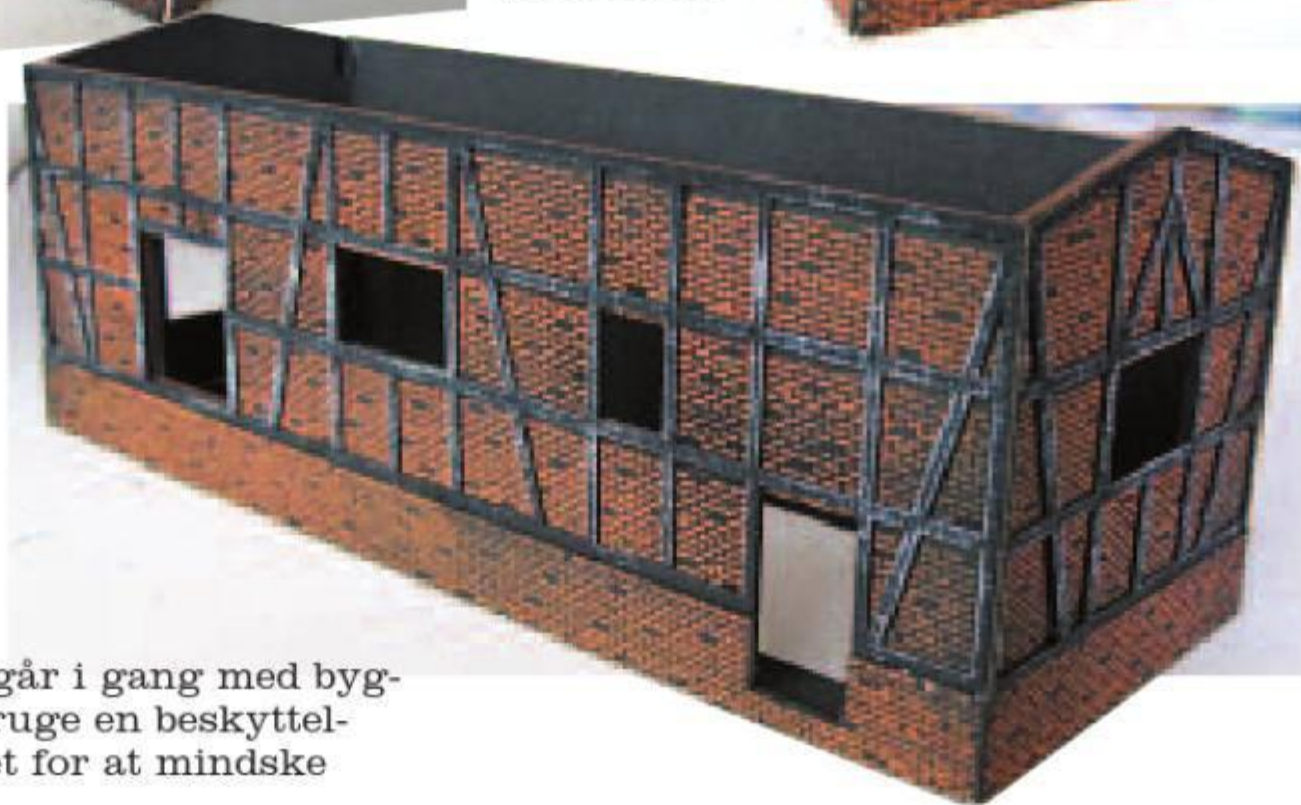
'Bygnings-skallen' er beklædt med en påtrykt og patineret murstensfacade, der har reliefagtig virkning.

Til gengæld bliver man generet af laserstøv under arbejdet - jeg fik i hvert fald munden støvet til ligesom, hvis jeg stod ved en laserprinter, der er i gang. Fremover vil jeg derfor støvsuge byggesæt, inden jeg går i gang med byggeriet og eventuelt bruge en beskyttelsesmaske fra apoteket for at mindske støvgenerne.

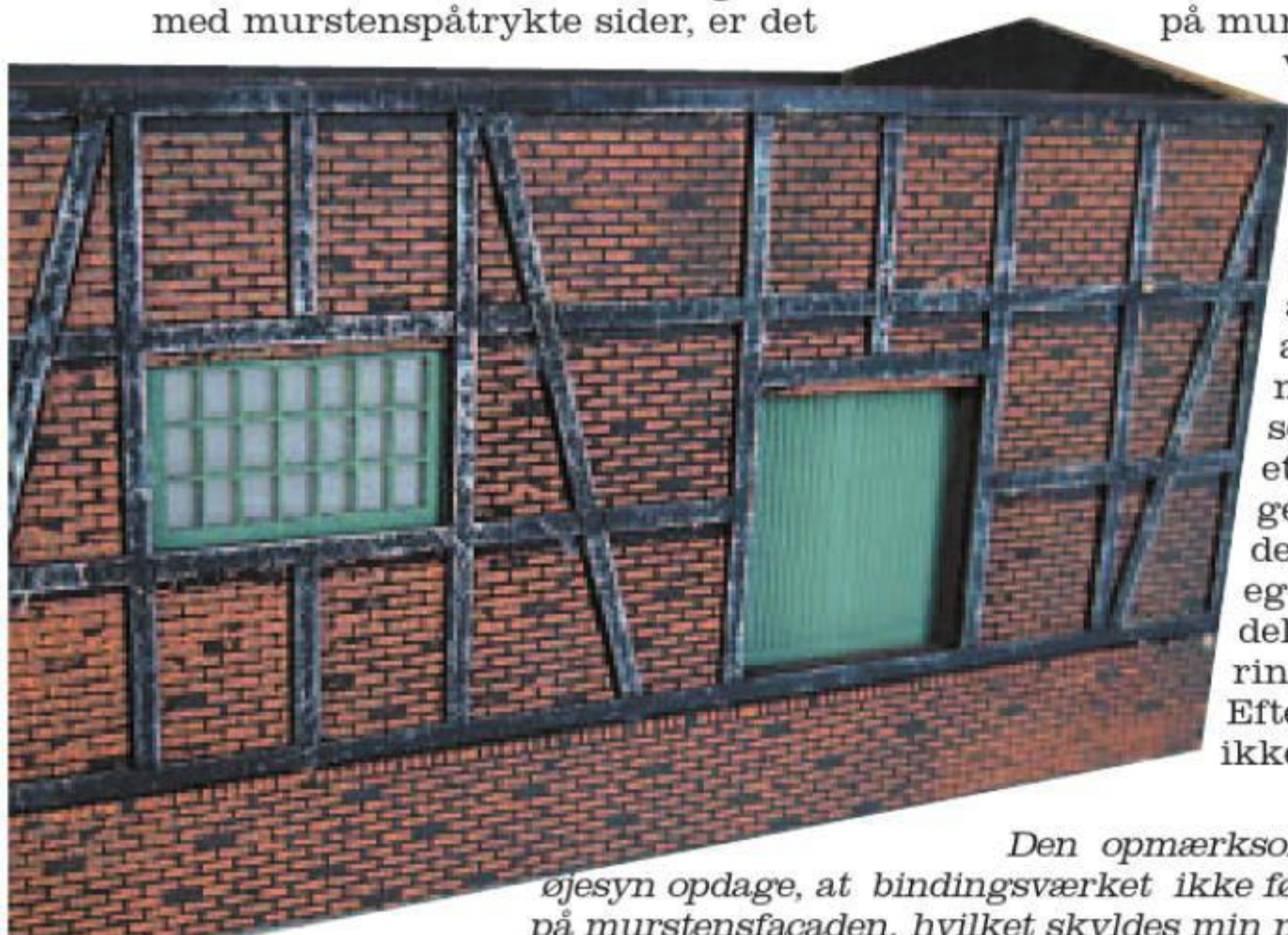
Når man har beklædt de nøgne mure med murstenspåtrykte sider, er det



Til sidst påklæbes bindingsværket yderst på facaden.



tid til at lime bindingsværket yderst på murene. Som det fremgår af vores billeder, lader det til, at noget af bindingsværksfarven er 'skallet af', men det ser værre ud på billedet end i virkeligheden. Hvis man synes, at der skinner for meget af det hvide igennem, kan man udbedre det med en sort tuschpen. Der er dog et par ting, som er umulige at udbedre, og de skyldes først og fremmest min egen uforsigtighed og til dels manglende byggeerfaring med laserskåret pap. Eftersom billeder som regel ikke lyver, er det først under



Den opmærksomme læser vil ved nærmere øjesyn opdage, at bindingsværket ikke følger det fortrykte mønster på murstensfacaden, hvilket skyldes min manglende opmærksomhed.

Eksempler på nogle småfejl begået af undertegnede pga. af utilstrækkelig erfaring med laserskåret papbyggesæt: Sprosserne blev beskadiget et par steder og døre limet skævt på. Dørene burde monteres på et tidligere trin i byggeprocessen.

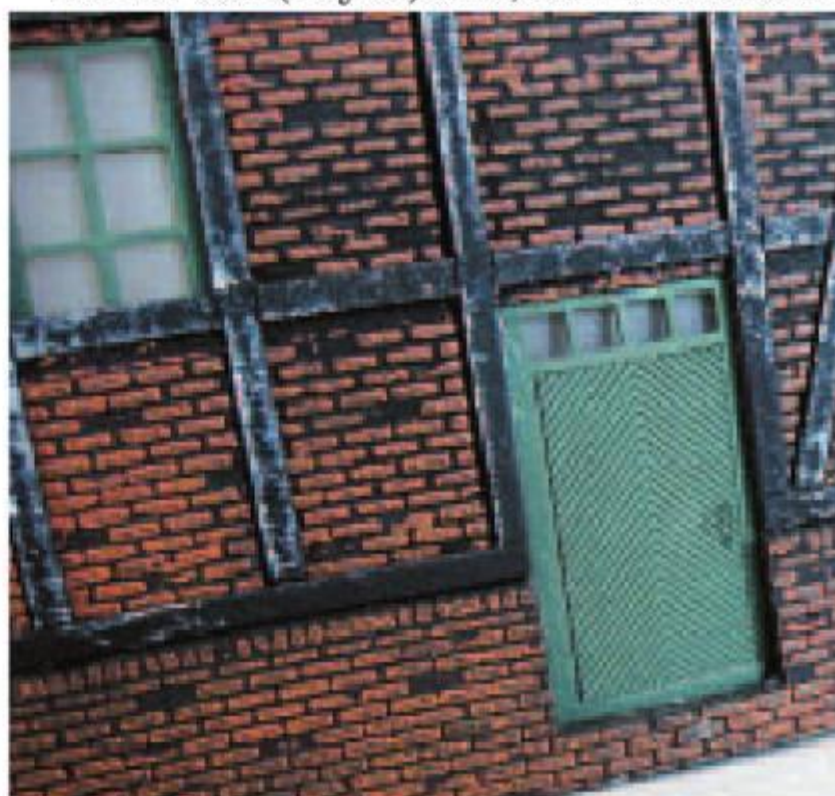


værre til at beskadige sprosserne hele tre steder. Jeg ved ikke, om det skyldes en smule lim, eller om det er mine svedige fingre, der er skyld i, at det yderste farvelagte tynde lag pap knækkede af. Derfor vil mit råd være: Lad være med at røre ved sprosserne, hvadenten det er med svedige fingre eller spildte limklatter.

Der er fire (skyde)døre, som skal limes

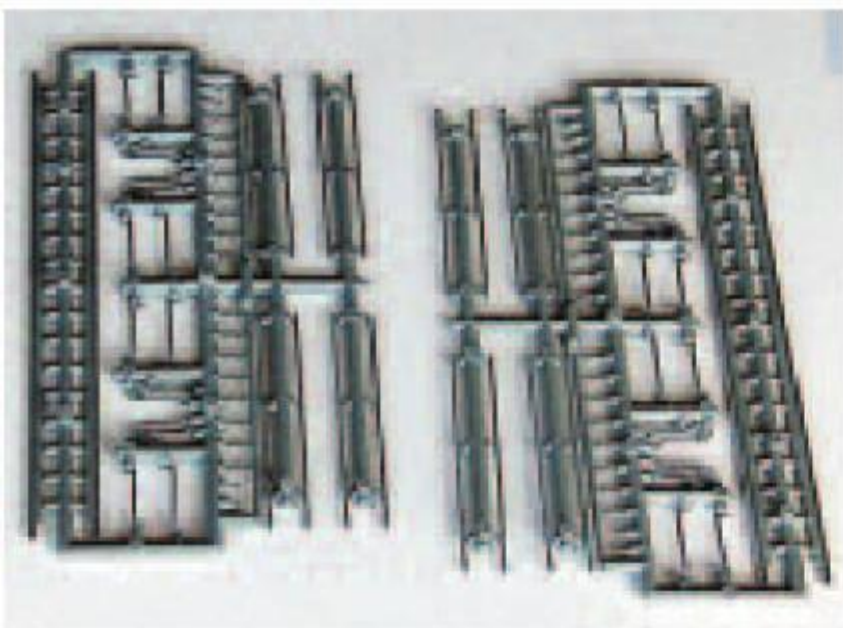
ombrydning af denne side, jeg opdagede en ærgerlig fejl. Ved nærmere øjesyn (billedet til venstre) vil også læseren opdage, at bindingsværksimitationen, som er påklæbet murværket, sidder skævt både over døren, og den følger slet ikke linierne i det påtrykte bindingsværk på bygningens facade. I skrivende stund kan jeg stadigvæk ikke se, hvad jeg har gjort forkert, for 'bindingsværket' følger begge husets hjørner, som det skal. Jeg kan så trøste mig med, at bygningens fremtoning er så tilpas mørk, at fejlen umiddelbart ikke er så iøjnefaldende, når bygningen bliver placeret på mit modelbaneanlæg. Næste gang skal jeg i hvert fald være lidt mere omhyggelig og opmærksom, især inden limen tørrer, og en eventuel skade endnu kan udbedres.

Desværre er det ikke det eneste 'kiks'. Et af dem er vinduerne: Det er forholdsvis nemt at montere dem. Vinduet med sprosserne kommer yderst, dernæst placeres glasruden (mat papirfolie), og inderst kommer en ramme - det hele limes og placeres ind i en udskæring i bagvæggen. Under arbejdet kom jeg des-



Ved montering af denne dør kom jeg lidt i bekneb for plads. Jeg skulle have prøvet mig frem, inden jeg smurte limen på.

på bagvæggen dog uden, at der i dette tilfælde er udskæringer til at styre 'arbejdsprocessen'. Desværre er min pålimning i et enkelt tilfælde gået 'skævt' på samme måde, som da jeg skulle pres-



Tagrende og nedfaldsrør og støbt af plastic. Det består af flere smådele, som kan samles, før de kan slutmonteres.

se en 'smal' indgangsdør på plads. For at forebygge de nævnte fejl vil mit råd derfor være at se bort fra vejledningen og montere 'ustyrlike' døre på et tidligere trin under samlingen, hvor det er nemmere at komme til, måske allerede inden man går i gang med at rejse murene. I hvert fald bør man være opmærksom på 'faldgruberne', så man ikke begår samme fejl som jeg.

Der følger ellers en udmærket byggevejledning med på i alt seks europæiske sprog - desværre ingen af de nordiske. At se på tegningerne skulle dog være tilstrækkeligt til, at man kan finde ud af at samle bygningen. Sættet er også vedlagt en vejledning til samling af tagrenden hhv. nedfaldsrør, som er fremstillet i plastic. Jeg har undladt at montere det, selvom det nok ville pynte at have det med. Hovedårsagen er, at jeg synes, det ville kræve for lang tid at lime de mange små dele sammen. Det kan være, jeg kaster mig ud i det en dag, hvor jeg ikke ved, hvad jeg skal ellers skal lave dvs. aldrig. Det undrer dog, at man ikke har støbt nedløbsrør ud i et stykke.

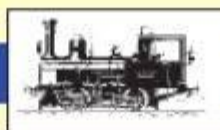
NOCH gør i vejledningen udtrykkelig opmærksom, at den færdigbyggede model ikke er ment som et stykke legetøj, men tænkt som fast opstillet på et modeljernbaneanlæg, og dermed også 'uegnet for mindre børn'.



MÄRKLIN OVERGÅR SIG SELV!



Märklins 'mini-club' (målestok 1:220) fejrer 40 års jubilæum med at relancere damplokomotivet BR 03 som nykonstruktion



TOPNYT

Nyheden bringes i det nyeste nummer af Märklin Magazin, og den vil sikkert glæde mange af skala Z's tilhængere. *mini-club* har især størrelsen taget i betragtning altid været velkørende, men den manglende detaljering ved damplokomotiverne som et meget forenklet gangtøj var ikke noget, som pyntede. Nu skal det altså være slut med det.

Den opdaterede model ad BR 03 får et detaljeret gangtøj (Heusinger-styring!), genembrudte egehjul (også ved tenderen), bremseimitationer samt indusimagneter, detaljeret metal-overdel og -undervogn, større 'puffertallerkener', forkortet afstand mellem tenderen og lokomotivet, hvid LED-belysning, samt fempolet motor med drev på alle tre aksler - mere kan man vist ikke forlange for pengene hos en ca. 112 mm lang model, der kommer til at koste 239,95 euro.

Den oprindelige model af BR 03 kom første gang i 1972 og var med i startsortimentet. Nu 40 år senere kommer også et BR 01 i en udgave, som er tiltænkt Club-medlemmerne. Andreas Schumann, der er firmaets produktansvarlige i Ungarn, betegner i bladet opdateringen som 'et vendepunkt og det som i dag er gørligt i den industrielle produktion af modeltog. - Først ved anvendelse af ætseteknik har det været muligt at fremstille gangtøjets små stænger med de små fordybninger, som senere farves røde, siger Andreas Schumann.



'TYSK'



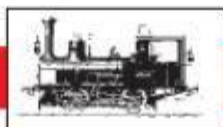
Fleischmanns forbillede måler 12,3 m - den korteste DSB vognmåler (desværre) 13,7 meter

MODELFOTO: VIDO HRIBAR

AMERIKANER

Da jeg så Fleischmanns model af Deutsche Bahns 'amerikaner', håbede jeg, at det ville være muligt at fordanske den, idet DSB havde adskillige vogne af en lignende type.

FLEISCHMANN HO



Det gik bare ikke - de tyske vogne havde mange lighedspunkter, men var forskellige på et væsentligt punkt: De var knap halvanden meter kortere end de danske!

Så det blev ikke til noget med at foreslå en 'omlitrering' til DSB. Ikke i denne omgang!

De 'amerikanske' vogne - opkaldt sådan efter bogie-typen - kom til Frankrig under første verdenskrig med de amerikanske tropper. Forbilledet til Fleischmanns model er bygget i 1917 og siden solgt til forskellige franske jernbaneselskaber. Efter 1939, da Anden verdenskrig begyndte, kom mange af disse vogne til DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft) og blev spredt over det ganske Europa. Efter krigen blev de fleste dog returneret til Frankrig og til Polen. De sidste 'ameri-



DSB TGT 8983

FOTO: PER TOPP NIELSEN

Modellen måler
140 mm over puffe-
re og vejer 65 g
med last og 40 g
uden.



Fleischmanns model
har en slank under-
vognsafstivning. Som
sædvanlig: Mange
gode detaljer og flotte
påskrifter!

Vognen er
læsset med to
signalmaster af
metal vel for at øge
modellens vægt.



Jysk-fynske Statsba-
ners maskinchef O. F.
A. Busse havde været i
USA og hjembragte derfra
inspirationen til amerikansk
prægede lokomotiver, person-
vogne og godsvogne, skriver
Jens Bruun-Petersen.

kanere' blev udrangeret i 1960. I
Østtyskland (DDR), hvor DR (Deutsche
Reichsbahn) havde både 'franske' og 'pol-
ske' vogne, kørte de i en modificeret udga-
ve indtil 1980. En del blev bevaret og
brugt som tjenestevogne og ellers som
museumsvogne.

DANSKE AMERIKANERE

Jens Bruun-Petersen skrev i bogen
'Godsvognmateriellets historie' (ISBN 87
88632 43-1) om den danske vogntype:

'Til stort og navnlig langt gods blev der
i 1931 anskaffet 20 åbne bogiegodsvogne
litra TGT med lasteevne 30 ton og bund-
flade 37,8 m². De var i enhver henseende
en forlænget udgave af de tidligere leve-
rede litra TGC, den almindeligste udgave
af 'Busses amerikanere' fra 1866'.

- Busses ophold i USA gav også en dansk
udgave af den typiske åbne bogiegods-
vogn, der kaldes en 'flat car'. I den jyske
udgave fik den lave sider og blev litreret
som andre grusvogne, nemlig litra OD.
Lasteevnen var hele 21 ton. Disse fire
vogne fra 1886 fik flere efterfølgere i
form af en forbedret udgave med udven-
dige stolper og lidt højere sider. Af dem
blev der fra 1896 til 1927 bygget 71. De
første havde den samme spinkle under-
vognsafstivning som OD-vognene, men
senere kom der en kraftig vinkeljernaf-
stivning, og lasteevnen blev sat op til 30
ton....Vognene har selvfølgelig mest
været anvendt til alt andet end grus.
Deres længde på 13,7 meter gjorde den
blandt andet velegnet til transport af
skinner.

V. H.



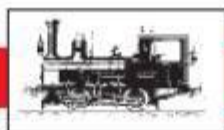
DSB omlitreret til Sk 20-86-421 003-5



LASTBILER PÅ JERNBANESPOR

Der er alt for mange lastbiler på motorvejene, selv om modelproducenterne gør en stor indsats for at flytte dem over til modeljernbanen.

ROCO H0



Således fortsætter Roco sin serie med danske vogne beregnet til transport af sættevogne, i det aktuelle tilfælde litra Sdgmns 451 2 122-4, læsset med en sættevogn fra rederiet Lauritzen, der går i fast rute til Italien. Som det fremgår af påskriften (på svensk, *förstås*) er vognen også godkendt til transport i Sverige, men skal - som det står skrevet - altid returneres til Danmark! Som det fremgår af vores billeder er vognen malet i DSBs flotte brune design med detaljerede påskrifter.

DSB har fået de første Sdgmns vogne i 1984 og i løbet af det kommende år - 1985 - anskaffet 150 vogne. Vognen kan også bruges til transport af veksellad og af containere og er derfor fleksibel i anvendelsen. Man kan også sige, at af- og pålæsning af sættevogne kan være en lidt omstændelig affære, da de skal køres ind i en særlig lomme. Til gengæld kan de med en trækmaskine leveres helt til modtagerens dør. Vognen har totallængde på 18,23 m og kan laste 62,5 ton.



Rocos DSB litra Sdgmns er læsset med en sættevogn fra rederiet Lauritzen.

